

Les limites de l'intérêt assurable dans les assurances de dommages maritimes

Une étude comparée des droits français et des pays de common law relatif à l'intérêt assurable dans les assurances de dommages maritimes.

Mayinza BANTHOUD

SOUS LA DIRECTION DE M. SCAPEL

Master II de Droit maritime et des transports
Promotion 2010/2011



SOMMAIRE

Introduction	2
Partie I – La notion d'intérêt assurable	9
Section 1 – La nature de l'intérêt assurable	9
Section 2 - L'intérêt assurable, un élément essentiel du contrat d'assurance	21
Partie II - L'application de la théorie de l'intérêt assurable aux assurances maritimes	32
Section 1 – Le moment de l'intérêt assurable	32
Section 2- Le principe indemnitaire et l'intérêt assurable	42
Conclusion	57
Annexe	59
Bibliographie	95
Table des matières	98

Outre-Manche, les bookmakers ont pignon sur rue¹. Les anglais peuvent y parier sur le vainqueur du prochain tournoi de tennis ou sur le gagnant du championnat mondial de fléchettes. Pour les parieurs les plus audacieux, il est aussi possible de parier sur des événements de la vie des célébrités, y compris sur leur mort. Aujourd'hui en quelques clics, un internaute anglais peut parier sur la vie des célébrités, et plus la personnalité est jeune et célèbre, plus le parieur est susceptible de gagner des sommes importantes². Les paris sur la vie de célébrités ne sont pas apparus avec le développement des jeux en ligne. Au XVIIIème siècle, il était déjà courant de parier sur la vie de personnalités telles que George II ou Sir Robert Walpole. Certains pariaient également sur la disparition de navires ou sur la date de leur arrivée à bon port. Mais contrairement à aujourd'hui, les paris avaient alors une forme différente car ils étaient effectués sous forme de contrats d'assurance.

Ce n'est qu'à partir de la seconde moitié du XVIIème siècle qu'est apparue l'assurance moderne, grâce notamment aux travaux de Blaise Pascal sur la probabilité. Alors que la pratique des assurances est embryonnaire et que la réglementation est pratiquement inexistante, les joueurs s'emparent de ce nouvel instrument pour gagner de grosses sommes d'argent. Thomas Mortimer décrit très bien l'usage lucratif qui était fait de l'assurance. Dans *Every Man His Own Broker*³, il nous apprend qu'en temps de guerre, les gentlemen se divertissaient en assurant des propriétés se trouvant dans des villes assiégées. Plus les soldats avançaient, plus les « primes » étaient élevées. Thomas Mortimer qualifiait l'assurance de « jeu légal » car selon lui, l'assurance n'était rien d'autre

¹ Malgré l'explosion du pari en ligne, il resterait encore 5 000 bureaux de paris au Royaume Uni. D'après British Bookmaker : <http://www.britishbookmakers.co.uk/>

² Voir par exemple le site : <http://www.celebritysweepstake.co.uk/>

³ Thomas Mortimer, *Every Man His Own Broker* (London, WJ & J Richardson, 1801). Extrait cité dans *Insurance Law Cases and Materials* de John Lawry & Philip Rawlings, Hart Publishing, Oxford 2004 au § 601

qu'un jeu de chances. En effet, la frontière entre le pari et le contrat d'assurance est ténue. Tous deux sont des conventions dont les prestations des parties dépendent de la chance, ou de la malchance selon le point de vue. Comme le rappelle l'article 1964 du Code civil, le pari et l'assurance sont des contrats aléatoires. Mais le pari et l'assurance sont bien des contrats distincts qui poursuivent des objectifs différents. Le parieur cherche à tirer profit de l'aléa alors que l'assuré cherche à se prémunir contre l'aléa. Il était donc important de mettre fin à ce mélange des genres et de bien les différencier. De plus, les paris sous forme d'assurance étaient source d'abus et participaient au développement de pratiques immorales. Le préambule de la législation anglaise sur les assurances maritimes de 1745⁴ nous renseigne sur les conséquences de la pratique des « assurances-paris » sur l'industrie maritime. D'après le texte, les paris sous couvert d'assurance avaient :

« donné lieu à de nombreuses pratiques pernicieuses dans lesquelles un grand nombre de navires, avec leurs cargaisons, ont été frauduleusement perdus ou détruits, ou pris par l'ennemi en temps de guerre ; et que de telles assurances ont encouragé l'exportation de laine, et la prospérité de nombreux autres commerces illégaux et clandestins, qui ont été dissimulés au moyen de ces assurances, et les parties concernées étaient garanties de la destruction, et [ces assurances ont aussi conduit à] la diminution des revenus publics au grand détriment des commerçants honnêtes : et en introduisant ce type de jeu ou de pari malveillants sous le prétexte d'assurer un risque maritime, un commerce honnête, l'institution dont l'objectif louable de former des assurances a été perverti, et qui avait été créé pour encourager le commerce maritime, est dans de nombreuses occasions, devenue cruelle et destructrice. »⁵

⁴ Marine Insurance Act 1745 (19 Geo II, c 37)

⁵ Préambule du Marine Insurance Act 1745 (19 Geo II, c 37) : « It Hath been found by experience that the making assurances, interest or no interest, or without further proof of interest than the Policy, hath been productive of many pernicious practices, whereby great number of ships, with their cargoes, have either been fraudulently lost and destroyed, or taken by the enemy in time of war ; and such assurances have encouraged the exportation of wool, and the carrying on many other prohibited and clandestine trades, which by means of such assurances have been concealed, and the parties concerned secured from loss, as well to the diminution of the public revenue, as to the great detriment of fair traders : and by introducing mischievous kind of gaming of wagering, Under the pretence of assuring the risk on shipping, and fair trade, the institution and laudable

Pour mettre fin à ces pratiques immorales ou illégales, le législateur anglais impose la nullité de ces nouvelles assurances⁶. Pour obtenir le bénéfice de son assurance, l'assuré doit démontrer qu'il ne cherche pas à effectuer un pari. Pour cela, il doit prouver qu'il a intérêt à conclure un contrat d'assurance, il doit prouver qu'il a un intérêt assurable. L'intérêt assurable est l'intérêt d'un assuré à se prémunir contre la réalisation d'un risque. En s'assurant, une personne cherche à se protéger du hasard. Il cherche à se sécuriser car si la malchance frappait, il subirait un préjudice. En d'autres mots, le dictionnaire juridique Cornu définit l'intérêt assurable comme « l'intérêt qu'a une personne à ce que le risque ne se réalise pas ou la valeur pécuniaire pouvant être perdue par elle en cas de sinistre »⁷. A l'inverse, le joueur ou le parieur ne redoute pas l'aléa, il le convoite. Car c'est de cet aléa et de la situation d'insécurité qu'il crée que naît l'excitation du jeu. Contrairement à l'assuré qui a un intérêt dans la conservation de la chose assurée et pas seulement dans les primes versées, le parieur n'a pas d'intérêt autre que l'argent mis en jeu. Il n'a pas d'intérêt assurable. C'est ainsi que l'intérêt assurable est devenu un outil pour distinguer le jeu ou le pari de l'assurance.

En 1745, l'intérêt assurable est rendu pour la première fois obligatoire par la législation anglaise sur l'assurance maritime⁸. Le *Marine Insurance Act* déclare également nul et non avenu tout contrat d'assurance maritime contracté sur un navire britannique contenant une clause « avec ou sans intérêt » ou « police preuve d'intérêt »⁹. Ces clauses permettaient de considérer que la police en elle-même constituait une preuve de l'intérêt assurable de l'assuré. Ces clauses sont apparues en Angleterre car on considérait que la complexité du commerce maritime rendait difficile la preuve de l'intérêt assurable. Avec l'adoption du

design of making assurances, hath been perverted ; and that which was intended for the encouragement of trade and navigation, hath in many instances, become hurtful of, and destructive to the same. »

⁶ *Marine Insurance Act 1745* (19 Geo II, c 37), section 10

⁷ Gérard Cornu, association Henri Capitant, Vocabulaire juridique 8^{ème} édition Quadrige/PUF 2007

⁸ *Marine Insurance Act 1745* (19 Geo II, c 37), section 10

⁹ En anglais, ces clauses sont appelées des « *PPI clauses* » ce qui signifie *Policy proof of interest* ou des « *FIA clauses* » ce qui signifie *full interest admitted*.

Marine Insurance Act, les clauses « police preuve d'intérêt » rendait le contrat nul même si, en fait, l'assuré possédait un intérêt assurable¹⁰. C'est pourquoi ces clauses sont maintenant considérées par les assureurs comme des engagements d'honneur et, à ce jour, jamais un assureur n'a discuté devant un tribunal la validité de son engagement.

Toutefois, ces petits jeux immoraux demeuraient légaux s'ils servaient les intérêts de la couronne. En effet les paris sous couverts d'assurances maritimes étaient autorisés sur les navires étrangers. De plus, les législateurs avaient pris soin d'exclure du champ d'application de la loi de 1745 les navires des corsaires anglais¹¹.

La loi de 1745 est abrogée avec l'entrée en vigueur de l'une des plus importantes législations sur l'assurance maritime, le *Marine Insurance Act* de 1906¹². Tout comme la législation antérieure, le *Marine Insurance Act* 1906 prohibe les contrats d'assurance maritime servant de jeu ou de pari¹³. Mais cette fois-ci, l'interdiction est étendue à tous les contrats d'assurance maritime et pas seulement aux assurances sur les navires britanniques. Le texte précise qu'un contrat d'assurance maritime est considéré comme un pari ou un jeu dans deux cas : si l'assuré n'a pas d'intérêt assurable¹⁴ ou si le contrat est une police « avec ou sans intérêt »¹⁵. Le *Marine Insurance Act* 1906 constitue toujours le droit positif britannique en matière d'assurance maritime, mais aussi dans de nombreux pays de *common law* où la législation s'applique soit directement, soit indirectement.

Néanmoins, ces mesures n'ont pas été jugées suffisantes. En 1845, le Parlement du Royaume-Uni adopte sa première législation sur les paris, le *Gaming Act*¹⁶. Par cette loi, les paris ainsi que tous les contrats de jeu sont considérés comme nuls

¹⁰ *Marine Insurance Act* 1745 (19 Geo II, c 37), section 1

¹¹ *Op. cit.*, section 2

¹² *Marine Insurance Act* 1906 (6 Edw 7 c 41).

¹³ *Op. cit.*, section 4

¹⁴ *Op. cit.*, section 4(2)(a)

¹⁵ *Op. cit.*, section 4(2)(b)

¹⁶ *Gaming Act* 1845 (8 & 9 Vict c 109)

et deviennent inexécutables¹⁷. Le Parlement a également considéré qu'il était nécessaire d'aggraver les sanctions à l'encontre des joueurs qui pariaient sous couvert d'assurance et adoptèrent le *Marine Insurance (Gambling Policies) Act* 1909¹⁸. Cette législation impose à l'assuré et à l'assureur de mauvaise foi, des amendes ainsi que des peines de prison (avec ou sans travail forcé) qui peuvent aller jusqu'à 6 mois¹⁹. Ces sanctions criminelles pour l'absence d'intérêt assurable se superposent aux sanctions civiles du *Marine Insurance Act 1906*. En pratique, cette législation est redondante et aucun jugement ne s'est encore fondé sur cette loi.

En France, la notion d'intérêt assurable est arrivée bien plus tard dans les textes de loi. C'est la loi du 12 août 1885 modifiant l'article 334 du Code de commerce de 1807 qui a introduit timidement la notion de l'intérêt assurable. L'article 334 disposait que « *toute personne intéressée peut faire assurer le navire et ses accessoires, (...) et généralement toutes les choses estimables à prix d'argent sujettes au risques de la navigation* ». Quelques années plus tôt, dans un arrêt « William-Nicholson » du 7 décembre 1859, la Cour d'appel de Rennes²⁰ avait érigé en principe d'ordre public l'interdiction de faire des bénéfices sur un contrat d'assurance ainsi que la prohibition des paris ou des jeux sous forme d'assurance.

Aujourd'hui, les dispositions sur l'intérêt assurable se trouvent dans le Code des assurances. L'article L. 121-6²¹ pose l'obligation d'intérêt assurable pour les assurances dommage non maritimes en disposant que : « *toute personne ayant intérêt à la conservation d'une chose peut la faire assurer. Tout intérêt direct ou indirect à la non-réalisation d'un risque peut faire l'objet d'une assurance* ». Concernant les assurances maritimes, la loi du 3 juillet 1967²² reprend cette formule mais de manière un peu plus concise. Ainsi, le premier alinéa de l'article

¹⁷ *Gaming Act* 1845 (8 & 9 Vict c 109), section 18

¹⁸ *Marine Insurance (Gambling Policies) Act* 1909, 1909 c. 12 (Regnal. 9 Edw 7)

¹⁹ *Op. cit.*, section 1 (1)

²⁰ Cour d'appel de Rennes, 7 décembre 1859, *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, tome XXXVIII 1860, deuxième partie, p.64 à 69

²¹ Loi du 13 juillet 1930 Dite Godart relative au contrat d'assurances, JORF du 18 juillet 1930 page 8003

²² Loi n°67-522 du 3 juillet 1967 Assurances maritimes, JORF du 4 juillet 1967 page 6648

L. 171-3 prévoit que « *tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l'objet d'une assurance* ». Ces deux articles sur l'intérêt assurable sont d'ordre public et l'on ne peut y déroger par quelque convention que ce soit²³.

La loi française n'oblige l'assuré à avoir un intérêt assurable que pour les assurances de dommages terrestres et maritimes. Il n'est pas nécessaire de prouver l'existence d'un intérêt assurable pour les assurances de personnes. En revanche, le droit anglo-saxon exige que l'assuré détienne un intérêt assurable pour toutes les formes d'assurances, y compris les assurances vie²⁴. Malgré le débat que suscite, outre-manche et outre-Atlantique, la question de l'intérêt assurable dans les assurances vie, les assurances de personnes seront exclues du périmètre de cette étude.

L'assurance maritime est la forme la plus ancienne des assurances. Par conséquent, elle a beaucoup évolué pour s'adapter à la mutation et à la complexification de l'industrie maritime. La doctrine de l'intérêt assurable est née dans les assurances maritimes et elle a été confrontée à toutes ces évolutions. C'est pourquoi, il est intéressant d'examiner la question de la notion d'intérêt assurable dans les assurances corps et dans les assurances facultés. Ce travail sera donc consacré à l'intérêt assurable dans les assurances maritimes de choses.

Toutefois, ce sujet ne passionne pas la doctrine française. Il y a très peu d'articles ou de jurisprudence consacrés à l'intérêt assurable. Inversement, dans les pays de *common law*, ce sujet est à l'origine d'une importante littérature et de nombreux débats. En Angleterre, en Ecosse et en Australie, des réformes de l'intérêt assurable ont été entreprises alors qu'en France, cette notion ne semble pas être remise en question. Par conséquent, l'étude comparée de la doctrine de l'intérêt assurable en droit français et dans les droits de *common law*, permet de mieux comprendre la notion de l'intérêt assurable et de déterminer pourquoi l'intérêt assurable est source de si peu d'intérêt en France.

²³ Articles L. 111-2 et L. 171-2 du Code des assurances

²⁴ A l'exception de l'Australie, voir partie II, 2.3.1

La doctrine de l'intérêt assurable s'est développée en réponse à une pratique des paris jugée comme immorale ainsi que pour lutter contre la destruction volontaire de navires. Mais depuis, les standards de moralité ont changé, les paris ne sont plus interdits et ils sont mieux encadrés afin de protéger le consommateur. La réglementation sur l'assurance s'est développée tout comme le rôle de l'assurance dans l'économie mondiale. Ces observations poussent à la réflexion sur la nécessité de l'obligation d'intérêt assurable. Est ce que la société a encore besoin de se prémunir contre les paris sous forme d'assurances ? La doctrine de l'intérêt assurable a-t-elle aujourd'hui une utilité différente ? L'intérêt assurable est il un frein au développement de nouvelles formes d'assurances mieux adaptées au développement de l'industrie maritime ?

Afin de pouvoir répondre à ces interrogations, il est important d'examiner la notion d'intérêt assurable (partie I) avant d'étudier son application aux assurances maritimes (partie II).

PARTIE I – LA NOTION D’INTERET ASSURABLE

Afin de mieux comprendre la notion d’intérêt assurable, nous examinerons d’abord la nature de l’intérêt assurable (section 1) et ensuite nous nous intéresserons à son rôle en tant qu’élément essentiel du contrat d’assurance (section 2).

Section 1- La nature de l’intérêt assurable

Traditionnellement, la France et l’Angleterre ont une vision différente de la nature de l’intérêt assurable. L’Angleterre définit plus restrictivement l’intérêt assurable (1.1) que la France qui a adopté une notion libérale de l’intérêt assurable (1.2). Cependant, la position des pays de *common law* est en train d’évoluer et de se rapprocher de celle de la France (1.3).

1.1- Définition traditionnelle de la *common law* très restrictive

La législation anglaise sur l’assurance maritime de 1745 a introduit pour la première fois l’obligation de l’intérêt assurable, mais elle n’a pas pris le soin de la définir, ni d’en déterminer son étendue. C’est donc la jurisprudence qui a dû définir, cas après cas, la notion d’intérêt assurable. Cette approche casuistique a donné lieu à une jurisprudence conflictuelle. Afin de rétablir une cohérence, la chambre des Lords s’est emparée de la question et a établi la définition de

l'intérêt assurable dans la décision *Lucena v. Craufurd*²⁵. Cette décision est très importante car elle apporte une définition de l'intérêt assurable qui a influencé toutes les juridictions du Commonwealth et des Etats-Unis. C'est pour cela qu'il est nécessaire d'en rappeler les faits.

Entre le premier et le vingt septembre 1795 le "Houghley," le "Surchéance" et le "Zeeleiye" disparaissent en mer alors que le "Dordrecht" était sérieusement endommagé. Ces quatre navires hollandais avaient été capturés par le capitaine Essington, commandant du « Sceptre », et avaient été conduits à Sainte Hélène. Le roi Georges III avait ensuite chargé James Craufurd de ramener les prises hollandaises en Angleterre. Craufurd et les autres commissaires de sa majesté assurèrent en leur nom les navires hollandais pour le voyage. Ceux-ci ayant disparu l'un après l'autre, les commissaires du roi demandèrent le paiement de la somme assurée. La compagnie d'assurance refusa de verser aux assurés la somme demandée au motif qu'ils ne possédaient pas d'intérêt assurable et que par conséquent, ils n'avaient pas subi de préjudice. L'affaire fut portée devant les tribunaux et une longue saga judiciaire s'en suivit.

Le cas fut d'abord entendu par un jury spécial à Guildhall en 1799, puis en appel devant la Cour du banc du Roi²⁶ en 1802²⁷. Les juridictions avaient statué en faveur des commissaires du roi, ce qui ne découragea pas les assureurs qui saisirent la Chambre des Lords. Les Lords décidèrent de ne pas suivre les juridictions du fond et conclurent que les commissaires du roi n'avaient pas d'intérêt assurable dans les navires et les cargaisons saisies. La seule personne qui eut un droit sur les propriétés hollandaises et par conséquent un intérêt assurable sur ces objets était, selon les juges, le roi. En effet, la gratification du roi pour avoir escorté ces navires en Angleterre ne dépendait que de son bon vouloir. Les commissaires n'avaient par conséquent que l'espérance d'acquérir un intérêt. De plus, selon la direction que prendrait la guerre dans laquelle il était engagé, le roi pouvait décider de restituer les navires et leurs cargaisons à la Hollande.

²⁵ *Lucena v Craufurd and Others in Error* (1806) 2 Bosanquet and Puller (New Reports) 269

²⁶ Court of King's Bench, Exchequer Chamber

²⁷ *Lucena v Craufurd and Others* (1802) 3 Bosanquet and Puller 75

Lord Eldon LC délivre l'opinion principale de la Chambre des Lords. Il formule une définition restrictive de l'intérêt assurable. L'assuré doit avoir un intérêt légal dans la chose assurée. Les Lords souhaitaient établir des limites certaines afin que l'on puisse établir clairement qui peut assurer quoi. En effet, il n'aurait pas fallu que toutes les personnes qui ont un intérêt moral dans une chose puissent l'assurer, cela irait à l'encontre du principe de sécurité juridique et ne serait pas conforme à l'esprit de la loi. C'est pourquoi, selon les mots de Lord Eldon, l'intérêt assurable ne peut être qu' « *un droit de propriété ou un droit émanant de quelque contrat portant sur une propriété, qui dans les deux cas peut être perdu si un événement imprévu affecte la possession ou la jouissance de la partie* »²⁸. En d'autres termes, l'assuré doit avoir un droit réel sur la chose assurée, qu'il soit légal, équitable ou contractuel.

La définition de Lord Eldon est désormais la définition traditionnelle de l'intérêt assurable et constitue la *common law* sur l'intérêt assurable. Cependant, cette approche est très critiquée. Déjà, dans son opinion dissidente, le juge Lawrence soutenait une définition plus large de l'intérêt assurable qui se fonderait sur le préjudice économique subi par l'assuré²⁹.

Malgré les critiques, la définition de Lord Eldon a été reprise par Sir Mackenzie Chalmers qui avait été chargé de codifier plus de 200 années de jurisprudence au sein d'une nouvelle législation sur l'assurance maritime. Ainsi, le *Marine Insurance Act* de 1906 adopte le principe de l'intérêt légal et définit de la sorte l'intérêt assurable :

« (1) *Sujet aux dispositions de cette loi, toute personne intéressée dans une expédition maritime est réputée avoir un intérêt assurable.*

²⁸ *Lucena v Craufurd and Others* (1802) 3 Bosanquet and Puller 75, § 321 : « *I have in vain endeavoured however to find a fit definition of that which is between a certainty and an expectation; nor am I able to point out what is an interest unless it be a right in the property, or a right derivable out of some contract about the property, which in either case may be lost upon some contingency affecting the possession or enjoyment of the party.* »

²⁹ *Lucena v Craufurd and Others in Error* (1806) 2 Bosanquet and Puller (New Reports) 269, § 300 à 308.

(2) Notamment, une personne est intéressée dans une aventure maritime si elle a une relation légale ou équitable avec l'expédition ou avec n'importe quelle propriété à bord, de telle sorte qu'elle bénéficie de la bonne arrivée de la propriété assurable ou qu'elle subisse un préjudice par sa perte, par sa destruction ou par sa détention ou qu'elle soit susceptible d'être responsable d'une telle perte, d'une telle destruction ou d'une telle détention »³⁰.

Le second alinéa de la section 5 du *Marine Insurance Act* définit très restrictivement l'intérêt assurable dans une expédition maritime. Non seulement l'assuré doit subir un préjudice de la perte ou la destruction de la chose assurée mais en plus, il doit avoir un lien légal ou équitable avec la chose assurée. Le droit anglais ne reconnaît pas tous les intérêts que pourrait avoir un assuré à souscrire une police d'assurance. En droit anglais, l'intérêt assurable est un concept beaucoup plus étroit qui implique un lien reconnu par la loi avec la chose assurée.

L'approche anglaise diffère de la définition française de l'intérêt assurable qui est plus libérale. En effet, de notre côté de la Manche, l'assuré n'est pas requis de disposer d'un lien légal avec la chose assurée pour que son intérêt assurable soit reconnu.

1.2- Définition française de l'intérêt assurable traditionnellement libérale

Dans son ouvrage sur le Droit maritime, René Rodière et Pierre Lureau présentent une notion de l'intérêt assurable très proche de celle mise en œuvre en Angleterre. Il définit l'intérêt assurable comme « un droit acquis ou en puissance, ayant une expression pécuniaire et pour support un bien qui a

³⁰ *Marine Insurance Act 1906 (6 Edw 7 c 41), section 5: « (1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure. (2) In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof. »*

supplanté ce bien »³¹. Ainsi, afin que son intérêt assurable soit reconnu, l'assuré doit avoir un lien juridique avec l'objet matériel tel qu'il est défini dans le contrat. De plus, la perte des droits de l'assuré, à la suite d'un dommage subi par la marchandise doit porter préjudice à leur titulaire. L'intérêt de l'assuré doit être juridiquement reconnu et légitime. Dans cette définition, on retrouve les éléments de l'intérêt assurable établi par l'alinéa second de la section 5 du *Marine Insurance Act 1906*³². Cependant, il ressort des travaux parlementaires et de la jurisprudence que ce n'est pas l'approche adoptée en France.

Retenir une nature juridique de l'intérêt assurable serait contraire à l'intention des rédacteurs de la loi. En effet, ils ont sciemment retenu une formule large et claire afin que l'obligation puisse s'adapter à toutes les formes d'assurances et ne puisse pas nuire au développement de nouvelles formes d'assurances. Dans leurs travaux préparatoires, les parlementaires ont observé que :

« L'assurance, en effet, étend tous les jours davantage son domaine. Sans cesse, des combinaisons ingénieuses s'adaptent à la complexité de la production des échanges. Il est nécessaire que cette évolution se poursuive librement, qu'elle ne se heurte point aux obstacles que lui créerait une législation qui ne tiendrait pas suffisamment compte des besoins économiques actuels et même futurs. En posant le principe que tout intérêt direct ou indirect à la non-réalisation d'un risque peut faire l'objet d'une assurance, le projet laisse le champ libre aux applications les plus diverses et les plus souples de l'assurance³³ »

On est loin des craintes de fraudes et de sabotages exprimées par les législateurs anglais aux XVIIIème et XIXème siècles. La loi Godart est adoptée entre les deux guerres, une époque où l'on se soucie plus de la croissance économique que de l'immoralité des paris. La France affiche une position libérale afin d'interférer le

³¹ René Rodière et Jean Calais-Auloy *Droit maritime – Assurances maritimes et ventes maritimes*, Dalloz 1983, §101 p.117

³² *Marine Insurance Act 1906* (6 Edw 7 c 41

³³ Justin Godart et André Perraud-Charmantier, *Code des assurances. Commentaire pratique et complet de la loi du 13 juillet 1930, relative au contrat d'assurance*, 2^{ème} édition, 1937, p. 150 §512

moins possible avec le commerce des assurances et d'en favoriser le développement.

En effet, la formule retenue : « *Tout intérêt direct ou indirect à la non-réalisation d'un risque peut faire l'objet d'une assurance* »³⁴ est la plus extensive possible. Contrairement à la législation anglaise, elle ne mentionne pas une quelconque exigence d'un lien juridique entre la chose assurée et la personne qui a la qualité d'assuré. Les travaux parlementaires ne font d'ailleurs pas non plus état d'une telle condition. Cette formule est également innovante, car en permettant d'assurer un intérêt indirect, elle autorise l'assurance du profit espéré. En effet, auparavant, la jurisprudence interdisait d'assurer la perte des bénéfices envisagés au motif que cette assurance pousserait l'assuré à provoquer le sinistre et qu'elle serait contraire au principe fondamental selon lequel l'assurance ne doit pas être une source de bénéfices. Cependant, les parlementaires n'ont pas considéré que ces arguments étaient convaincants. Ils ont d'abord argué que certaines formes d'assurances, comme l'assurance contre la grêle, sont en fait par nature des assurances du profit espéré. Ensuite, ils ont soutenu que les juges incluaient déjà le profit espéré ou le manque à gagner dans l'évaluation des dommages et intérêt. Si le profit espéré était pris en compte afin d'assurer la réparation intégrale et légitime d'une personne ayant subi un préjudice, pourquoi ne pouvait-il pas être couvert par un contrat d'assurance ? La loi du 13 juillet 1930 introduit une notion très large de l'intérêt assurable. L'assuré peut avoir un intérêt non reconnu juridiquement, direct ou indirect, pour être titulaire d'un intérêt assurable.

De même, la jurisprudence ne requiert pas la preuve d'un intérêt juridiquement reconnu pour admettre que l'assuré dispose d'un intérêt assurable. Pour savoir si la personne qui réclame une prestation de l'assurance a un intérêt assurable, les juges vont rechercher si la réalisation du risque a causé un préjudice économique à l'assuré. Une personne qui a un intérêt économique à la non réalisation d'un risque a un intérêt assurable quelque soit son lien juridique avec

³⁴ Article L. 121-6 du Code des assurances

la chose assurée. Par exemple, dans un arrêt du 25 avril 1990³⁵, la Cour de cassation qui censure la Cour d'appel de Paris, confirme que M. X qui avait assuré la voiture qu'il possédait, avait un intérêt assurable et pouvait être indemnisé pour le vol de ce véhicule, même en l'absence de lien juridique entre M. X et sa voiture. En effet, selon la Cour, « *les qualités de la possession sur le véhicule litigieux étaient indifférentes, dès lors que M. X (...) [avait] intérêt à sa conservation* ». Quelques années plus tard, la Cour de cassation a jugé que la simple utilisation d'une chose justifiait l'existence d'un intérêt assurable chez l'utilisateur³⁶. En l'espèce, un agriculteur avait assuré des bâtiments agricoles dont il était le locataire. Lesdits bâtiments avaient été endommagés par la grêle et l'assureur avait refusé de payer les travaux de réparation au motif que l'assuré n'était pas propriétaire des immeubles. La Cour de cassation a jugé que l'agriculteur qui utilisait les bâtiments agricoles pour son activité possédait, de ce fait, un intérêt à leur conservation. Il est important de noter que la Cour de cassation n'a pas justifié sa décision sur la qualité de locataire de l'assuré mais bien sur sa position d'utilisateur des immeubles agricoles. De cette manière, les juges de la Cour de cassation confirment clairement que le lien juridique de l'assuré avec la chose assurée n'est pas un élément pertinent pour déterminer si la personne qui réclame le bénéfice de l'assurance a un intérêt assurable.

En droit français, l'intérêt assurable a une nature purement économique, ce qui en fait un concept beaucoup moins restrictif qu'en droit anglais. De ce fait, le concept français de l'intérêt assurable est plus simple et très proche de l'acception courante de l'intérêt à assurer. L'intérêt assurable est le lien entre le risque et le patrimoine de l'assuré. L'assuré doit avoir un intérêt économique à la conservation de la chose assurée. Par conséquent, dans le cas de l'assurance de chose, l'intérêt de l'assuré est de préserver son actif contre les conséquences de la perte ou de la destruction de la chose assurée.

Il n'y a pas de jurisprudence française sur la nature de l'intérêt assurable dans les assurances maritimes. Les arrêts mentionnés plus tôt ont été décidés sur le

³⁵ Cass. 1^{re} civ., 25 avr. 1990, n° 88-17.699, n° 483, RGAT 1990, p. 891, note J. Kullmann

³⁶ Cass. 1^{re} civ., 21 janv. 1997, no 94-20.271, no 116, Bull. civ. I, no 26, Resp. civ. et assur. 1997, comm., no 171

fondement de l'article L. 121-6 du Code des assurances qui s'applique uniquement aux assurances terrestres. Cependant, malgré la nature spécifique de l'assurance maritime, les articles L. 171-3 alinéa 1 et L. 121-6 du Code des assurances sont très similaires, il n'y a donc aucune raison que l'alinéa premier de l'article L. 171-3 soit interprété de manière différente.

La nature de l'intérêt assurable diffère selon le système juridique. En Angleterre, la législation sur l'intérêt assurable est conservatrice car elle a été adoptée à une époque où l'assurance était utilisée à des fins immorales. Seulement, cette position stricte s'accommode mal avec les pratiques actuelles de l'assurance. Par conséquent, on assiste à une évolution de la notion d'intérêt assurable dans les pays de *common law*. Les uns après les autres, les pays de *common law* abandonnent la notion juridique de l'intérêt assurable pour adopter une notion économique similaire à celle appliquée en France.

1.3- Evolution de la définition de l'intérêt assurable dans les pays de *common law*

La décision *Lucena v. Craufurd*³⁷, qui a établi une notion juridique de l'intérêt assurable, fait partie de la jurisprudence anglaise mais aussi de celle des pays de *common law*. Cependant, les juridictions de *common law* ont été confrontées à la difficulté de concilier la notion juridique de l'intérêt assurable avec les formes modernes de l'assurance. En conséquence, de nombreux pays de *common law* ont abandonné la position stricte de l'Angleterre au moyen de revirements de jurisprudence afin d'adopter une notion économique similaire à celle appliquée en France.

³⁷ *Lucena v Craufurd and Others in Error* (1806) 2 Bosanquet and Puller (New Reports) 269

La Cour Suprême des Etats-Unis a exprimé très tôt, dans la décision *Hooper v. Robinson*³⁸, la difficulté de concilier la notion juridique de l'intérêt assurable avec la multiplicité des intérêts en droit des assurances maritimes. La Cour énonce qu'

*« en droit des assurances maritimes, l'intérêt assurable est multiforme et multiple. L'agent, le commissionnaire, le dépositaire, le transporteur, le fidéicommissaire, le consignataire, le créancier et toute personne ayant un lien avec la chose assurée, peut assurer [...]. Aussi nombreuses que sont les parties des catégories énoncées, elles ne sont qu'une petite proportion de celles qui ont le droit d'assurer »*³⁹.

Les juges de la Cour Suprême ajoutent qu'en l'occurrence, détenir un droit de propriété n'est pas nécessaire pour avoir un intérêt assurable, il suffit de souffrir un préjudice de la perte ou de bénéficier de la préservation de la chose assurée. Quelques années plus tard, la nature juridique de l'intérêt assurable est clairement abandonnée aux Etats-Unis par le jugement *Harrison et al. v. Fortlage et al.*⁴⁰. Dans cette décision, la Cour Suprême considère que les acheteurs d'une cargaison de sucre, dont la propriété leur devait être acquise à l'arrivée du navire à Philadelphie, détenaient un intérêt assurable même avant l'arrivée du navire car la perte de la marchandise leur aurait causé un préjudice. Les juges soulignent que, aux Etats-Unis, il est désormais établi que toute personne qui tire un avantage de la conservation d'une chose ou souffre un préjudice de la destruction de la chose, a un intérêt assurable ; il n'est pas nécessaire qu'elle ait un titre, un privilège ou un droit de possession sur la chose.

Au Canada, l'exigence d'un droit réel sur la chose assurée pour posséder un intérêt assurable a été écartée en 1977, avec l'arrêt *Kosmopoulos c. Constitution Insurance*⁴¹. Dans cette décision, la Cour Suprême avait approuvé l'intérêt assurable de l'actionnaire unique d'une compagnie qui avait assuré les biens de celle-ci, même si l'actionnaire n'avait aucun droit sur les biens de sa société. Par

³⁸ *Hooper v. Robinson* 98 US 528 (1878)

³⁹ Op. Cit., Page 98 U. S. §538

⁴⁰ *Harrison et al. v. Fortlage et al.* 161 U.S. 57, 16 S.Ct. 488 (1896)

⁴¹ *Kosmopoulos c. Constitution Insurance* [1977] 2 R.C.S. 1036.

cette décision, la jurisprudence canadienne rejette de manière évidente la doctrine traditionnelle de l'intérêt assurable posé par la jurisprudence britannique. En effet, confrontée à des faits similaires, dans la célèbre affaire *Macaura v. Northern Assurance*⁴², la Chambre des Lords avait déclaré que l'unique propriétaire d'une société n'avait pas d'intérêt assurable dans les stocks de bois appartenant à sa société.

En Afrique du Sud, la jurisprudence britannique sur l'intérêt assurable a cessé d'être appliquée en 1905, avec le jugement *Littlejohn v Norwich Union Fire Insurance Society*⁴³. Dans cette décision, le juge Wessels a adopté une définition sud-africaine de l'intérêt assurable en retenant une notion économique. Selon le juge Wessels, un assuré a un intérêt assurable s'il peut prouver que la destruction de la chose assurée lui causera un préjudice économique, même s'il n'a pas de droit réel sur la chose⁴⁴.

Si la *common law* anglaise est une source de jurisprudence pour les autres pays de *common law*, la jurisprudence anglaise s'inspire également des décisions adoptées dans ces pays. La jurisprudence anglaise est conservatrice et recourt difficilement aux revirements de jurisprudence. Cependant, il semblerait que la Chambre des Lords ait récemment consenti à suivre le mouvement engagé par d'autres pays de *common law* et ait décidé d'assouplir sa position sur l'intérêt assurable.

En 1992, la décision « *The Moonacre* »⁴⁵ a repoussé les limites de la notion anglaise de l'intérêt assurable. Cette décision concerne un yacht qui avait brûlé alors qu'il était amarré au port de *Puerto Banus*, en Espagne. Pour des raisons fiscales, le yacht était détenu par une société de Gibraltar, mais il était utilisé par son skipper, M. Sharp. Ce dernier avait souscrit et payé l'assurance corps du navire. L'assureur avait refusé d'indemniser M. Sharp, notamment au motif qu'il

⁴² *Macaura v. Northern Assurance Co Ltd* [1925] AC 619.

⁴³ *Littlejohn v Norwich Union Fire Insurance Society* 1905 TH 374

⁴⁴ *Op. cit.*, p 380

⁴⁵ *Sharp and Roarer Investments Ltd v Sphere Drake Insurance plc, Minster Insurance Co Ltd and EC Parker and Co Ltd (The Moonacre)* [1992] 2 Lloyd's Rep 501.

n'avait pas d'intérêt assurable puisqu'il n'était ni propriétaire du navire, ni détenteur d'un droit réel sur le yacht. Cependant, la chambre des Lords n'a pas suivi cet argument et s'est éloigné de la définition stricte de l'intérêt assurable, pour considérer que le skipper avait un intérêt assurable. Les Lords ont constaté que, par un pouvoir spécial, le propriétaire du navire avait accordé à M. Sharp l'utilisation exclusive du yacht. Le skipper avait également l'obligation d'entretenir le yacht. La Cour a conclu que si le navire venait à disparaître, M. Sharp subirait une perte économique conséquente. En reconnaissant qu'une personne qui ne disposait pas d'un droit réel sur la chose assurée pouvait avoir un intérêt assurable, la Chambre des Lords a assoupli sa position sur l'intérêt assurable, en faisant le grand écart avec la législation⁴⁶. La Chambre des Lords ne va pas tenir longtemps dans cette position périlleuse et dix ans plus tard, elle admet qu'un assuré qui n'a qu'un intérêt économique dans la chose assurée a un intérêt assurable.

Le jugement par lequel ce nouveau souffle a été apporté est le très commenté *Feasey v. Sun Life Assurance Co of Canada*⁴⁷, dont nous allons exposer les faits. *Steamship Mutual*, un P&I club, a contracté une assurance sur la vie des équipages employés par les membres du club. L'assurance a été souscrite auprès du syndicat 957 de Lloyd, représenté par Anthony Feasey, qui a réassuré ce risque auprès de la compagnie *Sun Life*. *Sun Life* soutenait que le contrat de réassurance était nul notamment sur le fondement que *Steamship Mutual* n'avait pas d'intérêt assurable dans la vie des personnes présentes sur les navires de ses membres. Néanmoins et contre toute attente, la Chambre des Lords s'est prononcée en faveur de l'assuré. Les Lords ont d'abord constaté que le contrat de réassurance en question n'était ni un jeu, ni un pari. Ensuite, ils ont considéré que *Steamship Mutual* avait un intérêt économique dans le bien-être et la santé des équipages de ses membres. En conclusion, le contrat de réassurance n'a pas été jugé contraire à l'exigence d'intérêt assurable posée par le *Life Insurance Act* de 1774⁴⁸.

⁴⁶ *Marine Insurance Act* 1906 (6 Edw 7 c 41), section 5

⁴⁷ *Feasey v. Sun Life Assurance Co of Canada* [2002]2 All.E.R. (Comm) 292.

⁴⁸ *Life Insurance Act* 1774 (14 Geo III, c 48), section 1

Avec cette décision, on s'éloigne pour la première fois de la notion juridique de l'intérêt assurable qui requiert de l'assuré d'avoir un droit réel sur la chose assurée. Si l'assuré peut prouver que le contrat d'assurance ne sert pas à dissimuler un pari, seul un intérêt économique dans la chose assurée suffit. La décision « *Feasey* » ainsi que la décision « *Moonacre* » font application de la théorie de la « *factual expectancy* » qui se fonde sur une interprétation différente des propos de Lord Eldon dans *Lucena v Craufurd*. Selon cette théorie, une personne est titulaire d'un intérêt assurable si elle tire un avantage de la conservation de la chose assurée ou si la destruction de la chose assurée lui cause préjudice⁴⁹. En conséquence, la théorie de la « *factual expectancy* » applique la notion économique de l'intérêt assurable. Ces décisions ouvrent la voie à un abandon total de la notion juridique de l'intérêt assurable en Angleterre.

Ce rapide aperçu des revirements de jurisprudence dans certains pays de *common law* montre que la notion juridique d'intérêt assurable est archaïque puisqu'elle ne peut pas s'adapter aux pratiques modernes de l'assurance. Aujourd'hui, les propriétaires ou les locataires ne sont plus les seuls à souscrire des assurances sur les choses. Cette évolution de l'assurance est particulièrement notable dans les assurances maritimes. Avec la multiplication des intermédiaires et la succession de montages contractuels, une aventure maritime engage désormais de nombreux intérêts : l'armateur, le transporteur, l'affréteur, le transitaire, le commissionnaire, l'agent, le consignataire, le manutentionnaire. Certains d'entre eux n'ont pas de droit réel sur le navire ou sur la marchandise qu'il transporte. Pourtant, toutes ces personnes tirent un bénéfice de la bonne arrivée du navire et sont susceptible de souffrir un préjudice à cause de la perte du navire ou de sa marchandise. Inversement, la notion économique de l'intérêt assurable correspond aux besoins auxquels l'assurance répond de nos jours. Cette approche adoptée par la France facilite la pratique de l'assurance. Puisque l'intérêt assurable permet de qualifier le contrat d'assurance, adopter une définition large ouvre le champ des assurances.

⁴⁹ *Lucena v Craufurd* (1806) 2 Bos & Pul (NR) 269 (HL) 321, p. 302: « *A man is interested in a thing to whom advantage may arise or prejudice happen from the circumstances which may attend it ... And whom it importeth, that its condition as to safety or other quality should continue.* »

L'intérêt assurable conditionne l'existence du contrat d'assurance, par conséquent, il constitue un de ces éléments essentiels.

Section 2- L'intérêt assurable, un élément essentiel du contrat d'assurance

Depuis sa création au XVIIIème siècle, le rôle de l'intérêt assurable a bien évolué. A l'origine, l'intérêt assurable a été créé pour mettre fin à une pratique jugée immorale, celle d'utiliser le contrat d'assurance pour parier sur l'occurrence de toute sorte d'événements. Afin de poursuivre cet objectif, l'intérêt assurable peut endosser différents rôles (2.1). Puis, la notion d'intérêt assurable s'est peu à peu complexifiée et a été valorisée (2.2), pour devenir un élément essentiel du contrat d'assurance ; ce qui explique la sévérité de la sanction de l'absence d'intérêt assurable (2.3).

2.1.- Les différents rôles de l'intérêt assurable

L'intérêt assurable endosse des rôles différents. Selon le problème porté devant les juges, il est utilisé pour identifier le contrat d'assurance (2.1.1) ou pour identifier le bénéficiaire de l'assurance (2.1.2).

2.1.1- L'identification du contrat d'assurance

Comme l'indiquait le préambule du *Marine Insurance Act* de 1745⁵⁰, l'objectif de la législation était d'empêcher les parieurs d'utiliser la forme et les mécanismes du contrat d'assurance pour jouer. Pour cela, il fallait trouver un critère qui aurait permis de différencier les joueurs des personnes qui recherchent à se prémunir contre un risque. C'est ainsi que l'intérêt assurable est devenu un outil

⁵⁰ *Marine Insurance Act* 1745 (19 Geo II, c 37)

pour identifier le contrat d'assurance et le distinguer des autres contrats aléatoires. Pour la justice sud-africaine, l'intérêt assurable doit rester cantonné à ce rôle. Dans la décision *Phillips v General Accident Insurance*⁵¹, le juge De Villiers a considéré qu'il n'était pas important de déterminer quelle était la nature du lien entre l'assuré et la chose assurée puisque la question principale était de savoir si, au regard de toutes les circonstances de l'affaire, le contrat était une assurance ou un pari⁵². Selon le juge De Villiers, l'intérêt assurable ne serait qu'un élément parmi tant d'autres, tel que par exemple la volonté des parties, pour déterminer la nature du contrat qui lie les parties. Cette position a été confirmée par des décisions postérieures telle que *Steyn v AA Onderlinge Associasie Bpk*⁵³. Une partie de la doctrine sud-africaine approuve cette jurisprudence. Selon Midgeley par exemple⁵⁴, les Cours ne devraient pas dévier de l'approche traditionnelle selon laquelle l'intérêt assurable est un outil pour distinguer le contrat d'assurance du pari.

Cependant, ce point de vue ne fait pas l'unanimité au sein de la doctrine sud-africaine. D'après Reinecke et Van der Merwe, le juge De Villiers a sous estimé le rôle de l'intérêt assurable, son utilité serait en fait plus large car il permet également de mesurer le préjudice subi par l'assuré⁵⁵. L'intérêt assurable est aussi la mesure de l'indemnité ; il empêche que l'assuré puisse faire un profit au moyen de l'opération d'assurance. Un assuré qui détient un intérêt assurable dans la chose assurée mais qui assure cette chose pour un montant supérieure à sa valeur peut avoir les mêmes intentions immorales que le parieur. Par conséquent, pour éviter toute spéculation il faut s'assurer que le contrat qui lie les parties est réellement un contrat d'assurance et que la chose est assurée pour sa véritable valeur.

Les droits anglais et américain accordent plus d'importance à l'intérêt assurable que le droit sud-africain. Dans ces juridictions, sans intérêt assurable, il n'y a pas

⁵¹ *Phillips v General Accident Insurance Co (SA) Ltd* 1983 (4) SA 652 (W),

⁵² *Phillips v General Accident Insurance Co (SA) Ltd* 1983 (4) SA 652 (W), § 659E-F

⁵³ *Steyn v AA Onderlinge Associasie Bpk* 1985 (4) SA 7 (T)

⁵⁴ Midgeley "Spouses and shareholders – Insurably interested?" 1985 SALJ 466, p. 475

⁵⁵ Voir par exemple : Reinecke & Van der Merwe "Insurable Interest and Reasonable Precautions: Blessed be the Meek (and Guillible?)" 1984 SALJ 608, p. 610.

de contrat d'assurance. Même si le contrat d'assurance n'est pas un pari, il peut être déclaré nul si l'assuré ne peut pas prouver qu'il a un intérêt assurable ou si son intérêt n'est pas reconnu par la loi. L'intérêt assurable n'est donc pas simplement un outil, c'est une condition de validité du contrat d'assurance. En France, l'intérêt assurable est une condition de validité des contrats d'assurances de dommages.

Ce débat doctrinal sud-africain montre que le rôle de l'intérêt assurable n'est pas un concept figé. Il évolue et prend de plus en plus d'importance. L'intérêt assurable devient un principe à tout faire. Il n'est plus simplement un moyen de qualifier le contrat d'assurance, il sert aussi de mesure de l'indemnité d'assurance et est utilisé pour identifier le bénéficiaire de l'assurance.

2.1.2- L'identification du bénéficiaire de l'assurance

Les pratiques commerciales se sont complexifiées et désormais les propriétaires ne sont plus les seules personnes à souscrire des assurances de choses. Avec la multiplication des intérêts qui peuvent porter sur une chose, l'intérêt assurable s'est vu attribuer un nouveau rôle. Il permet désormais d'identifier le bénéficiaire de l'assurance. La preuve de l'intérêt assurable est une condition préalable au versement de l'indemnité d'assurance. Seule la personne qui a un intérêt assurable peut être indemnisée par l'assureur. En France, le juge se satisfait de la preuve d'un intérêt économique dans la chose assurée. Par conséquent, une personne qui demande le bénéfice d'une prestation d'assurance doit seulement prouver qu'elle a subi un préjudice économique dû à la perte ou la destruction de la chose assurée.

Dans beaucoup de cas, l'identification du bénéficiaire ne pose pas de problèmes car il s'agit de la même personne qui a souscrit l'assurance. Mais parfois, il est plus difficile de savoir qui doit être indemnisé. Par exemple, lorsqu'une marchandise fait l'objet de ventes successives lors d'un transport maritime, l'intérêt assurable va désigner laquelle des parties assume les risques du voyage.

Dans les assurances pour compte, la qualité d'assuré et celle de bénéficiaire sont dissociées. Si une personne souscrit une assurance au bénéfice d'un tiers, le souscripteur ne pourra pas recevoir d'indemnités s'il n'y a que le tiers qui a subi un préjudice. L'utilisation de l'intérêt assurable pour identifier le bénéficiaire de l'indemnité d'assurance a été mise en œuvre dans un arrêt de la Cour de cassation du 10 février 2011⁵⁶. Dans cet arrêt, la société Lafarge avait souscrit une police d'assurance la garantissant ainsi que ses filiales contre un certain nombre de risques. Une cimenterie indonésienne appartenant à une de ses filiales avait été gravement endommagée par un tsunami et Lafarge avait demandé le paiement de l'indemnité d'assurance. La Cour d'appel de Paris a considéré que la société Lafarge avait, en tant que souscripteur et assuré, qualité pour demander l'exécution du contrat et par conséquent pouvait être indemnisée. Les assureurs forment un pourvoi en cassation. Ils soutiennent que la Cour d'appel aurait violé les articles L. 112-1 et L. 121-6 du Code des assurances puisque « *dans l'assurance pour compte, seul l'intérêt d'assurance, distinct de l'intérêt pour agir en exécution du contrat, rend recevable la demande en paiement de l'indemnité d'assurance* »⁵⁷. En effet, si l'article L. 112-1 autorise le souscripteur à demander l'exécution du contrat d'assurance, c'est l'intérêt assurable prévu par l'article L. 121-6 qui désigne la personne qui bénéficie de l'indemnité d'assurance. Ainsi, Lafarge peut demander l'exécution du contrat d'assurance mais au profit de la filiale qui dispose d'un intérêt assurable. La Cour de cassation donne droit aux assureurs, casse l'arrêt de la Cour d'appel et juge que Lafarge ne peut pas obtenir le paiement de l'indemnité à son profit.

Cet arrêt est une bonne illustration de l'utilisation des assurances par les groupes de sociétés où toutes les filiales sont couvertes par le même contrat d'assurance. L'assurance pour compte est beaucoup utilisée par les compagnies d'armateurs. En effet, la gestion des navires fait l'objet de schémas contractuels complexes. Un navire est détenu par une compagnie qui peut être une simple société de financement puis, est affrété coque-nue à une seconde société et affrété à temps par une troisième société, alors qu'une quatrième société est

⁵⁶ Cass. Civ. 2^{ème}, 10 février 2011, n° 10-30.435, Inédit

⁵⁷ Cass. Civ. 2^{ème}, 10 février 2011, n° 10-30.435, Inédit, premier moyen de cassation, 3°)

chargée du management du navire. Le nombre de sociétés impliquées dans le schéma contractuel peut être plus important et chacune de ses sociétés est susceptible d'être une filiale de l'armateur. Dans ce cas, toutes ces sociétés sont couvertes par une même police d'assurance pour les risques émanant de l'activité du navire. Dans cette situation, l'intérêt assurable joue un rôle déterminant dans l'identification de la société qui est autorisée à obtenir le paiement de l'indemnité d'assurance.

En se développant, la notion d'intérêt assurable a pris de l'importance. L'intérêt assurable n'est pas seulement un outil pour différencier le contrat d'assurance du pari ou pour identifier le contrat d'assurance. L'intérêt assurable n'est pas un élément extérieur au contrat d'assurance, il est aussi un élément du contrat d'assurance à part entière.

2.2- La complexification et la valorisation de la doctrine de l'intérêt assurable

Le concept de l'intérêt assurable a rapidement pris de l'importance, il s'est complexifié et a été théorisé. L'intérêt assurable est alors devenu un élément du contrat d'assurance (2.2.1). Au regard de cet examen du rôle de l'intérêt assurable, nous allons jauger l'importance actuelle de cette notion (2.2.3).

2.2.1- L'intérêt assurable : un élément du contrat d'assurance

Avec le développement de l'assurance, le rôle de l'intérêt assurable s'est diversifié. En conséquence, la doctrine de l'intérêt assurable est devenue plus complexe. Elle a donc été théorisée et est devenue plus abstraite. L'ouvrage de René Rodière nous explique qu'à l'origine, la chose assurée était assimilée à

l'objet du contrat d'assurance⁵⁸. Puis, l'intérêt assurable s'est peu à peu substitué à l'objet assurable élargissant ainsi le champ de l'assurance. Plusieurs personnes ayant des intérêts différents peuvent assurer une même chose. Mais ce n'est pas cette chose qui est l'objet du contrat d'assurance, c'est l'intérêt que l'assuré a sur cette chose. Si l'intérêt assurable est l'objet du contrat d'assurance, il ne peut être qu'un simple outil, c'est un élément du contrat d'assurance à part entière. Le Code des assurances considère également que l'intérêt assurable est l'objet du contrat d'assurance. Les articles L. 121-6 et L. 171-3 disposent que tout intérêt peut faire l'objet d'une assurance. De plus, l'article 32 de la loi de 1930⁵⁹ qui a introduit l'article L. 121-6 était intitulé « objet de l'assurance ». Conformément au Code des assurances, ce n'est donc pas la chose assurée qui est l'objet du contrat d'assurance de dommage mais bien l'intérêt assurable. Seulement, en droit français, l'intérêt assurable n'est pas requis dans les assurances de personnes. Pour admettre cette théorie, il faut considérer qu'il y a deux définitions de l'objet du contrat d'assurance, une pour les assurances de dommages et une autre pour les assurances de personnes.

De son côté, Magalie Provost considère que l'intérêt assurable est une composante du risque⁶⁰. D'après Magalie Provost, l'article L. 121-6 du Code des assurances qui dispose que l'intérêt assurable est l'intérêt à la non réalisation du risque, illustre le lien étroit entre l'intérêt et le risque. Le risque est l'événement aléatoire que l'assuré redoute. L'aléa devient juridiquement un risque si l'assuré n'a pas intérêt à sa réalisation. Sans intérêt assurable, il y a un aléa mais il n'y a pas de risque et par conséquent il n'a pas de contrat d'assurance. L'accord qui lie les parties est peut être un pari ou un jeu, mais ce n'est pas un contrat d'assurance. René Rodière et Pierre Lureau font une observation qui correspond à l'analyse de Magalie Provost. Selon ces auteurs, « [l']intérêt, [la] valeur, [et le]

⁵⁸ René Rodière et Jean Calais-Auloy *Droit maritime – Assurances maritimes et ventes maritimes*, Dalloz 1983, §101 p.117

⁵⁹ Article 32 de la loi du 13 juillet 1930 Dite Godart relative au contrat d'assurances, JORF du 18 juillet 1930 page 8003

⁶⁰ Magalie Provost « La notion d'intérêt d'assurance » *Revue générale du droit des assurances*, 01 juillet 2009 n° 2009-03, p. 720 au I B 2°) a).

risque forment un ensemble cohérent dont le noyau est le risque, les deux autres éléments apparaissent comme des particules qui gravitent autour de lui »⁶¹.

Cette théorie s'accorde très bien avec les droits de *common law* qui requièrent que l'assuré ait un intérêt assurable aussi bien dans les assurances de choses que dans les assurances de personnes. Ici encore, elle pose problème de notre côté de la manche car le droit français n'impose pas au bénéficiaire d'une assurance de personnes de disposer d'un intérêt assurable. Magalie Provost déplore cette situation qui, selon elle, crée une double conception du risque. Dans les assurances de dommages, le risque serait l'événement aléatoire contre lequel l'assuré aurait intérêt à se prémunir et dans les assurances de personnes, le risque serait un événement aléatoire dont la réalisation fait naître les obligations de l'assureur.

L'intérêt assurable connaît des utilisations multiples et endosse des rôles différents ce qui rend floue l'étendue de son rôle. En conséquence, l'intérêt assurable est souvent confondu avec l'intérêt à agir ou la notion de préjudice qui lui est substitué. Le fait que les tribunaux français préfèrent utiliser d'autres principes pour répondre aux mêmes besoins pose la question de l'importance réelle de l'intérêt assurable.

2.2.2- L'importance de la notion d'intérêt assurable

Depuis le XVIIIème siècle, la réglementation sur l'assurance s'est développée offrant de nouveaux moyens pour répondre au problème de la destruction volontaire de la chose assurée ou pour distinguer le contrat d'assurance du pari. N'étant plus l'unique solution à ces problèmes, l'intérêt assurable n'est peut être plus nécessaire. Il semblerait que l'importance de l'intérêt assurable ait été surestimée.

⁶¹ René Rodière et Jean Calais-Auloy *Droit maritime – Assurances maritimes et ventes maritimes*, Dalloz 1983, p. 116 §100

Pour sanctionner une personne qui aurait volontairement causé la perte de la chose assurée, le juge peut par exemple, utiliser le principe de la fraude. Il peut également recourir au principe selon lequel une personne ne peut tirer profit de sa propre faute intentionnelle. Ce principe est rappelé dans l'article L. 113-1 du Code des assurances qui dispose que l'assureur ne doit pas répondre des pertes et dommages provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré. De plus, le principe indemnitaire interdit à l'assuré de réaliser un gain au moyen d'un contrat d'assurance⁶².

Concernant la question de la distinction entre l'assurance et le jeu, le juge peut faire usage de divers critères pour identifier le contrat d'assurance tels que la volonté des parties, la possibilité ou non de réaliser un gain, le fait que la réalisation de l'évènement aléatoire puisse ou ne puisse pas être contrôlé par les parties, la prise en compte de la sévérité du risque et pas seulement de la chance de la réalisation de l'évènement dans le calcul des probabilités, la conformité ou l'absence de conformité du contrat aux dispositions légales sur le contrat d'assurance, la délivrance ou l'absence de délivrance par l'administration d'une autorisation pour effectuer des opérations d'assurances. L'intérêt assurable n'est donc pas l'unique moyen pour identifier le contrat d'assurance. Il faut aussi rappeler que l'obligation d'avoir un intérêt assurable n'existe pas pour les assurances de personnes et pourtant il n'apparaît pas que les juges aient des difficultés à les distinguer des autres contrats aléatoires.

L'intérêt assurable répond aux besoins pour lesquels il a été créé, c'est-à-dire pour éviter que l'assuré provoque volontairement un sinistre et pour distinguer l'assurance du pari. Seulement, l'intérêt assurable n'est pas indispensable et d'autres outils peuvent répondre aux mêmes besoins. Toutefois, l'intérêt assurable est une composante essentielle du contrat d'assurance car en l'absence de cet élément, le contrat n'est plus considéré comme un contrat d'assurance. Il est important de noter que l'intérêt assurable n'a pas la même importance en droit français que dans les droits de *common law*. En effet, en droit français, l'assuré n'a pas l'obligation d'avoir un intérêt assurable dans les assurances de

⁶² Articles L172-6 et L172-7 du Code des assurances

personnes, l'exigence de l'intérêt assurable ne s'appliquant qu'aux assurances de dommages. Dès lors, il n'est pas aussi essentiel que les éléments fondamentaux du contrat d'assurance, c'est-à-dire la prime, la garantie et le risque qui ont une portée générale. A l'inverse, dans les pays de *common law*, un intérêt assurable est exigé tant dans les assurances de dommages que dans les assurances de personnes. L'intérêt assurable peut donc être considéré comme un élément fondamental du contrat d'assurance dans le pays de *common law*. Cependant, il n'a pas un statut similaire en droit français.

Que l'importance de l'intérêt assurable soit surestimée ou non, son statut d'élément essentiel du contrat d'assurance explique que la sanction de son inexistence soit lourde et affecte la validité du contrat d'assurance.

2.3- La sanction de l'absence d'intérêt assurable

L'intérêt assurable est un élément essentiel de l'assurance qui détermine la qualification du contrat d'assurance. C'est un élément essentiel à la formation du contrat d'assurance puisque sans intérêt assurable, l'accord passé entre les parties ne peut être considéré comme un contrat d'assurance de dommages. Par conséquent, l'absence d'intérêt assurable doit être sanctionnée de nullité.

La législation anglaise prévoit expressément une sanction en cas de défaut d'intérêt assurable. Selon la section 4 du *Marine Insurance Act* de 1906⁶³ le contrat d'assurance souscrit sans intérêt assurable et sans la perspective d'acquérir un tel intérêt est nul. De plus, le *Marine Insurance (Gambling Policies) Act*⁶⁴ prévoit des sanctions pénales qui incluent des amendes et des peines de prison. Ces sanctions criminelles n'ont jamais été appliquées et il est peu probable qu'elles le soient un jour, mais elles existent.

⁶³ *Marine Insurance Act* 1906 (6 Edw 7 c 41)

⁶⁴ *Marine Insurance (Gambling Policies) Act* 1909, 1909 c. 12 (Regnal. 9 Edw 7)

Inversement, le Code des assurances ne contient pas de dispositions sur la sanction de l'absence d'intérêt assurable. En outre, la question de la sanction de l'intérêt assurable n'a jamais été posée aux juges français. A défaut d'intérêt assurable, le contrat n'est pas un contrat d'assurance. En conséquence, le juge a le choix entre requalifier le contrat d'assurance en contrat de jeu ou de pari ou de ne pas le requalifier, conformément à l'article 12 du Code de procédure civile. Si le juge décide de requalifier le contrat, la nouvelle convention ne pourra pas avoir d'effet. Comme l'assureur n'est pas habilité à effectuer des jeux ou des paris, la convention serait nulle pour incapacité de jouissance. Si le juge ne requalifie pas le contrat, il doit prononcer la nullité du contrat d'assurance.

Concernant le régime de nullité applicable. Le juge peut prononcer une nullité absolue ou relative. Il y a nullité absolue lorsque la condition qui fait défaut est essentielle pour protéger l'ordre public ou les bonnes mœurs. Or, en France, il est un principe d'ordre public que le contrat d'assurance ne peut constituer une sorte de jeu ou de pari⁶⁵. Par conséquent, la nullité absolue paraît être la sanction la plus appropriée. Cependant, la théorie moderne des nullités sanctionne le contrat d'assurance d'une nullité relative. Cette nullité ne peut être invoquée que par la partie à protéger, ici l'assureur.

La nullité s'impose si l'« assuré » n'a jamais eu d'intérêt assurable. Si l'assuré avait un intérêt assurable au moment de la souscription de l'assurance et qu'il a disparu après la conclusion du contrat d'assurance, une telle sanction ne peut pas s'appliquer. En effet, la nullité implique une disparition rétroactive de l'acte juridique. Dans cette situation, le contrat d'assurance a été valable pendant un certain temps, il ne peut donc pas être rétroactivement annulé. La perte de l'intérêt assurable est un phénomène courant dans le cadre des ventes internationales. Dès que le risque est transmis à l'acheteur, le vendeur de la marchandise perd son intérêt assurable. Le contrat devient alors caduc et l'acte est privé d'effet à partir du moment où l'assuré se défait de son intérêt assurable.

⁶⁵ Cour d'appel de Rennes, 7 décembre 1859, Journal de jurisprudence commerciale et maritime, tome XXXVIII 1860, deuxième partie, p.64 à 69

Ces sanctions sont sévères mais justifiées si l'on considère l'assuré comme un joueur ou un fraudeur potentiel. Mais si l'on change de point de vue et que l'on considère l'assuré comme un consommateur qui ne connaît pas toutes les subtilités du droit des assurances, ces sanctions peuvent être vues comme excessives. En pratique, de telles sanctions font qu'une compagnie d'assurance, qui a accepté de couvrir un risque et qui a, pendant toute la durée du contrat, empoché les primes d'assurance, peut recourir au défaut d'intérêt assurable pour ne pas indemniser l'assuré. Dans le jugement *Inglis v. Stock*⁶⁶, le juge Brett MR demande aux juges de trouver un intérêt assurable à chaque fois que les primes d'assurances ont été payées car il s'agit alors d'une objection technique qui donne à l'assureur un avantage injuste. Toutefois, une modification des sanctions ne pourrait se faire sans un changement profond de la théorie de l'intérêt assurable. Il faut noter que si une telle remise en question n'est pas envisagée en France, elle a été discutée dans de nombreux pays de *common law*.

Maintenant que nous comprenons mieux la notion d'intérêt assurable, il nous faut étudier la manière dont elle s'adapte aux spécificités des assurances maritimes. Nous allons constater que l'application de la théorie de l'intérêt assurable aux assurances maritimes est primordiale et originale.

⁶⁶ *Inglis v. Stock* [1884] 12 QBd 564, 571

PARTIE II – L'APPLICATION DE LA THEORIE DE L'INTERET ASSURABLE AUX ASSURANCES MARITIMES

La théorie de l'intérêt assurable est apparue dans les assurances maritimes avant de s'appliquer aux autres types d'assurances. Par conséquent, l'intérêt assurable a une importance particulière dans les assurances maritimes. La théorie de l'intérêt assurable a aussi su s'adapter pour répondre à certains problèmes spécifiques aux assurances maritimes. Ces particularités concernent spécialement le moment de l'intérêt assurable (section 1) ainsi que la mise en œuvre du principe indemnitaire (section 2).

Section 1- Le moment de l'intérêt assurable

La théorie du moment de l'intérêt assurable (1.1) a du s'ajuster à certaines formes d'assurances spécifiques au transport maritime telle que l'assurance « sur bonnes ou mauvaises nouvelles » (1.2). Aussi, elle présente une utilité particulière dans le cadre des ventes internationales de marchandises (1.3).

1.1- La théorie du moment de l'intérêt assurable

Il est un paradoxe de la théorie de l'intérêt assurable qui est que même si l'intérêt assurable est une condition à la validité du contrat d'assurance, il n'est pas certain qu'il doive exister au moment où l'assurance est contractée. L'intérêt assurable ne serait nécessaire qu'au moment où le sinistre se réalise. C'est la

règle qui est posée par le *Marine Insurance Act*⁶⁷. D'après la section 6, l'assuré doit avoir un intérêt assurable au moment du préjudice et n'a pas besoin d'être intéressé au moment où l'assurance est conclue. Cette disposition reflète la section 4 (2) (a) selon laquelle le contrat d'assurance est nul si l'assuré n'a pas d'intérêt assurable au moment de la souscription de la police et s'il n'a pas l'intention d'acquérir un tel intérêt. En conséquence, en droit anglais, il n'est pas nécessaire d'avoir un intérêt assurable au moment de la conclusion du contrat d'assurance mais l'assuré doit avoir un espoir raisonnable d'obtenir un intérêt assurable. L'approche est à la fois subjective et objective. L'assuré doit être persuadé de sa possibilité d'acquérir un intérêt assurable et en même temps, cet espoir doit être objectivement réaliste. On retrouve ce principe dans les polices d'assurance. Par exemple, la clause 11.1 de l'assurance faculté « *Institute Cargo Clauses* » de 1982 stipule que l'assuré ne pourra recevoir l'indemnité d'assurance que s'il est titulaire d'un intérêt assurable au moment du préjudice⁶⁸.

En droit français, aucune disposition du Code des assurances ne traite de la question du moment de l'intérêt assurable. La jurisprudence ne donne également aucune indication car les parties se tournent vers les tribunaux lorsque le risque s'est déjà réalisé. Rien ne justifie que la position française diffère de celle du droit anglais. De plus, exiger un intérêt assurable dès la conclusion du contrat d'assurance serait contraire à la pratique du marché des assurances. Dans le cadre d'une vente internationale, le plus souvent, l'acheteur souscrit une assurance avant que la banque ait accepté le crédit documentaire et avant que le risque lui soit transmis. Seulement, cette approche n'a pas été encore confirmée.

Une chose est sûre, c'est que l'assuré doit avoir un intérêt assurable au moment du sinistre pour pouvoir être indemnisé. Si le risque se réalise avant que l'assuré ait pu acquérir un intérêt assurable, ou après qu'il ait perdu son intérêt assurable, celui-ci ne recevra rien. Dans les deux cas, l'accord passé entre les parties n'est pas ou n'est plus un contrat d'assurance. De même, si la chose périt avant que l'assuré puisse acquérir un intérêt assurable, le contrat devient caduc.

⁶⁷ *Marine Insurance Act* 1906 (6 Edw 7 c 41)

⁶⁸ *Institute Cargo Clauses* (A), 1982, clause 11.1: "In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss".

Le moment de l'intérêt assurable ne peut être postérieur à la réalisation du risque. Une fois que le sinistre a eu lieu, aucune convention ne peut permettre d'acquérir un intérêt assurable⁶⁹. La théorie de l'intérêt assurable et la théorie du risque expliquent également que l'on ne peut assurer une chose qui a déjà été détruite. L'article L. 121-15 du Code des assurances⁷⁰ dispose que « l'assurance est nulle si, au moment du contrat, la chose assurée a déjà péri ou ne peut plus être exposée aux risques ».

Toutefois, cet article ne s'applique qu'aux assurances terrestres et nous allons voir qu'en matière d'assurance maritime, ce principe connaît une exception : le cas des assurances « sur bonnes ou mauvaises nouvelles ».

1.2- L'assurance « sur bonnes ou mauvaises nouvelles »

En assurance terrestre, on ne peut pas assurer une chose qui a déjà péri⁷¹. Cependant, le droit des assurances maritimes connaît une exception à ce principe. Historiquement, une fois qu'un navire était parti en mer, les personnes restées à terre ne recevaient des nouvelles du navire que très épisodiquement. Dans cette situation, une personne qui n'avait pas de nouvelles d'un navire et qui souhaitait assurer ce navire ou sa marchandise souscrivait une assurance « sur bonnes ou mauvaises nouvelles »⁷². Ces assurances couvrent les dommages subis par les navires ou les marchandises même si la police a été souscrite après la disparition du navire ou de la marchandise. Pour cela, il faut que l'assuré n'ait pas eu connaissance du péril.

Cette règle est ancienne. On la retrouvait déjà dans l'Ordonnance de la marine. Son article 38 déclarait « *nulles les assurances faites après la perte ou l'arrivée des choses assurées, [seulement] si l'assurée en savait ou pouvait savoir la perte, ou*

⁶⁹ *Marine Insurance Act* 1906 (6 Edw 7 c 41), section 6 (2)

⁷⁰ Article 39 de la Loi du 13 juillet 1930

⁷¹ Article L. 121-15 du Code des assurances

⁷² En anglais, ces polices sont appelées : « *lost or not lost* » policies

l'assureur l'arrivée, avant la signature de la police »⁷³. En assurance maritime, la croyance de l'existence de la chose est suffisante. Selon le traité de René Rodière cette croyance donne « *une existence légale à une chose déjà périe* »⁷⁴. Si l'assurance est contractée « sur bonnes ou mauvaises nouvelles », ce qui importe est que la nouvelle soit arrivée à l'intéressé.

Aujourd'hui, cette règle se retrouve aux articles L. 172-4 et L. 172-5 du Code des assurances⁷⁵. Le premier article rappelle de manière générale qu'une assurance souscrite après la réalisation du risque est nulle, si la nouvelle en était connue. Le second article vise expressément les assurances « sur bonnes ou mauvaises nouvelles ». Il dispose que « *l'assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles est nulle s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat l'assuré avait personnellement connaissance du sinistre ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés* ».

La formule « l'assurance est nulle si... » indique que la validité des assurances « sur bonnes ou mauvaises nouvelles » est exceptionnelle et doit être appréciée au cas par cas. Si le sinistre se réalise avant la conclusion du contrat d'assurance, il y a une présomption de nullité du contrat. Il suffit que le sinistre soit connu par l'une ou l'autre des parties à l'assurance pour que l'assurance soit déclarée nulle. Il appartient à la personne qui prétend avoir un intérêt assurable de prouver son ignorance du sinistre. Cependant, une simple rumeur n'est pas suffisante à faire tomber la présomption d'ignorance, il faut que la nouvelle du sinistre soit de notoriété publique et certaine au lieu où le contrat d'assurance a été signé ou au lieu où se trouvait l'assuré ou l'assureur ⁷⁶. Ces assurances « sur bonnes ou mauvaises nouvelles » présentent un aspect spéculatif qui se rapproche du pari, d'où leur caractère exceptionnel.

Le droit anglais connaît aussi l'exception des assurances « sur bonnes ou mauvaises nouvelles ». L'article 6 du *Marine Insurance Act*⁷⁷ dispose qu'un assuré

⁷³ Ordonnance de la marine livre III, titre VI, article 38

⁷⁴ René Rodière et Jean Calais-Auloy *Droit maritime – Assurances maritimes et ventes maritimes*, Dalloz 1983, p. 122 §105

⁷⁵ Articles 8 et 9 de la Loi n°67-522 du 3 juillet 1967 Assurances maritimes, JORF du 4 juillet 1967 page 6648

⁷⁶ CA Paris 16 juin 1923 et cass com 16 mars 1949 DMF 1949, 277.

⁷⁷ *Marine Insurance Act* 1906 (6 Edw 7 c 41)

peut prétendre à l'indemnité d'assurance, même s'il a acquis l'intérêt assurable après la survenance du sinistre, si la chose est assurée « sur bonnes ou mauvaises nouvelles ». Néanmoins, l'assurance demeure nulle si l'assuré a eu connaissance du péril et que l'assureur l'ignore. Sur ce sujet, le droit anglais est plus souple que le droit français. Si la chose est assurée postérieurement à la réalisation du risque, il n'y a pas de présomption de nullité du contrat si l'assuré a souscrit une assurance « sur bonnes ou mauvaises nouvelles ». De plus, la législation anglaise sur les assurances maritimes ne requiert que l'ignorance de l'assuré. La connaissance du sinistre de l'assureur n'emporte pas la nullité du contrat d'assurance, puisque ces dispositions ont pour objectif la protection de l'assureur.

Avec le développement des moyens de communication, les polices « sur bonnes ou mauvaises nouvelles » sont devenues désuètes. De plus, elles sont de plus en plus difficiles à mettre en œuvre car la jurisprudence a mis à la charge de l'assuré une obligation de prendre des nouvelles lorsqu'il ne se trouve pas sur le lieu de souscription du contrat d'assurance. Pourtant, le recours à ces clauses n'est pas encore complètement du domaine de la fiction. Dans certaines circonstances les communications peuvent mettre du temps à circuler, en cas de grève ou de guerre par exemple. Certains phénomènes atmosphériques peuvent aussi empêcher toute communication. C'est pourquoi, il y a encore une clause « sur bonnes ou mauvaises nouvelles » dans la police faculté « Institute Cargo Clauses »⁷⁸.

Si l'exception des polices « sur bonnes ou mauvaises nouvelles » est maintenant désuète, la théorie du moment de l'intérêt assurable est indispensable pour déterminer le titulaire de l'intérêt assurable dans le cadre d'une vente internationale de marchandises.

⁷⁸ Institute Cargo Clauses (A), 1982, clause 11.2: *"Subject to 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not."*

1.3- L'intérêt assurable et la vente internationale de marchandises

Dans le cadre d'une vente internationale de marchandises impliquant un transport maritime, les marchandises sont susceptibles de changer plusieurs fois de propriétaire. Dans l'hypothèse où un sinistre aurait lieu pendant le transport, il faudra déterminer quelle personne a droit à l'indemnité d'assurance, parmi les différentes parties concernées par les ventes successives. Afin de résoudre ce problème, il faut identifier la personne qui, au moment du sinistre, est titulaire de l'intérêt assurable. C'est le contrat de vente qui va permettre de déterminer laquelle des parties détient un intérêt assurable à un moment donné. Lors de la négociation du contrat de vente, les parties vont définir leurs obligations et leurs droits respectifs. Ainsi, le contrat de vente va répartir les coûts et les risques entre le vendeur et l'acheteur. Dans ce but, les parties peuvent choisir d'utiliser le système des incoterms⁷⁹, un système créé par la Chambre de Commerce Internationale.

Les incoterms permettent la codification des modalités d'une vente internationale au moyen d'un sigle de trois lettres. Depuis la réforme de 2010⁸⁰, il existe onze incoterms dont quatre s'appliquant uniquement au transport maritime et fluvial. Les incoterms ne permettent pas de déterminer le moment ou le lieu du transfert de propriété. Ils identifient le moment et le lieu de la livraison, du transfert des coûts et du transfert des risques. Ainsi, l'incoterm va indiquer qui doit assumer les risques à un moment déterminé, et c'est cette personne qui aura la charge de l'assurance. La partie au contrat de vente qui a la charge de l'assurance, détient un intérêt assurable dans la marchandise et par conséquent elle pourra demander le bénéfice de l'assurance en cas de préjudice. De ce fait, l'incoterm est devenu un outil pour déterminer, à un moment précis, l'intérêt assurable des parties aux contrats de vente de marchandises internationales. Les incoterms sont un outil utilisé tant par les juges français que

⁷⁹ Abréviation de « International Commercial Terms » signifiant « termes du commerce international ».

⁸⁰ Pour plus d'informations, voir le site de la Chambre de Commerce Internationale : <http://www.iccwbo.org/incoterms/>

par les juges de *commom law*, pour identifier le bénéficiaire de la prestation d'assurance.

En France, la Cour de cassation a ordonné à la compagnie d'assurance Gan d'indemniser son assuré qui était destinataire de matériels informatiques, en se fondant sur l'incoterm prévu par le contrat de vente⁸¹.

Plus récemment, la Cour d'appel de Pau s'est également référée aux incoterms d'une série de contrats de vente pour déterminer l'intérêt assurable de l'assuré, mais cette fois-ci pour justifier le non paiement de l'indemnité d'assurance. Dans son arrêt, la Cour donne droit à la compagnie d'assurance Groupama Transport qui refusait d'indemniser la société *Frog's*, un vendeur d'équipement de surf, au motif que celle-ci n'avait pas d'intérêt assurable puisque les marchandises étaient transportées aux risques de l'acheteur, sous les incoterms ExWork et CIP⁸².

Cependant, dans certaines circonstances, il peut être difficile de déterminer laquelle des parties est titulaire d'un intérêt assurable. Il est alors nécessaire de bien examiner les termes du contrat de vente. La jurisprudence anglaise, plus abondante, illustre bien cette difficulté. Dans la décision *Anderson v. Morice*⁸³, un navire coulait à quai alors que sa cargaison de riz n'était qu'à moitié chargée. Une des questions posée aux Lords était de savoir si le risque avait ou non été transmis à l'acheteur. La chambre des Lords considéra que selon les termes du contrat de vente, le risque était transmis du vendeur à l'acheteur dès que la totalité de la marchandise était chargée. Puisque le chargement n'avait pas été achevé, le risque n'avait pas été transmis à l'acheteur qui n'avait pas d'intérêt assurable. Dans la décision *Colonial Insurance Company of New Zealand v Adelaide Marine Insurance Company*⁸⁴, le *Privy Council* fut confronté à des faits similaires. Un navire et sa cargaison avaient sombré avant que le chargement ait pu être terminé. Mais ici, les juges du *Privy Council* considérèrent que le risque

⁸¹ Cass.com 10 mai 2000 N°: 97-15715

⁸² CA Pau, 1^{ère} chambre, 4 septembre 2006 No-rôle : 04/03722.

⁸³ *Anderson v Morice* (1876) 1 App Cas 713.

⁸⁴ *Colonial Insurance Company of New Zealand v Adelaide Marine Insurance Company* (1886) 12 App Cas 128

était transféré dès que n'importe quelle portion de la marchandise était chargée à bord. En conséquence, le *Privy Council* jugea que l'acheteur avait un intérêt assurable.

De surcroît, la stricte application de la notion d'intérêt assurable peut être défavorable à certains assurés qui, même en ayant subi un préjudice, se voient refuser toute indemnisation au motif qu'ils n'ont pas d'intérêt assurable. Ce problème se rencontre principalement dans le cadre des ventes FOB, CFR ou CIF. Sous ces incoterms, le transfert des risques du vendeur à l'acheteur a lieu dès que la marchandise est à bord du navire. Dès cet instant, c'est l'acheteur qui assume les risques et qui doit prévoir une couverture adéquate. Mais le transfert du risque ne coïncide pas forcément avec le transfert de propriété. Ainsi le vendeur peut demeurer le propriétaire de la marchandise sans avoir la charge de l'assurance. Dans les ventes internationales de marchandises, le titre et le risque sont rarement transmis au même moment. Le paiement des marchandises a lieu via un système bancaire complexe, il n'est donc pas synchronisé avec le déroulement du voyage. Lorsque la marchandise est payée par crédit documentaire, le paiement peut être retardé ou annulé si la liasse documentaire n'est pas conforme. Par conséquent, tant que le vendeur n'a pas été payé, il court un risque financier. Dans ce cas, le vendeur subit un préjudice alors que selon les termes du contrat de vente, il n'a pas d'intérêt assurable.

La dissociation du moment de la livraison et du moment du transfert du risque est aussi susceptible de porter préjudice au vendeur. En effet, le destinataire peut, par exemple, refuser de prendre livraison de la marchandise. Il peut également exiger que le vendeur répare une machine endommagée par le transport. Ici encore, c'est l'acheteur qui est titulaire de l'intérêt assurable alors que la marchandise est toujours dans les mains du vendeur.

Cette application stricte du principe de l'intérêt assurable est mise en œuvre par les tribunaux anglais et australiens. Dans la décision anglaise *Fuerst Day Lawson Ltd v Orion Insurance Co Ltd*.⁸⁵, une cargaison d'huile essentielle achetée FOB avait été remplacée avant le chargement par de l'eau. Pour rejeter la demande

⁸⁵ *Fuerst Day Lawson Ltd v Orion Insurance Co Ltd*. [1980] 1 Lloyd's Rep 656

d'indemnisation du vendeur, la Haute Cour de Justice a décidé qu'il n'avait pas d'intérêt assurable parce qu'il n'avait pas pu prouver que la marchandise avait été substituée avant le chargement.

Dans la décision australienne *New South Wales Leather Co Pty Limited v. Vanguard Insurance Co Limited*⁸⁶, ce n'est pas le vendeur, mais l'acheteur FOB qui va se voir refuser le droit à une indemnité. En l'espèce, l'assuré, NSW Leather, avait acheté FOB des ballots de cuir au Brésil et le paiement avait été réalisé avant le chargement. La marchandise était transportée dans des conteneurs dont la majorité avait été volée avant qu'ils puissent être mis à bord. Les assureurs ont refusé d'indemniser la compagnie au motif qu'elle n'avait pas d'intérêt assurable au moment de la réalisation du risque. En première instance tout comme en appel, les juges ont déclaré que NSW Leather ne pouvait obtenir compensation faute d'intérêt assurable. La solution pour l'assuré aurait été de souscrire une police spéciale « pré chargement » pour couvrir les risques encourus par la marchandise avant sa mise à bord. Ce type de couverture est habituel en Australie. Cependant, il est probable que les polices « pré chargement » soient illégales puisque contraires aux dispositions sur l'intérêt assurable. Cette décision qui a été très commentée et critiquée en Australie, a fait ressurgir le débat de l'intérêt assurable dans les assurances maritimes. Ce débat a donné lieu à un projet de réforme législative.

Le problème de l'identification de la partie qui est titulaire de l'intérêt assurable peut également se poser dans le cadre d'une police de corps, même si cela est beaucoup moins fréquent. Dans *Piper v Royal Exchange Assurance*⁸⁷, l'acheteur d'un navire a réclamé réparation auprès de son assureur, pour le dommage subi par le navire à la sortie des chantiers, lors du voyage de livraison. Il a été jugé que l'assureur avait pu raisonnablement refuser d'indemniser l'acheteur au motif que celui-ci n'avait pas d'intérêt assurable puisque, selon le contrat de vente, le risque pesait sur le vendeur.

⁸⁶ *New South Wales Leather Co Pty Limited v. Vanguard Insurance Co Limited* (1990)103 FLR 70; [1991] NSWLR 699 (NSWCA).

⁸⁷ *Piper v Royal Exchange Assurance* (1932) 44 Lloyd's Rep 103

En France, il semblerait que la jurisprudence applique de manière plus souple le principe de l'intérêt assurable aux contrats de vente internationale. La Cour d'appel d'Aix en Provence⁸⁸ a récemment jugé qu'un vendeur FOB qui n'avait pas été payé, avait subi un préjudice et par conséquent avait droit à réparation. Cependant, cette affaire n'opposait pas un assuré à son assureur, mais un vendeur et son assureur au transporteur. Contrairement à l'assureur, le transporteur ne peut pas se prévaloir du contrat de vente. Il n'est donc pas certain qu'une telle solution soit reconnue dans un litige opposant un assuré à son assureur.

Quelles soient prononcées par une juridiction française ou une juridiction anglaise, ces décisions de justice affirment la corrélation entre le contrat de vente et le contrat d'assurance. Si les juges ont affirmé à plusieurs reprises l'indépendance du contrat de vente et du contrat de transport⁸⁹ sur le fondement de l'article 1165 du Code civil⁹⁰, il en est autrement pour le contrat d'assurance et le contrat de vente. Effectivement, le contrat de vente va avoir des effets sur un tiers, l'assureur. Les termes du contrat de vente sont indispensables à l'évaluation des risques. Le contrat de vente permet à l'assureur de déterminer l'allocation des risques ainsi que l'importance du risque assuré. Ce sont des éléments qui ont une influence sur le montant de la prime.

L'intérêt assurable identifie les personnes qui sont en droit de recevoir l'indemnité d'assurance. L'intérêt assurable va prévenir la conclusion de paris sous forme d'assurance, en garantissant que l'assuré a au moment de la survenance du risque un lien avec la chose assurée. Cependant, ce lien n'exclut pas toute forme de pari. L'assuré peut également spéculer au moyen d'un contrat d'assurance pour réaliser un profit. C'est pourquoi l'intérêt assurable est aussi la

⁸⁸ CA Aix-en-Provence, 4 mars 2009, n° 07/02992, SAS Office de transports européens et de courtage et a. c/ SA AIG Europe ; Christophe Paulin « Le vendeur, qui n'a pas été payé du prix de la vente, a effectivement subi un dommage » *Revue de droit des transports* n° 12, Décembre 2009, comm. 237

⁸⁹ Voir par exemple : Cass. Com 16 juin 2009 n° 07-16.840

⁹⁰ Article 1165 du Code civil: « *Les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes ; elles ne nuisent point au tiers, et elles ne lui profitent que dans le cas prévu par l'article* ».

mesure de l'indemnité. En ce sens, l'intérêt assurable complète le principe indemnitaire.

Section 2- Le principe indemnitaire et l'intérêt assurable

La doctrine du principe indemnitaire (2.1) permet de déterminer les valeurs que l'assuré est autorisé à assurer (2.2). Ce principe qui adresse les mêmes problèmes que l'intérêt assurable se substitue peu à peu à ce dernier, participant ainsi au développement des réformes des législations sur l'intérêt assurable (2.3).

2.1 - La doctrine du principe indemnitaire

Le principe de l'intérêt assurable a deux corollaires. Le premier est l'obligation pour l'assuré d'avoir un intérêt assurable. Si l'assuré n'est pas titulaire d'un intérêt assurable dans l'objet assuré, le contrat qui le lie à l'assureur n'est pas un contrat d'assurance mais un pari. Le second est l'interdiction de souscrire une couverture dont la valeur est supérieure à celle de son intérêt assurable. Si la valeur de l'assurance est supérieure à la valeur réelle de l'intérêt de l'assuré, celui-ci est susceptible de réaliser un gain. Dans cette situation, même si le contrat d'assurance est valable, il est susceptible de dissimuler un pari ou une opération de spéculation. L'intérêt assurable sert de mesure de l'indemnité. L'indemnité d'assurance que l'assuré est en droit de recevoir en cas de réalisation du risque doit correspondre à la valeur de l'intérêt assurable lésé. Ce second corollaire du principe de l'intérêt assurable découle du principe indemnitaire.

L'assurance maritime est une assurance de dommages dont l'objectif est de compenser financièrement le dommage subi par l'assuré, dans le patrimoine de

celui-ci. Comme le rappelle l'alinéa premier de l'article L. 121-1 du Code des assurances, l'assurance de dommages a un caractère indemnitaire. En conséquence, les assurances maritimes, comme toutes les autres assurances de dommages, sont soumises au principe indemnitaire. Le principe indemnitaire est un principe d'ordre public qui s'applique au droit des responsabilités et au droit des assurances. D'après le principe indemnitaire, la somme attribuée à titre d'indemnité ne doit pas être supérieure au montant du préjudice subi. L'indemnité versée par l'assureur a pour but de remettre l'assuré dans la même situation économique que celle qui était la sienne avant la réalisation du dommage. Si l'indemnité versée a une valeur supérieure au préjudice subi, l'assuré réalise un profit. L'assurance perd alors son caractère indemnitaire.

Il est très aisé de confondre l'obligation d'intérêt assurable et le principe indemnitaire, surtout lorsque la notion d'intérêt assurable retenue est très large. En France, l'intérêt assurable est une notion économique. Le droit reconnaît qu'une personne détient un intérêt assurable si la réalisation du risque cause à l'assuré un préjudice économique. Par conséquent, la valeur de l'intérêt assurable doit être identique au montant du préjudice économique. De manière similaire, en application du principe indemnitaire, les sommes versées au titre d'indemnité doivent avoir la même valeur que le préjudice subi par l'assuré. C'est ainsi qu'en droit français, le principe indemnitaire éclipse l'obligation d'intérêt assurable. En droit anglais qui a adopté une acception plus stricte de l'intérêt assurable, on observe un phénomène inverse. L'obligation d'intérêt assurable fait de l'ombre au principe indemnitaire.

En Angleterre, le principe indemnitaire est un principe de *common law*. Il est considéré comme un élément du contrat d'assurance. Le principe indemnitaire ne semble pas avoir la même importance qu'en droit français. En effet, une partie de la doctrine considère qu'il peut être écarté par une stipulation du contrat⁹¹. C'est un terme contractuel express ou tacite qui permet de déterminer si l'assuré a subi un préjudice et s'il peut être indemnisé. En droit anglais comme en droit

⁹¹ D'après le rapport conjoint de la commission sur la législation anglaise et la commission sur la législation écossaise : The Law Commission (England and Wales) and The Scottish Law Commission *Insurance Contract Law Issues Paper 4 on Insurable Interest*, 14 janvier 2008, Page 35

français, en application du principe indemnitaire, l'assuré ne peut recevoir une indemnité que s'il a souffert un préjudice. Pour prouver qu'il a subi un préjudice, l'assuré doit montrer qu'il a un intérêt assurable dans la chose assurée. Cependant, il y a une différence entre l'intérêt requis par le principe indemnitaire et l'intérêt assurable imposé par la loi anglaise. Le principe indemnitaire requiert une perte économique alors que l'intérêt assurable telle qu'appliqué en Angleterre ne reconnaît pas les préjudices n'impliquant pas une responsabilité légale. L'intérêt assurable limite les sommes indemnissables à celles qui ont un lien légal ou équitable avec la chose assurée. L'intérêt assurable réduit la portée du principe indemnitaire. Par conséquent, le principe indemnitaire est rarement mis en œuvre par les tribunaux anglais. Par ailleurs, les contours du principe indemnitaire ne sont pas clairs car le principe indemnitaire est toujours abordé en même temps que la question de l'intérêt assurable.

L'examen de la doctrine de l'intérêt assurable et du principe indemnitaire montre le lien entre ces deux notions. Ce lien est inversement proportionnel. Plus l'une de ces notions est considérée comme importante par un système de droit, moins l'autre est appliquée. Que l'on choisisse d'appliquer la doctrine de l'intérêt assurable ou le principe indemnitaire, les deux notions posent la question de l'estimation de la valeur de la chose assurée.

2.2- Les valeurs assurables

Les gouvernements se sont longtemps méfiés des assurances. C'est en effet curieux un contrat qui prévoit le versement d'une grosse somme d'argent en échange d'une plus petite somme d'argent et à la condition qu'un évènement aléatoire se réalise. L'assurance était perçue comme une activité criminogène car elle participait au développement de trafics illégaux et à la destruction volontaire de la chose assurée.

Historiquement, on considérait que, pour éviter les fraudes, il fallait interdire d'assurer la valeur intégrale d'un bien. Au XV^{ème} siècle, les Ordonnances de Barcelone permettaient aux nationaux d'assurer leurs marchandises pour un montant maximum de deux tiers de leur valeur. Un siècle plus tard, la grande Ordonnance de Philippe II d'Espagne de 1570 n'autorisait à assurer que la moitié de la valeur d'un navire et les neuf dixièmes de la valeur de la marchandise. En France, l'Ordonnance de la Marine limitait également la valeur assurable au neuf dixièmes de la valeur du bien, si l'assuré était à bord du navire ou s'il en était propriétaire. Dans les situations où l'assuré restait à quai et n'était pas propriétaire du navire assuré, il était autorisé à déroger contractuellement à la limite légale et à assurer la valeur totale du bien. L'Ordonnance de la Marine interdisait également les assurances sur les profits ou autres avantages susceptibles de résulter de la pratique d'un commerce. Il était donc impossible d'assurer le profit espéré de la vente d'une marchandise ou le fret payable à destination. Ce n'est qu'à partir de 1807, avec l'adoption du Code de commerce, que les français furent autorisés à contracter des assurances couvrant la valeur totale de la chose assurée. Quand à l'interdiction d'assurer les profits, elle n'a été levée qu'avec l'adoption de la loi du 12 août 1885.

Aujourd'hui, dans les assurances de choses maritimes, le principe indemnitaire exige que le montant de la couverture corresponde à la valeur réelle de la chose assurée. Ce principe est réaffirmé par l'article L. 121-1 du Code des assurances qui précise que « *l'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre* ». Dans le cas où la valeur de la police excède la valeur de la chose assurée, le Code des assurances prévoit des sanctions à l'encontre de l'assuré. Ces sanctions ne sont pas automatiques et ne s'appliquent que si l'assuré a agi frauduleusement. L'assurance est alors frappée de nullité et l'assuré se voit refuser le droit de récupérer les primes d'assurance versées⁹². En l'absence de fraude, le contrat n'a d'effet qu'à concurrence de la valeur réelle de la chose assurée⁹³. Des règles similaires s'appliquent en cas de cumul d'assurance. Il y a cumul d'assurance

⁹² Article L. 172-6 du Code des assurances

⁹³ Article L. 172-7 du Code des assurances

lorsqu'un assuré souscrit plusieurs polices d'assurances distinctes pour protéger une même chose contre un même risque. Seulement, les assurances cumulatives souscrites sans fraude pour une valeur supérieure à la valeur totale de la chose assurée, ne sont valables que si elles ont été portées à la connaissance des assureurs. Chacune des assurances s'applique alors proportionnellement et à concurrence de la valeur réelle de la chose assurée⁹⁴. Dans les deux cas, il appartient à l'assureur de prouver la fraude qui ne peut pas se déduire de la seule erreur d'estimation.

De même, la surévaluation de la chose assurée n'est pas en soi sanctionnée par le droit anglais. La nullité de la ou des polices d'assurance n'est déclarée que s'il y a fraude. Cependant, l'assuré peut également être autorisé à percevoir une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée. La législation anglaise considère que l'assuré, qui reçoit une indemnité supérieure à la valeur de son intérêt assurable, est détenteur fiduciaire des sommes excédentaires dans le cadre d'un « trust » au profit des différents assureurs ou toute autre personne disposant d'un intérêt assurable⁹⁵.

Dans les deux systèmes de droit, seule la surévaluation est susceptible d'être condamnée. Lorsque la valeur de la couverture est inférieure à la valeur de la chose assurée, l'assuré est simplement considéré comme son propre assureur pour la différence, qu'il devra payer de sa poche⁹⁶. Pourtant, l'assureur redoute plus une estimation insuffisante de la valeur du navire que sa surestimation. En effet, sous-estimer la valeur d'un navire permet à l'assuré de payer des primes plus basses. De plus, la sous-estimation est susceptible d'augmenter le risque de délaissement du navire. Enfin, le navire sous-estimé contribue moins aux avaries communes qui sont calculées en fonction de la valeur d'assurance corps. Ainsi, l'assureur va préférer une évaluation forte du navire ce qui lui évite de revoir le montant des primes en cas de hausse des taux de fret. Aussi, l'assureur est rarement amené à verser des sommes équivalentes à la totalité de la valeur du

⁹⁴ Articles L. 172-8 et L. 172-9 du Code des assurances

⁹⁵ *Marine Insurance Act* 1906 (6 Edw 7 c 41), section 32 (2) (d)

⁹⁶ Article L. 172-10 du Code des assurances

navire, car les cas de perte totale ne sont pas fréquents et la preuve d'un tel sinistre est difficile.

Il existe également des polices d'assurance corps qui prévoient deux valeurs différentes du navire. En général, les parties retiennent deux valeurs lorsqu'ils sont en désaccord sur la valeur du navire. Cette « *dual valuation clause* » est surtout utilisée dans les assurances de vieux navires. La première valeur est utilisée en cas de perte totale du navire. Cette valeur est la plus basse. La seconde valeur, la plus importante, s'applique dans les autres situations, par exemple en cas d'avarie commune ou de collision.

Par conséquent, il est une pratique courante d'assurer une valeur qui est supérieure à la valeur du marché de leur navire. Cette pratique consciente et assumée n'est pas sanctionnée par les tribunaux. Dans l'affaire « Medina Princess⁹⁷ », les juges britanniques ont estimé qu'il n'y avait pas d'objection légale à ce qu'un navire dont la valeur de marché est faible soit assuré pour une valeur agréée haute lorsque cette valeur résulte d'un accord entre les deux parties au contrat.

L'étude des valeurs assurables montre que la frontière entre la théorie de l'intérêt assurable et le principe indemnitaire est floue, au point qu'ils paraissent interchangeables. C'est pourquoi les pays qui souhaitent assouplir leurs dispositions sur l'intérêt assurable, choisissent d'accorder plus de place au principe indemnitaire voire de le substituer à la doctrine de l'intérêt assurable, pour toutes les assurances ayant un caractère indemnitaire.

2.3- Les réformes des législations sur l'intérêt assurable

La notion juridique d'intérêt assurable n'étant plus adaptée aux nouvelles pratiques de l'assurance, certains pays envisagent une réforme de leur législation sur l'assurance maritime ou sur l'assurance en général. L'Australie a

⁹⁷ *Helmville Ltd v Yorkshire Ins. Co (the Medina Princess)* (1965) 1 Lloyd's Rep. 361 (QBD)

été le premier pays à engager une réforme législative de l'intérêt assurable (2.3.1). En revanche, en Angleterre, la révision des dispositions sur l'intérêt assurable n'est encore qu'un projet (2.3.2). Ce mouvement de réformes nous amène à nous demander s'il ne serait pas temps de réexaminer les règles françaises sur l'intérêt assurable (2.3.3).

2.3.1- La réforme australienne

En Australie, il n'y a pas eu d'assouplissement de la notion juridique d'intérêt assurable. Le législateur a abandonné la nature juridique de l'intérêt assurable de la manière la plus radicale qu'il soit, c'est-à-dire en abolissant purement et simplement l'obligation de l'intérêt assurable.

Dès 1978, la commission australienne sur les réformes législatives (ALRC) avait considéré que la doctrine de l'intérêt assurable n'était pas le fruit d'une politique législative claire mais résultait de la combinaison de deux facteurs : une rédaction imprécise et des accidents historiques⁹⁸. De plus, la commission avait estimé que, dans les assurances de dommages, le principe indemnitaire protégeait les assureurs de manière adéquate et suffisante contre les dérives du pari. Aussi, elle avait recommandé d'abolir l'obligation d'intérêt assurable. Le gouvernement australien a entériné les recommandations de la commission et c'est ainsi que le principe indemnitaire a détrôné l'obligation d'intérêt assurable.

La réforme a été menée en deux temps. D'abord, l'adoption de la loi sur les contrats d'assurance de 1984 (*Insurance Contract Act*)⁹⁹ a aboli l'exigence d'un intérêt assurable pour les assurances terrestres de chose et de responsabilité. La section 16 du *Insurance Contract Act* dispose désormais qu'« *un contrat d'assurance général n'est pas nul du seul fait que l'assuré n'avait pas, au moment de la conclusion du contrat d'assurance, un intérêt assurable dans l'objet du*

⁹⁸ The Australian Law Reform Commission Report No. 20 *Insurance Contracts*, December 1982 §107

⁹⁹ *Insurance Contracts Act* 1984 Act No. 80 of 1984

*contrat*¹⁰⁰». La section 17 ajoute que si l'assuré a subi un préjudice économique dû à la perte ou à la destruction de la chose assurée, l'assureur ne peut pas refuser de verser la somme assurée au motif que l'assuré n'avait pas d'intérêt assurable au moment de la réalisation du risque¹⁰¹. Par conséquent, en droit australien, l'absence d'intérêt assurable chez l'assuré n'est plus une cause de nullité des contrats d'assurances de dommages terrestres et n'empêche plus son exécution.

Ensuite, en 1995, un amendement de la législation sur l'assurance vie (*Life Insurance Act*) a aboli la nécessité d'un intérêt assurable pour les assurances vie¹⁰². Dans les assurances vie, la *common law* impose à l'assuré d'avoir un intérêt assurable seulement à la conclusion du contrat d'assurance. Ainsi, l'amendement du *Life Insurance Act* se contente de déclarer valide les contrats d'assurances vie contractés sans intérêt assurable¹⁰³.

Cependant, la réforme visant à abolir l'intérêt assurable n'a pas été complète car dans les assurances maritimes l'exigence d'intérêt assurable persiste. En Australie, les règles sur l'assurance maritime sont contenues dans le *Marine Insurance Act* de 1909¹⁰⁴. Cette législation est presque identique au *Marine Insurance Act* anglais de 1906¹⁰⁵ et contient les mêmes dispositions sur l'intérêt assurable que la loi anglaise. La loi sur l'intérêt assurable dans les assurances maritimes n'est donc pas cohérente avec les lois sur les autres types d'assurances. Toutefois, certaines personnes ne souhaitent pas que le régime de l'intérêt assurable dans les assurances maritimes s'aligne sur celui des assurances terrestres. Des professionnels de l'assurance ont manifesté leur opposition à l'abandon de l'obligation de l'intérêt assurable dans les assurances maritimes. En 1997, le conseil australien de l'assurance (*Insurance Council of*

¹⁰⁰ *Insurance Contracts Act* 1984 Act No. 80 of 1984, Section 16: "A contract of general insurance is not void by reason only that the insured did not have, at the time when the contract was entered into, an interest in the subject-matter of the contract".

¹⁰¹ *Op. cit.*, section 17: "Where the insured under a contract of general insurance has suffered a pecuniary or economic loss by reason that property the subject-matter of the contract has been damaged or destroyed, the insurer is not relieved of liability under the contract by reason only that, at the time of the loss, the insured did not have an interest at law or in equity in the property."

¹⁰² *Life Insurance Act 1995 and the Life Insurance (Consequential Amendments and Repeals) Act* 1995 Act No. 5 of 1995

¹⁰³ *Op. cit.*, § 45

¹⁰⁴ *Marine Insurance Act* 1909 Act No. 11 of 1909

¹⁰⁵ *Marine Insurance Act* 1906 (6 Edw 7 c 41)

Australia) a soumis au ministère de la justice un plaidoyer en faveur de la conservation de l'exigence d'intérêt assurable en assurance maritime¹⁰⁶. Selon le conseil, abroger l'obligation d'avoir un intérêt assurable ébranlerait la nature fondamentale des contrats de vente internationale. En effet, ces contrats déterminent le moment du transfert des risques et désignent la partie qui est titulaire de l'intérêt assurable. Le conseil australien de l'assurance soutient qu'abroger l'exigence d'intérêt assurable créerait une confusion sur les obligations des parties. Cette succession de transferts de propriété constitue l'une des spécificités de l'assurance maritime. C'est pour cela que d'après le conseil, il est nécessaire de conserver l'exigence d'un intérêt assurable dans les assurances maritimes même si elle n'est pas indispensable dans les autres formes d'assurances. Enfin, le conseil conclut que l'abandon de l'intérêt assurable mènerait à une augmentation des primes d'assurances ainsi qu'à des pratiques commerciales douteuses.

Malgré l'opposition de certains professionnels, la décision *NSW Leather Co Pty Ltd v Vanguard Insurance Co Ltd*¹⁰⁷, vue comme inéquitable, a remis à l'ordre du jour la question de l'abrogation de l'intérêt assurable dans les assurances maritimes. Dans cette décision, un acheteur FOB de cuir, qui avait payé la marchandise avant son chargement à bord du navire, n'a pas pu être indemnisé du vol de la marchandise dans le port. La Cour a donné droit aux assureurs qui arguaient qu'ils ne devaient aucune prestation à l'acheteur puisque, la marchandise ayant été volée avant le chargement, l'assuré n'avait pas d'intérêt assurable. Suite à cette décision, lorsque le ministre de la justice Hon Daryl Williams AM QC MP, a demandé à la Commission australienne sur les réformes législatives d'examiner le *Marine Insurance Act*¹⁰⁸, celle-ci a choisi d'inclure dans son examen la question de l'intérêt assurable.

¹⁰⁶ Insurance Council of Australia Submission, 29 May 1997

¹⁰⁷ *NSW Leather Co Pty Ltd v Vanguard Insurance Co Ltd* (1990) 103 FLR 70; (1991) 25 NSWLR 699 (NSWCA)

¹⁰⁸ *Marine Insurance Act* 1909 Act No. 11 of 1909

Dans son rapport¹⁰⁹, la commission recommande de modifier les articles 10 à 12 du *Marine Insurance Act*¹¹⁰ qui posent et définissent l'obligation d'intérêt assurable, afin qu'ils soient conformes avec les articles 16 et 17 de la loi sur les contrats d'assurances. Ces articles seraient modifiés de manière similaire aux articles de l'*Insurance Contract Act*¹¹¹. Les nouveaux articles devraient disposer que l'absence d'intérêt assurable au moment de la conclusion du contrat d'assurance maritime ne doit pas causer sa nullité et que l'absence d'intérêt assurable au moment de la réalisation du risque ne peut pas rendre inexécutable le contrat d'assurance. La commission propose également d'abroger les articles 13 à 21, 57 et 90(3) (c) et (d) du *Marine Insurance Act*¹¹² qui font référence à l'intérêt assurable. Alternativement, dans l'hypothèse où le législateur déciderait de conserver l'exigence d'intérêt assurable, la Commission australienne sur les réformes législatives suggère d'insérer deux nouvelles clauses. La première permettrait de considérer que l'acheteur d'une chose dispose d'un intérêt assurable dès l'instant où il a payé le prix de la chose, même si ce n'est pas à lui d'en assumer les risques. La seconde reconnaîtrait l'intérêt assurable du créancier titulaire d'une créance garantie sur la chose qui fait l'objet de la garantie.

A ce jour, les recommandations de la Commission australienne sur les réformes législatives n'ont pas été encore adoptées et l'exigence d'un intérêt assurable subsiste pour les assurances maritimes alors qu'il a été abrogé pour les autres types d'assurances. Ce manque de cohérence n'est pas spécifique à la loi australienne car depuis peu la loi anglaise sur l'intérêt assurable est devenue particulièrement floue.

¹⁰⁹ The Australian Law Reform Commission Report No 91 *Review of the Marine Insurance Act 1909 (Cth)*, 30 mai 2001.

¹¹⁰ *Marine Insurance Act 1909 Act No. 11 of 1909*

¹¹¹ *Insurance Contracts Act 1984 Act No. 80 of 1984*

¹¹² *Op. cit.*

2.3.2- Le projet de réforme anglais

En Angleterre, depuis le premier septembre 2007, les paris sont régis par une nouvelle législation sur les jeux, le *Gambling Act 2005*¹¹³. Cette loi a pour objectif de renforcer et d'améliorer la loi sur les paris et les jeux afin de créer un cadre normatif pour les jeux en ligne et également de mieux protéger les consommateurs. Pour que ces derniers puissent être protégés par la justice, les parlementaires ont pris la décision de déclarer les paris exécutoires. Ainsi, la section 335 du *Gambling Act* dispose désormais que « *le fait qu'un contrat ait pour objet un pari n'empêche pas son exécution* »¹¹⁴. Lorsque cette disposition a été adoptée, son impact sur l'exigence d'intérêt assurable n'a pas été discuté. Cependant, il semblerait qu'elle aurait implicitement abrogé l'exigence d'intérêt assurable dans les assurances de dommages terrestres. En effet, selon la section 335, le fait qu'un contrat soit un pari n'empêche pas qu'il soit exécutoire et par conséquent, l'assuré n'a pas besoin de prouver qu'il a un intérêt assurable pour que le contrat d'assurance soit exécutoire. Dorénavant, seul le principe indemnitaire s'applique aux assurances de dommages terrestres. Il garantit que l'assuré ne tire pas profit de la réalisation du risque et permet de distinguer le contrat d'assurance et le pari, à l'exception de la question de l'exécutabilité du contrat.

En revanche, vu que la législation anglaise sur les assurances maritimes n'a pas été amendée, il y a toujours débat sur la persistance d'une obligation d'intérêt assurable dans les assurances maritimes. Toutefois, il est certain que contracter une assurance maritime sans intérêt assurable est toujours considéré comme un délit, puisque la réforme sur les paris n'a pas eu d'impact sur la validité du *Marine Insurance (Gambling Policies) Act 1909*¹¹⁵. En conséquence, l'entrée en vigueur du *Gambling Act*¹¹⁶ a engendré une situation absurde dans laquelle il est désormais possible d'assurer une voiture sans avoir d'intérêt assurable alors que

¹¹³ *Gambling Act 2005* (c. 19)

¹¹⁴ *Gambling Act 2005* (c. 19), section 335 : « *a fact that a contract relates to gambling does not prevent its enforcement* ».

¹¹⁵ *Marine Insurance (Gambling Policies) Act 1909*, 1909 c. 12 (Regnal. 9 Edw 7)

¹¹⁶ *Gambling Act 2005* (c. 19)

souscrire une assurance faculté sans intérêt assurable constitue un délit passible d'une peine de prison.

En somme, la législation anglaise sur l'assurance maritime est pour certaines de ses dispositions archaïque et contraire aux nouveaux développements de la jurisprudence et de la loi. C'est pourquoi la commission sur la législation anglaise et la commission sur la législation écossaise ont mené conjointement une analyse de la loi sur l'assurance et ont proposé une liste d'amendements, dans le but de rendre la loi accessible, claire et en accord avec les besoins actuels. Dans leur rapport¹¹⁷, les deux commissions recommandent d'abroger l'obligation d'avoir un intérêt assurable dans les assurances de dommages et de s'en remettre au seul principe indemnitaire¹¹⁸. De plus, elles conseillent de supprimer toutes les sanctions criminelles contre les assurés qui souscrivent des assurances maritimes sans avoir d'intérêt assurable¹¹⁹.

La proposition des commissions anglaise et écossaise de se défaire de l'obligation d'avoir un intérêt assurable a rencontré une certaine opposition. Le journal *Lloyd List* rapporte les paroles du juge Gloster lors d'un séminaire¹²⁰. Elle s'insurge contre une faction qui voudrait réintroduire des formes obsolètes d'assurances telles que les « *tonners* » et les « *chinamen* »¹²¹, qui sont aujourd'hui illicites parce qu'elles sont de nature spéculative et ne requièrent pas que l'assuré ait un intérêt assurable. Ces recommandations n'ont pas encore donné lieu à un projet de loi et il faudra sûrement attendre encore quelques années avant que la loi sur les assurances maritimes soit réformée.

¹¹⁷ The Law Commission (England and Wales) and The Scottish Law Commission *Insurance Contract Law Issues Paper 4 on Insurable Interest*, 14 janvier 2008.

¹¹⁸ Op. cit., §8.4

¹¹⁹ Op. cit., §8.21

¹²⁰ « Paper weighs up reform to Marine Insurance Act », *Lloyd's List*, 24 janvier 2007

¹²¹ Ce sont des formes anciennes de réassurance. Un « tonner » était une police qui fixait les pertes annuelles en jauge brute. Si les pertes excédaient cette limite, l'assuré recevait la somme assurée. Les polices « chinamen » permettaient à l'assuré d'être payé si à l'inverse cette limite n'était pas atteinte. Ces deux formes d'assurance ont été interdites par Lloyd's dans les années soixante-dix car elles étaient devenues un moyen de former des paris sur les pertes des navires.

Les débats et les diverses études sur l'intérêt assurable menés dans les pays de *common law* contrastent avec le désintérêt de la doctrine française pour ce sujet. Cette observation pousse à se demander si l'absence de littérature française concernant l'intérêt assurable indique que cette notion ne pose pas de problèmes en droit français ou si, à l'inverse, elle est le signe d'une désuétude des dispositions françaises sur l'intérêt assurable.

2.3.3- Faut-il réexaminer les dispositions françaises sur l'intérêt assurable?

L'adoption de l'article 32 de la loi du 13 juillet 1930¹²² a introduit en droit français une notion large et souple de l'intérêt assurable. Cette législation a permis d'ouvrir le champ aux applications les plus diverses de l'assurance. Cette position libérale, que la France a adoptée, prend en compte la diversité des intérêts qui peuvent désormais être assurés. Selon Justin Godart, « *en raison du caractère absolu et général de ses termes, [l'article 32 de la loi de 1930 devenu l'article L. 121-6 du Code des assurances] embrasse TOUT intérêt* »¹²³. C'est sûrement une des raisons pour lesquelles il y a, en France, très peu de litiges sur l'intérêt assurable. La doctrine française de l'intérêt assurable ne pose pas d'obstacles à la conclusion de contrats d'assurances quelque soit l'intérêt de la personne qui y souscrit. Le but de cet article n'était-il pas d'autoriser toutes les formes d'assurances y compris les assurances sur le profit espéré, plutôt que de poser une obligation d'intérêt assurable ? En effet, le rapport Godart¹²⁴ dit clairement que l'objectif de la législation est de permettre le développement de toutes sortes d'assurances. Mais rien n'indique que le législateur ait voulu imposer une quelconque obligation. Par conséquent, s'il y a si peu de jurisprudence et de doctrine sur l'intérêt assurable, c'est peut être parce que, en pratique, cette notion est devenue inutile.

¹²² Loi du 13 juillet 1930 Dite Godart relative au contrat d'assurances, JORF du 18 juillet 1930 page 8003, actuel article L. 121-6 du Code des assurances

¹²³ Justin Godart et André Perraud-Charmantier, *Code des assurances. Commentaire pratique et complet de la loi du 13 juillet 1930, relative au contrat d'assurance*, 2^{ème} édition, 1937, p. 150 § 514

¹²⁴ Op. cit. p150 à 153, §512 à 518

En droit français, l'obligation d'intérêt assurable n'existe que pour les assurances de dommages. L'assuré n'est pas requis de détenir un intérêt assurable dans les assurances de personnes. Or les assurances de dommages sont soumises au principe indemnitaire. Ce principe qui garantit que l'assuré ne tire pas un profit de l'opération d'assurance, répond aux besoins pour lesquels l'intérêt assurable a été créé. En revanche, dans les assurances de personnes, le principe indemnitaire ne s'applique pas parce que les assurances de personnes n'ont pas pour seul objectif de protéger l'assuré contre un préjudice purement économique. Dans le cadre d'une assurance vie, par exemple, la prestation d'assurance n'a pas à être équivalente au préjudice économique résultant de la mort d'un proche. En l'absence du principe indemnitaire, le risque de dissimulation de paris ou de réalisation intentionnelle de sinistres est plus élevé. Le droit français s'adresse à ce problème notamment en requérant l'accord de la personne dont la vie est assurée¹²⁵.

L'Angleterre aspire à une solution inverse de celle adoptée en France. En conclusion de leur examen de la législation britannique sur l'intérêt assurable, les commissions législatives anglaise et écossaise ont proposé d'abroger l'exigence d'intérêt assurable dans les assurances à caractère indemnitaire¹²⁶, mais de la conserver dans les assurances de personnes¹²⁷. Par conséquent, poser une obligation d'intérêt assurable seulement dans les assurances de dommages paraît incohérent, bien que l'on retrouve cette solution dans les assurances de personnes dans d'autres systèmes de droits tels que le droit suédois¹²⁸. Il serait sûrement plus simple d'abroger toute exigence d'intérêt assurable. Après tout, l'Australie s'est défaite de l'obligation d'intérêt assurable dans les assurances de dommages terrestres et il ne semble pas que cela pose des difficultés aux assurés ou aux assureurs.

¹²⁵ Article L. 132-2 du Code des assurances

¹²⁶ The Law Commission (England and Wales) and The Scottish Law Commission *Insurance Contract Law Issues Paper 4 on Insurable Interest*, 14 janvier 2008, §7.50 p. 57

¹²⁷ Op. cit., §7.56 et suivants p. 59

¹²⁸ Johanna Hjalmarsson « Legal or equitable relationship to insured subject-matter as determinant of insurable interest – the approach of English and Swedish Law, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 2008, p. 98 : « *The absence of insurable interest in relation to personal insurance is well settled in Swedish legal tradition* »

Concernant les assurances maritimes, il a été argué que leur nature spécifique rend indispensable l'obligation d'intérêt assurable. Avec la multiplication des personnes concernées par le transport maritime, l'intérêt assurable serait nécessaire afin de départager les personnes ayant le droit de bénéficier de l'indemnité d'assurance des autres personnes. Toutefois, malgré la complexité des schémas contractuels et les transferts successifs de propriété en droit maritime, le nombre réduit de litiges démontre que, en pratique, les assureurs rencontrent peu de problèmes pour identifier les bénéficiaires de l'indemnité d'assurance. De plus, ici encore, le principe indemnitaire peut tout à fait remplir l'office de l'intérêt assurable. En conséquence, que ce soit dans les assurances maritimes ou dans les autres types d'assurances de dommages, l'exigence d'intérêt assurable en droit français est superflue et fait doublon avec le principe indemnitaire. Il serait souhaitable qu'une obligation si peu nécessaire soit abrogée.

CONCLUSION

L'intérêt assurable est né alors que la pratique de l'assurance était encore balbutiante. Au XVII^{ème} siècle, il était un sport courant de parier sur divers événements en utilisant la forme et certains mécanismes de l'assurance. A cette époque, le pari était perçu comme une pratique immorale. De plus, la pratique des paris sous forme d'assurance était criminogène. Elle facilitait les trafics illégaux et poussait à la réalisation volontaire de sinistres. Pour mettre fin à cette pratique, il a fallu sanctionner les personnes qui contractaient des paris sous forme d'assurance et différencier clairement les assurances des paris. L'instrument qui a permis de distinguer l'assurance des autres formes de contrats aléatoires fut l'intérêt assurable.

L'intérêt assurable est le lien entre l'assuré et l'objet assuré, que ce soit une chose, une responsabilité ou une personne. Dans les assurances de dommages, ce lien peut être économique ou légal suivant les systèmes de droit. La nature économique de l'intérêt assurable est plus souple car elle ne requiert pas l'existence d'un droit reconnu sur la chose assurée. Le droit français retient une notion économique de l'intérêt assurable¹²⁹, contrairement aux pays de *common law*, liés par la jurisprudence *Lucena v Craufurd*¹³⁰, par le *Marine Insurance Act*¹³¹ et par le *Gaming Act*¹³². Cependant, les pays de *common law* s'éloignent petit à petit de cette approche traditionnelle soit au moyen de revirements de jurisprudence, soit au moyen de réformes législatives.

L'intérêt assurable n'est pas seulement un instrument qui permet de distinguer le contrat d'assurance. Puisque son existence est nécessaire à la qualification du contrat d'assurance, il est également nécessaire à la validité du contrat d'assurance. C'est un élément essentiel du contrat d'assurance. Avec le développement de l'assurance, la doctrine de l'intérêt assurable a pris de

¹²⁹ Articles L. 121-6 et L. 171-3 du Code des assurances

¹³⁰ *Lucena v Craufurd and Others in Error* (1806) 2 Bosanquet and Puller (New Reports) 269

¹³¹ *Marine Insurance Act* 1906 (6 Edw 7 c 41)

¹³² *Gaming Act* 1845 (8 & 9 Vict c 109)

l'importance. En conséquence, elle s'est complexifiée et a été théorisée. Selon les points de vue, l'intérêt assurable n'est pas seulement une condition à la validité du contrat d'assurance mais l'objet même du contrat d'assurance ou une composante du risque.

L'importance de l'intérêt assurable est d'avantage visible dans les assurances maritimes. Parmi la multiplicité des personnes concernées par une aventure maritime, identifier le ou les intérêts assurables au moment de la réalisation du risque permet de déterminer les personnes pouvant recevoir l'indemnité d'assurance. La notion d'intérêt assurable a également su s'adapter aux spécificités du transport maritime et prend en compte les difficultés posées par la distance physique séparant les parties au contrat d'assurance et le navire.

Néanmoins, la doctrine de l'intérêt assurable est concurrencée par le principe indemnitaire. D'après ce principe d'ordre public, l'assuré ne peut pas tirer un bénéfice de l'opération d'assurance. Pour être indemnisé, l'assuré doit démontrer qu'il a subi un préjudice et la valeur de ce préjudice constitue la limite de l'indemnisation. En garantissant que l'assuré a subi un préjudice et qu'il n'a pas réalisé de gain au moyen de l'assurance, le principe indemnitaire répond aux mêmes besoins que l'intérêt assurable. Par conséquent, le principe indemnitaire est de plus en plus souvent substitué à l'intérêt assurable. La doctrine de l'intérêt assurable est désormais remise en question et des mesures sont envisagées, des réformes sont menées, afin de la modifier ou de l'abroger. L'Australie, par exemple, n'a pas hésité à abroger l'obligation de l'intérêt assurable dans les assurances de dommages terrestres et dans les assurances de personnes.

Les diverses études menées dans les pays de *common law* posent la question de la pertinence des dispositions françaises sur l'intérêt assurable. Il apparaît qu'en droit français la notion d'intérêt assurable n'est pas indispensable. En effet, l'intérêt assurable n'est obligatoire que pour les assurances de dommages auxquelles le principe indemnitaire s'applique. Aussi, l'abrogation de toute obligation d'intérêt assurable simplifierait le droit des assurances et apporterait de la cohérence entre les régimes applicables aux différents types d'assurances.

ANNEXE**MARINE INSURANCE ACT 1906****[UNITED KINGDOM]**

(6 Edw 7 c 41)

[21 December 1906]

An Act to codify the law relating to Marine Insurance.

MARINE INSURANCE**1 MARINE INSURANCE DEFINED**

A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby by agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.

2 MIXED SEA AND LAND RISKS

(1) A contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage.

(2) Where a ship in course of building, or the launch of a ship, or any adventure analogous to a marine adventure, is covered by a policy in the form of a marine policy, the provisions of this Act, in so far as applicable, shall apply thereto; but, except as by this section provided, nothing in this Act shall alter or affect any rule of law applicable to any contract of insurance other than a contract of marine insurance as by this Act defined.

3 MARINE ADVENTURE AND MARITIME PERILS DEFINED

(1) Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be the subject of a contract of marine insurance.

(2) In particular there is a marine adventure where—

(a) Any ship, goods or other moveables are exposed to maritime perils. Such property is in this Act referred to as “insurable property”;

(b) The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit, or other pecuniary benefit, or the security for any advances, loan, or disbursements, is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils;

(c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.

“Maritime perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the sea, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

INSURABLE INTEREST

4 AVOIDANCE OF WAGERING OR GAMING CONTRACTS

(1) Every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void.

(2) A contract of marine insurance is deemed to be a gaming or wagering contract—

(a) Where the assured has not an insurable interest as defined by this Act, and the contract is entered into with no expectation of acquiring such an interest; or

(b) Where the policy is made “interest or no interest”, or “without further proof of interest than the policy itself”, or “without benefit of salvage to the insurer”, or subject to any other like term.

Provided that, where there is no possibility of salvage, a policy may be effected without benefit of salvage to the insurer.

5 INSURABLE INTEREST DEFINED

(1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure.

(2) In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.

6 WHEN INTEREST MUST ATTACH

(1) The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected:

Provided that where the subject-matter is insured "lost or not lost", the assured may recover although he may not have acquired his interest until after the loss, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not.

(2) Where the assured has no interest at the time of the loss, he cannot acquire interest by any act or election after he is aware of the loss.

7 DEFEASIBLE OR CONTINGENT INTEREST

(1) A defeasible interest is insurable, as also is a contingent interest.

(2) In particular, where the buyer of goods has insured them, he has an insurable interest, notwithstanding that he might, at his election, have rejected the goods, or have treated them as at the seller's risk, by reason of the latter's delay in making delivery or otherwise.

8 PARTIAL INTEREST

A partial interest of any nature is insurable.

9 RE-INSURANCE

(1) The insurer under a contract of marine insurance has an insurable interest in his risk, and may re-insure in respect of it.

(2) Unless the policy otherwise provides, the original assured has no right or interest in respect of such re-insurance.

10 BOTTOMRY

The lender of money on bottomry or respondentia has an insurable interest in respect of the loan.

11 MASTER'S AND SEAMEN'S WAGES

The master or any member of the crew of a ship has an insurable interest in respect of his wages.

12 ADVANCE FREIGHT

In the case of advance freight, the person advancing the freight has an insurable interest, in so far as such freight is not repayable in case of loss.

13 CHARGES OF INSURANCE

The assured has an insurable interest in the charges of any insurance which he may effect.

14 QUANTUM OF INTEREST

(1) Where the subject-matter insured is mortgaged, the mortgagor has an insurable interest in the full value thereof, and the mortgagee has an insurable interest in respect of any sum due or to become due under the mortgage.

(2) A mortgagee, consignee, or other person having an interest in the subject-matter insured may insure on behalf and for the benefit of other persons interested as well as for his own benefit.

(3) The owner of insurable property has an insurable interest in respect of the full value thereof, notwithstanding that some third person may have agreed, or be liable, to indemnify him in case of loss.

15 ASSIGNMENT OF INTEREST

Where the assured assigns or otherwise parts with his interest in the subject-matter insured, he does not thereby transfer to the assignee his rights under the

contract of insurance, unless there be an express or implied agreement with the assignee to that effect.

But the provisions of this section do not affect a transmission of interest by operation of law.

INSURABLE VALUE

16 MEASURE OF INSURABLE VALUE

Subject to any express provision or valuation in the policy, the insurable value of the subject-matter insured must be ascertained as follows:—

(1) In insurance on ship, the insurable value is the value, at the commencement of the risk, of the ship, including her outfit, provisions and stores for the officers and crew, money advanced for seamen's wages, and other disbursements (if any) incurred to make the ship fit for the voyage or adventure contemplated by the policy, plus the charges of insurance upon the whole;

The insurable value, in the case of a steamship, includes also the machinery, boilers, and coals and engine stores if owned by the assured, and, in the case of a ship engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for that trade;

(2) In insurance on freight, whether paid in advance or otherwise, the insurance value is the gross amount of the freight at the risk of the assured, plus the charges of insurance;

(3) In insurance on goods or merchandise, the insurable value is the prime cost of the property insured, plus the expenses of and incidental to shipping and the charges of insurance upon the whole;

(4) In insurance on any other subject-matter, the insurable value is the amount at the risk of the assured when the policy attaches, plus the charges of insurance.

DISCLOSURE AND REPRESENTATIONS

17 INSURANCE IS *UBERRIMAE FIDEI*

A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party.

18 DISCLOSURE BY ASSURED

(1) Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured, and the assured is deemed to know every circumstance which, in the ordinary course of business, ought to be known by him. If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract.

(2) Every circumstance is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

(3) In the absence of inquiry the following circumstances need not be disclosed, namely:—

(a) Any circumstance which diminishes the risk;

(b) Any circumstance which is known or presumed to be known to the insurer.

The insurer is presumed to know matters of common notoriety or knowledge, and matters which an insurer in the ordinary course of his business, as such, ought to know;

(c) Any circumstance as to which information is waived by the insurer;

(d) Any circumstance which it is superfluous to disclose by reason of any express or implied warranty.

(4) Whether any particular circumstance, which is not disclosed, be material or not is, in each case, a question of fact.

(5) The term “circumstance” includes any communication made to, or information received

19 DISCLOSURE BY AGENT EFFECTING INSURANCE

Subject to the provisions of the preceding section as to circumstances which need not be disclosed, where an insurance is effected for the assured by an agent, the agent must disclose to the insurer—

(a) Every material circumstance which is known to himself, and an agent to insure is deemed to know every circumstance which in the ordinary course of business ought to be known by, or to have been communicated to, him; and

(b) Every material circumstance which the assured is bound to disclose, unless it come to his knowledge too late to communicate it to the agent.

20 REPRESENTATIONS PENDING NEGOTIATION OF CONTRACT

(1) Every material representation made by the assured or his agent to the insurer during the negotiations for the contract, and before the contract is concluded, must be true. If it be untrue the insurer may avoid the contract.

(2) A representation is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

(3) A representation may be either a representation as to a matter of fact, or as to a matter of expectation or belief.

(4) A representation as to matter of fact is true, if it be substantially correct, that is to say, if the difference between what is represented and what is actually correct would not be considered material by a prudent insurer.

(5) A representation as to a matter of expectation or belief is true if it be made in good faith.

(6) A representation may be withdrawn or corrected before the contract is concluded.

(7) Whether a particular representation be material or not is, in each case, a question of fact.

21 WHEN CONTRACT IS DEEMED TO BE CONCLUDED

A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and, for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract, *[although it be stamped]*

NOTE: [Words in italics] deleted by the Finance Act 1959, s 37(5), Sch 8, Pt II.

22 CONTRACT MUST BE EMBODIED IN POLICY

Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy in accordance

with this Act. The policy may be executed and issued either at the time when the contract is concluded, or afterwards.

23 WHAT POLICY MUST SPECIFY

A Marine policy must specify—

- (1) The name of the assured, or of some person who effects the insurance on his behalf;
- (2) *The subject-matter insured and the risk insured against;*
- (3) *The voyage, or period of time, or both, as the case may be, covered by the insurance;*
- (4) *The sum or sums insured;*
- (5) *The name or names of the insurers.*

NOTE: Sub-ss (2)–(5): repealed by the Finance Act 1959, ss 30(5), (7), 37(5), Sch 8, Pt II.

24 SIGNATURE OF INSURER

(1) A marine policy must be signed by or on behalf of the insurer, provided that in the case of a corporation the corporate seal may be sufficient, but nothing in this section shall be construed as requiring the subscription of a corporation to be under seal.

(2) Where a policy is subscribed by or on behalf of two or more insurers, each subscription, unless the contrary be expressed, constitutes a distinct contract with the assured.

25 VOYAGE AND TIME POLICIES

(1) Where the contract is to insure the subject-matter “at and from”, or from one place to another or others, the policy is called a “voyage policy”, and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time the policy is called a “time policy”. A contract for both voyage and time may be included in the same policy.

(2) *Subject to the provisions of s 11 of the Finance Act, 1901, a time policy which is made for any time exceeding 12 months is invalid.*

NOTE: Sub-s (2): repealed by the Finance Act 1959, ss 30(5), (7), 37(5), Sch 8, Pt II.

26 DESIGNATION OF SUBJECT-MATTER

- (1) The subject-matter insured must be designated in a marine policy with reasonable certainty.
- (2) The nature and extent of the interest of the assured in the subject-matter insured need not be specified in the policy.
- (3) Where the policy designates the subject-matter insured in general terms, it shall be construed to apply to the interest intended by the assured to be covered.
- (4) In the application of this section regard shall be had to any usage regulating the designation of the subject-matter insured.

27 VALUED POLICY

- (1) A policy may be either valued or unvalued.
- (2) A valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject-matter insured.
- (3) Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial.
- (4) Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss.

28 UNVALUED POLICY

An unvalued policy is a policy which does not specify the value of the subject-matter insured, but, subject to the limit of the sum insured, leaves the insurable value to be subsequently ascertained, in the manner hereinbefore specified.

29 FLOATING POLICY BY SHIP OR SHIPS

- (1) A floating policy is a policy which describes the insurance in general terms, and leaves the name of the ship or ships and other particulars to be defined by subsequent declaration.

(2) The subsequent declaration or declarations may be made by indorsement on the policy, or in other customary manner.

(3) Unless the policy otherwise provides, the declarations must be made in the order of dispatch or shipment. They must, in the case of goods, comprise all consignments within the terms of the policy, and the value of the goods or other property must be honestly stated, but an omission or erroneous declaration may be rectified even after loss or arrival, provided the omission or declaration was made in good faith.

(4) Unless the policy otherwise provides, where a declaration of value is not made until after notice of loss or arrival, the policy must be treated as an unvalued policy as regards the subject-matter of that declaration.

30 CONSTRUCTION OF TERMS IN POLICY

(1) A policy may be in the form in the First Schedule of this Act.

(2) Subject to the provisions of this Act, and unless the context of the policy otherwise requires, the terms and expressions mentioned in the First Schedule to this Act shall be construed as having the scope and meaning in that schedule assigned to them.

31 PREMIUM TO BE ARRANGED

(1) Where an insurance is effected at a premium to be arranged, and no arrangement is made, a reasonable premium is payable.

(2) Where an insurance is effected on the terms that an additional premium is to be arranged in a given event, and that event happens but no arrangement is made, then a reasonable additional premium is payable.

DOUBLE INSURANCE

32 DOUBLE INSURANCE

(1) Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.

(2) Where the assured is over-insured by double insurance—

(a) The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;

(b) Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured;

(c) Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy;

(d) Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves.

WARRANTIES, ETC

33 NATURE OF WARRANTY

(1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.

(2) A warranty may be express or implied.

(3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.

34 WHEN BREACH OF WARRANTY EXCUSED

(1) Non-compliance with a warranty is excused when, by reason of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the

contract, or when compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law.

(2) Where a warranty is broken, the assured cannot avail himself of the defence that the breach has been remedied, and the warranty complied with, before loss.

(3) A breach of warranty may be waived by the insurer.

35 EXPRESS WARRANTIES

(1) An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be inferred.

(2) An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained in some document incorporated by reference into the policy.

(3) An express warranty does not exclude an implied warranty, unless it be inconsistent therewith.

36 WARRANTY OF NEUTRALITY

(1) Where insurable property, whether ship or goods, is expressly warranted neutral, there is an implied condition that the property shall have a neutral character at the commencement of the risk, and that, so far as the assured can control the matter, its neutral character shall be preserved during the risk.

(2) Where a ship is expressly warranted "neutral" there is also an implied condition that, so far as the assured can control the matter, she shall be properly documented, that is to say, that she shall carry the necessary papers to establish her neutrality, and that she shall not falsify or suppress her papers, or use simulated papers. If any loss occurs through breach of this condition, the insurer may avoid the contract.

37 NO IMPLIED WARRANTY OF NATIONALITY

There is no implied warranty as to the nationality of a ship, or that her nationality shall not be changed during the risk.

38 WARRANTY OF GOOD SAFETY

Where the subject-matter insured is warranted "well" or "in good safety" on a particular day, it is sufficient if it be safe at any time during that day.

39 WARRANTY OF SEAWORTHINESS OF SHIP

(1) In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.

(2) Where the policy attaches while the ship is in port, there is also an implied warranty that she shall, at the commencement of the risk, be reasonably fit to encounter the ordinary perils of the port.

(3) Where the policy relates to a voyage which is performed in different stages, during which the ship requires different kinds of or further preparation or equipment, there is an implied warranty that at the commencement of each stage the ship is seaworthy in respect of such preparation or equipment for the purposes of that stage.

(4) A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured.

(5) In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness.

40 NO IMPLIED WARRANTY THAT GOODS ARE SEAWORTHY

(1) In a policy on goods or other moveables there is no implied warranty that the goods or moveables are seaworthy.

(2) In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the destination contemplated by the policy.

41 WARRANTY OF LEGALITY

There is an implied warranty that the adventure insured is a lawful one, and that, so far as the assured can control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner.

THE VOYAGE

42 IMPLIED CONDITION AS TO COMMENCEMENT OF RISK

(1) Where the subject-matter is insured by a voyage policy “at and from” or “from” a particular place, it is not necessary that the ship should be at that place when the contract is concluded, but there is an implied condition that the adventure shall be commenced within a reasonable time, and that if the adventure be not so commenced the insurer may avoid the contract.

(2) The implied condition may be negated by showing that the delay was caused by circumstances known to the insurer before the contract was concluded, or by showing that he waived the condition.

43 ALTERATION OF PORT OF DEPARTURE

Where the place of departure is specified by the policy, and the ship instead of sailing from that place sails from any other place, the risk does not attach.

44 SAILING FOR DIFFERENT DESTINATION

Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach.

45 CHANGE OF VOYAGE

(1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.

(2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.

46 DEVIATION

(1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of

deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.

(2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy—

(a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from; or

(b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.

(3) The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract.

47 SEVERAL PORTS OF DISCHARGE

(1) Where several ports of discharge are specified by the policy, the ship may proceed to all or any of them, but, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, she must proceed to them, or such of them as she goes to, in the order designated by the policy. If she does not there is a deviation.

(2) Where the policy is to “ports of discharge”, within a given area, which are not named, the ship must, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, proceed to them, or such of them as she goes to, in their geographical order. If she does not there is a deviation.

48 DELAY IN VOYAGE

In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.

49 EXCUSES FOR DEVIATION OR DELAY

(1) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused—

(a) Where authorised by any special term in the policy; or

(b) Where caused by circumstances beyond the control of the master and his employer; or

- (c) Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or
 - (d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured; or
 - (e) For the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger; or
 - (f) Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid for any person on board the ship; or
 - (g) Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the perils insured against.
- (2) When the cause excusing the deviation or delay ceases to operate, the ship must resume her course, and prosecute her voyage, with reasonable dispatch.

ASSIGNMENT OF POLICY

50 WHEN AND HOW POLICY IS ASSIGNABLE

- (1) A marine policy is assignable unless it contains terms expressly prohibiting assignment. It may be assigned either before or after loss.
- (2) Where a marine policy has been assigned so as to pass the beneficial interest in such policy, the assignee of the policy is entitled to sue thereon in his own name; and the defendant is entitled to make any defence arising out of the contract which he would have been entitled to make if the action had been brought in the name of the person by or on behalf of whom the policy was effected.
- (3) A marine policy may be assigned by indorsement thereon or in other customary manner.

51 ASSURED WHO HAS NO INTEREST CANNOT ASSIGN

Where the assured has parted with or lost his interest in the subject-matter insured, and has not, before or at the time of so doing, expressly or impliedly agreed to assign the policy, any subsequent assignment of the policy is inoperative:

Provided that nothing in this section affects the assignment of a policy after loss.

THE PREMIUM

52 WHEN PREMIUM PAYABLE

Unless otherwise agreed, the duty of the assured or his agent to pay the premium, and the duty of the insurer to issue the policy to the assured or his agent, are concurrent conditions, and the insurer is not bound to issue the policy until payment or tender of the premium.

53 POLICY EFFECTED THROUGH BROKER

(1) Unless otherwise agreed, where a marine policy is effected on behalf of the assured by a broker, the broker is directly responsible to the insurer for the premium, and the insurer is directly responsible to the assured for the amount which may be payable in respect of losses, or in respect of returnable premium.

(2) Unless otherwise agreed, the broker has, as against the assured, a lien upon the policy for the amount of the premium and his charges in respect of effecting the policy; and, where he has dealt with the person who employs him as a principal, he has also a lien on the policy in respect of any balance on any insurance account which may be due to him from such person, unless when the debt was incurred he had reason to believe that such person was only an agent.

54 EFFECT OF RECEIPT ON POLICY

Where a marine policy effected on behalf of the assured by a broker acknowledges the receipt of the premium, such acknowledgment is, in the absence of fraud, conclusive as between the insurer and the assured, but not as between the insurer and broker.

LOSS AND ABANDONMENT

55 INCLUDED AND EXCLUDED LOSSES

(1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured

against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.

(2) In particular—

(a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;

(b) Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against;

(c) Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or for any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.

56 PARTIAL AND TOTAL LOSS

(1) A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined, is a partial loss.

(2) A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.

(3) Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance against total loss includes a constructive, as well as an actual, total loss.

(4) Where the assured brings an action for a total loss and the evidence proves only a partial loss, he may, unless the policy otherwise provides, recover for a partial loss.

(5) Where goods reach their destination in specie, but by reason of obliteration of marks, or otherwise, they are incapable of identification, the loss, if any, is partial, and not total.

57 ACTUAL TOTAL LOSS

(1) Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss.

(2) In the case of an actual total loss no notice of abandonment need be given.

58 MISSING SHIP

Where the ship concerned in the adventure is missing, and after the lapse of a reasonable time no news of her has been received, an actual total loss may be presumed.

59 EFFECT OF TRANSHIPMENT, ETC.

Where, by a peril insured against, the voyage is interrupted at an intermediate port or place, under such circumstances as, apart from any special stipulation in the contract of affreightment, to justify the master in landing and re-shipping the goods or other moveables or in transshipping them, and sending them on to their destination, the liability of the insurer continues, notwithstanding the landing or transshipment.

60 CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS DEFINED

(1) Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.

(2) In particular, there is a constructive total loss—

(i) Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, as the case may be, or (b) the cost of recovering the ship or goods, as the case may be, would exceed their value when recovered; or

(ii) In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired.

In estimating the cost of repairs, no deduction is to be made in respect of general average contributions to those repairs payable by other interests, but account is to be taken of the expense of future salvage operations and of any future general average contributions to which the ship would be liable if repaired; or

(iii) In the case of damage to goods, where the cost of repairing the damage and forwarding the goods to their destination would exceed their value on arrival.

61 EFFECT OF CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS

Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as a partial loss, or abandon the subject-matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss.

62 NOTICE OF ABANDONMENT

(1) Subject to the provisions of this section, where the assured elects to abandon the subject-matter insured to the insurer, he must give notice of abandonment. If he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss.

(2) Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly in writing and partly by word of mouth, and may be given in terms which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.

(3) Notice of abandonment must be given with reasonable diligence after the receipt of reliable information of the loss, but where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry.

(4) Where notice of abandonment is properly given, the rights of the assured are not prejudiced by the fact that the insurer refuses to accept the abandonment.

(5) The acceptance of an abandonment may be either express or implied from the conduct of the insurer. The mere silence of the insurer after notice is not an acceptance.

(6) Where a notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable. The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice.

(7) Notice of abandonment is unnecessary where, at the time when the assured receives information of the loss, there would be no possibility of benefit to the insurer if notice were given to him.

(8) Notice of abandonment may be waived by the insurer.

(9) Where an insurer has re-insured his risk, no notice of abandonment need be given by him.

63 EFFECT OF ABANDONMENT

(1) Where there is a valid abandonment the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and all proprietary rights incidental thereto.

(2) Upon the abandonment of a ship, the insurer thereof is entitled to any freight in course of being earned, and which is earned by her subsequent to the casualty causing the loss, less the expenses of earning it incurred after the casualty; and, where the ship is carrying the owner's goods, the insurer is entitled to a reasonable remuneration for the carriage of them subsequent to the casualty causing the loss.

PARTIAL LOSSES (INCLUDING SALVAGE & GENERAL AVERAGE & PARTICULAR CHARGES)

64 PARTICULAR AVERAGE LOSS

(1) A particular average loss is a partial loss of the subject-matter insured, caused by a peril insured against, and which is not a general average loss.

(2) Expenses incurred by or on behalf of the assured for the safety or preservation of the subject-matter insured, other than general average and salvage charges, are called particular charges. Particular charges are not included in particular average.

65 SALVAGE CHARGES

(1) Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.

(2) "Salvage charges" means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges

or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred.

66 GENERAL AVERAGE LOSS

- (1) A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.
- (2) There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.
- (3) Where there is a general average loss, the party on whom it falls is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a rateable contribution from the other parties interested, and such contribution is called a general average contribution.
- (4) Subject to any express provision in the policy, where the assured has incurred a general average expenditure, he may recover from the insurer in respect of the proportion of the loss which falls upon him; and, in the case of a general average sacrifice, he may recover from the insurer in respect of the whole loss without having enforced his right of contribution from the other parties liable to contribute.
- (5) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable to pay, a general average contribution in respect of the subject insured, he may recover therefore from the insurer.
- (6) In the absence of express stipulation, the insurer is not liable for any general average loss or contribution where the loss was not incurred for the purpose of avoiding, or in connection with the avoidance of, a peril insured against.
- (7) Where ship, freight, and cargo, or any two of those interests, are owned by the same assured, the liability of the insurer in respect of general average losses or contributions is to be determined as if those subjects were owned by different persons.

MEASURE OF INDEMNITY

67 EXTENT OF LIABILITY OF INSURER FOR LOSS

(1) The sum which the assured can recover in respect of a loss on a policy by which he is insured, in the case of an unvalued policy to the full extent of the insurable value, or, in the case of a valued policy to the full extent of the value fixed by the policy, is called the measure of indemnity

(2) Where there is a loss recoverable under the policy, the insurer, or each insurer if there be more than one, is liable for such proportion of the measure of indemnity as the amount of his subscription bears to the value fixed by the policy in the case of a valued policy, or to the insurable value in the case of an unvalued policy.

68 TOTAL LOSS

Subject to the provisions of this Act and to any express provision in the policy, where there is a total loss of the subject-matter insured,—

(1) If the policy be a valued policy, the measure of indemnity is the sum fixed by the policy;

(2) If the policy be an unvalued policy, the measure of indemnity is the insurable value of the subject-matter insured.

69 PARTIAL LOSS OF SHIP

Where a ship is damaged, but is not totally lost, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

(1) Where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty;

(2) Where the ship has been only partially repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of such repairs, computed as above, and also to be indemnified for the reasonable depreciation, if any, arising from the unrepaired damage, provided that the aggregate amount shall not exceed the cost of repairing the whole damage, computed as above;

(3) Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

70 PARTIAL LOSS OF FREIGHT

Subject to any express provision in the policy, where there is a partial loss of freight, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the proportion of freight lost by the assured bears to the whole freight at the risk of the assured under the policy.

71 PARTIAL LOSS OF GOODS, MERCHANDISE, ETC.

Where there is a partial loss of goods, merchandise, or other moveables, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:—

- (1) Where part of the goods, merchandise or other moveables insured by a valued policy is totally lost, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy as the insurable value of the part lost bears to the insurable value of the whole, ascertained as in the case of an unvalued policy;
- (2) Where part of the goods, merchandise, or other moveables insured by an unvalued policy is totally lost, the measure of indemnity is the insurable value of the part lost, ascertained as in case of total loss;
- (3) Where the whole or any part of the goods or merchandise insured has been delivered damaged at its destination, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the difference between the gross sound and damaged values at the place of arrival bears to the gross sound value;
- (4) “Gross value” means the wholesale price or, if there be no such price, the estimated value, with, in either case, freight, landing charges, and duty paid beforehand; provided that, in the case of goods or merchandise customarily sold in bond, the bonded price is deemed to be the gross value. “Gross proceeds”

means the actual price obtained at a sale where all charges on sale are paid by the sellers.

72 APPORTIONMENT OF VALUATION

(1) Where different species of property are insured under a single valuation, the valuation must be apportioned over the different species in proportion to their respective insurable values, as in the case of an unvalued policy. The insured value of any part of a species is such proportion of the total insured value of the same as the insurable value of the part bears to the insurable value of the whole, ascertained in both cases as provided by this Act.

(2) Where a valuation has to be apportioned, and particulars of the prime cost of each separate species, quality, or description of goods cannot be ascertained, the division of the valuation may be made over the net arrived sound values of the different species, qualities, or descriptions of goods.

73 GENERAL AVERAGE CONTRIBUTIONS AND SALVAGE CHARGES

(1) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable for, any general average contribution, the measure of indemnity is the full amount of such contribution, if the subject-matter liable to contribution is insured for its full contributory value; but, if such subject-matter be not insured for its full contributory value, or if only part of it be insured, the indemnity payable by the insurer must be reduced in proportion to the under insurance, and where there has been a particular average loss which constitutes a deduction from the contributory value, and for which the insurer is liable, that amount must be deducted from the insured value in order to ascertain what the insurer is liable to contribute.

(2) Where the insurer is liable for salvage charges the extent of his liability must be determined on the like principle.

74 LIABILITIES TO THIRD PARTIES

Where the assured has effected an insurance in express terms against any liability to a third party, the measure of indemnity, subject to any express

provision in the policy, is the amount paid or payable by him to such third party in respect of such liability.

75 GENERAL PROVISIONS AS TO MEASURE OF INDEMNITY

(1) Where there has been a loss in respect of any subject-matter not expressly provided for in the foregoing provisions of this Act, the measure of indemnity shall be ascertained, as nearly as may be, in accordance with those provisions, in so far as applicable to the particular case.

(2) Nothing in the provisions of this Act relating to the measure of indemnity shall affect the rules relating to double insurance, or prohibit the insurer from disproving interest wholly or in part, or from showing that at the time of the loss the whole or any part of the subject-matter insured was not at risk under the policy.

76 PARTICULAR AVERAGE WARRANTIES

(1) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, the assured cannot recover for a loss of part, other than a loss incurred by a general average sacrifice, unless the contract contained in the policy be apportionable; but, if the contract be apportionable, the assured may recover for a total loss of any apportionable part.

(2) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage, the insurer is nevertheless liable for salvage charges, and for particular charges and other expenses properly incurred pursuant to the provisions of the suing and labouring clause in order to avert a loss insured against.

(3) Unless the policy otherwise provides, where the subject-matter insured is warranted free from particular average under a specified percentage, a general average loss cannot be added to a particular average loss to make up the specified percentage.

(4) For the purpose of ascertaining whether the specified percentage has been reached, regard shall be had only to the actual loss suffered by the subject-matter insured. Particular charges and the expenses of and incidental to ascertaining and proving the loss must be excluded.

77 SUCCESSIVE LOSSES

(1) Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insurer is liable for successive losses, even though the total amount of such losses may exceed the sum insured.

(2) Where, under the same policy, a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is followed by a total loss, the assured can only recover in respect of the total loss:

Provided that nothing in this section shall affect the liability of the insurer under the suing and labouring clause.

78 SUING & LABOURING CLAUSE

(1) Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.

(2) General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.

(3) Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause.

(4) It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

RIGHTS OF INSURER ON PAYMENT**79 RIGHT OF SUBROGATION**

(1) Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the

rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss.

(2) Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays for a partial loss, he acquires no title to the subject-matter insured, or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated to all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject-matter insured as from the time of the casualty causing the loss, in so far as the assured has been indemnified, according to this Act, by such payment for the loss.

80 RIGHT OF CONTRIBUTION

(1) Where the assured is over-insured by double insurance, each insurer is bound, as between himself and the other insurers, to contribute rateably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract.

(2) If any insurer pays more than his proportion of the loss, he is entitled to maintain an action for contribution against the other insurers, and is entitled to the like remedies as a surety who has paid more than his proportion of the debt.

81 EFFECT OF UNDER INSURANCE

Where the assured is insured for an amount less than the insurable value or, in the case of a valued policy, for an amount less than the policy valuation, he is deemed to be his own insurer in respect of the uninsured balance.

RETURN OF PREMIUM

82 ENFORCEMENT OF RETURN

Where the premium or a proportionate part thereof is, by this Act, declared to be returnable,—

(a) If already paid, it may be recovered by the assured from the insurer; and

(b) If unpaid, it may be retained by the assured or his agent.

83 RETURN BY AGREEMENT

Where the policy contains a stipulation for the return of the premium, or a proportionate part thereof, on the happening of a certain event, and that event

happens, the premium, or, as the case may be, the proportionate part thereof, is thereupon returnable to the assured.

84 RETURN FOR FAILURE OF CONSIDERATION

(1) Where the consideration for the payment of the premium totally fails, and there has been no fraud or illegality on the part of the assured or his agents, the premium is thereupon returnable to the assured.

(2) Where the consideration for the payment of the premium is apportionable and there is a total failure of any apportionable part of the consideration, a proportionate part of the premium is, under the like conditions, thereupon returnable to the assured.

(3) In particular—

(a) Where the policy is void, or is avoided by the insurer as from the commencement of the risk, the premium is returnable, provided that there has been no fraud or illegality on the part of the assured; but if the risk is not apportionable, and has once attached, the premium¹ is not returnable;

(b) Where the subject-matter insured, or part thereof, has never been imperilled, the premium, or, as the case may be, a proportionate part thereof, is returnable: Provided that where the subject-matter has been insured “lost or not lost” and has arrived in safety at the time when the contract is concluded, the premium is not returnable unless, at such time, the insurer knew of the safe arrival.

(c) Where the assured has no insurable interest throughout the currency of the risk, the premium is returnable, provided that this rule does not apply to a policy effected by way of gaming or wagering;

(d) Where the assured has a defeasible interest which is terminated during the currency of the risk, the premium is not returnable;

(e) Where the assured has over-insured under an unvalued policy, a proportionate part of the premium is returnable;

(f) Subject to the foregoing provisions, where the assured has over-insured by double insurance, a proportionate part of the several premiums is returnable: Provided that, if the policies are effected at different times, and any earlier policy has at any time borne the entire risk, or if a claim has been paid on the policy in respect of the full sum insured thereby, no premium is returnable in respect of

that policy, and when the double insurance is effected knowingly by the assured no premium is returnable.

MUTUAL INSURANCE

85 MODIFICATION OF ACT IN CASE OF MUTUAL INSURANCE

- (1) Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance.
- (2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.
- (3) The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties, may in the case of mutual insurance be modified by the terms of the policies issued by the association, or by the rules and regulations of the association.
- (4) Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this Act apply to a mutual insurance.

SUPPLEMENTAL

86 RATIFICATION BY ASSURED

Where a contract of marine insurance is in good faith effected by one person on behalf of another, the person on whose behalf it is effected may ratify the contract even after he is aware of a loss.

87 IMPLIED OBLIGATIONS VARIED BY AGREEMENT OR USAGE

- (1) Where any right, duty, or liability would arise under a contract of marine insurance by implication of law, it may be negatived or varied by express agreement, or by usage, if the usage be such as to bind both parties to the contract.
- (2) The provisions of this section extend to any right, duty, or liability declared by this Act which may be lawfully modified by agreement.

88 REASONABLE TIME, ETC., A QUESTION OF FACT

Where by this Act any reference is made to reasonable time, reasonable premium, or reasonable diligence, the question what is reasonable is a question of fact.

89 SLIP AS EVIDENCE

Where there is a duly stamped policy, reference may be made, as heretofore, to the slip or covering note, in any legal proceeding.

90 INTERPRETATION OF TERMS

In this Act, unless the context or subject-matter otherwise requires,—

“Action” includes counter-claim and set off:

“Freight” includes the profit derivable by a shipowner from the employment of his ship to carry his own goods or moveables, as well as freight payable by a third party, but does not include passage money:

“Moveables” means any moveable tangible property, other than the ship, and includes money, valuable securities, and other documents:

“Policy” means a marine policy.

91 SAVINGS

(1) Nothing in this Act, or in any repeal effected thereby, shall affect—

(a) The provisions of the Stamp Act 1891, or any enactment for the time being in force relating to the revenue:

(b) The provisions of the Companies Act 1862, or any enactment amending or substituted for the same;

(c) The provisions of any statute not expressly repealed by this Act.

(2) The rules of the common law including the law merchant, save in so far as they are inconsistent with the express provisions of this Act, shall continue to apply to contracts of marine insurance.

92 REPEALS

The enactments mentioned in the Second Schedule to this Act are hereby repealed to the extent specified in that schedule.

NOTE: Repealed by the Statute Law Revision Act 1927.

93 COMMENCEMENT

This Act shall come into operation on the first day of January, 1907.

NOTE: Repealed by the Statute Law Revision Act 1927.

94 SHORT TITLE

This Act may be cited as the Marine Insurance Act 1906.

SCHEDULES

FIRST SCHEDULE (s 30)

FORM OF POLICY

BE IT KNOWN THAT ... as well in ... own name as for and in the name and names of all and every other person or persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in all doth make assurance and cause ... and them, and every one of them, to be insured lost or not lost, at and from ... Upon any kind of goods and merchandise, and also upon the body, tackle, apparel, ordnance, munition, artillery, boat, and other furniture, of and in the good ship or vessel called the ... whereof is master under God, for this present voyage, ... or whosoever else shall to for master in the said ship, or by whatsoever other name or names the said ship, or the master thereof, is or shall be named or called; beginning the adventure upon the said goods and merchandises from the loading thereof aboard the said ship. upon the said ship, etc. and so shall continue and endure, during her abode there,. upon the said ship, etc. And further, until the said ship, with all her ordnance, tackle, apparel; etc., and goods and merchandises whatsoever shall be arrived at ... upon the said ship, etc., until she hath moored at anchor twenty-four hours in good safety; and upon the goods and merchandises, until the same be there discharged and safely landed. And it shall be lawful for the said ship, etc., in this voyage to proceed and sail to and touch and stay at any ports or places whatsoever, without prejudice to this insurance. The said ship, etc., goods and merchandises, etc., for so much as concerns the assured by agreement between the assured and assurers in this policy, are and shall be valued at ...

Touching the adventures and perils which we the assurers are contented to bear and do take upon us in this voyage: they are of the seas, men of war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and countermart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detainments of all kings, princes, and people, of what nation, condition, or quality soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses, and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods and merchandises, and ship, etc., or any part thereof. And in case of any loss or misfortune it shall be lawful to the assured, their factors, servants and assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the defence, safeguards, and recovery of the said goods and merchandises, and ship, etc., or any part thereof, without prejudice to this insurance; to the charges whereof we, the assurers, will contribute each one according to the rate and quantity of his sum herein assured. And it is especially declared and agreed that no acts of the insurer or insured in recovering, saving, or preserving the property insured shall be considered as a waiver, or acceptance of abandonment. And it is agreed by us, the insurers, that this writing or policy of assurance shall be of as much force and effect as the surest writing or policy of assurance heretofore made in Lombard Street, or in the Royal Exchange, or elsewhere in London. And so we, the assurers, are contented, and do hereby promise and bind ourselves, each one for his own part, our heirs, executors, and goods to the assured, their executors, administrators, and assigns, for the true performance of the premises, confessing ourselves paid the consideration due unto us for this assurance by the assured, at and after the rate of ... IN WITNESS whereof we, the assurers, have subscribed our names and sums assured in London.

N.B. — Corn, fish, salt, fruit, flour, and seed are warranted free from average, unless general, or the ship be stranded — sugar, tobacco, hemp, flax, hides and skins are warranted free from average, under five pounds per cent, and all other goods, also the ship and freight, are warranted free from average, under three pounds per cent. unless general, or the ship be stranded.

RULES FOR CONSTRUCTION OF POLICY

The following are the rules referred to by this Act for the construction of a policy in the above or other like form, where the context does not otherwise require:—

1 Where the subject-matter is insured “lost or not lost”, and the loss has occurred before the contract is concluded, the risk attaches, unless at such time the assured was aware of the loss, and the insurer was not.

2 Where the subject-matter is insured “from” a particular place, the risk does not attach until the ship starts on the voyage insured.

3 (a) Where a ship is insured “at and from” a particular place, and she is at that place in good safety when the contract is concluded, the risk attaches immediately.

(b) If she be not at that place when the contract is concluded, the risk attaches as soon as she arrives there in good safety, and, unless the policy otherwise provides, it is immaterial that she is covered by another policy for a specified time after arrival.

(c) Where chartered freight is insured “at and from” a particular place, and the ship is at that place in good safety when the contract is concluded the risk attaches immediately. If she be not there when the contract is concluded, the risk attaches as soon as she arrives there in good safety.

(d) Where freight, other than chartered freight, is payable without special conditions and is insured “at and from” a particular place, the risk attaches pro rata as the goods or merchandise are shipped; provided that if there be cargo in readiness which belongs to the shipowner, or which some other person has contracted with him to ship, the risk attaches as soon as the ship is ready to receive such cargo.

4 Where goods or other moveables are insured “from the loading thereof”, the risk does not attach until such goods or moveables are actually on board, and the insurer is not liable for them while in transit from the shore to ship.

5 Where the risk on goods or other moveables continues until they are “safely landed”, they must be landed in the customary manner and within a reasonable time after arrival at the port of discharge, and if they are not so landed the risk ceases.

6 In the absence of any further licence and usage, the liberty to touch and stay “at any port or place whatsoever” does not authorise the ship to depart from the course of her voyage from the port of departure to the port of destination.

7 The term “perils of the seas” refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas. It does not include the ordinary action of the winds and waves.

8 The term “pirates” includes passengers who mutiny and rioters who attack the ship from the shore.

9 The term “thieves” does not cover clandestine theft or a theft committed by any one of the ship's company, whether crew or passengers.

10 The term “arrests, etc., of kings, princes, and people” refers to political or executive acts, and does not include a loss caused by riot or by ordinary judicial process.

11 The term “barratry” includes every wrongful act wilfully committed by the master or crew to the prejudice of the owner, or, as the case may be, the charterer.

12 The term “all other perils” includes only perils similar in kind to the perils specifically mentioned in the policy.

13 The term “average unless general” means a partial loss of the subject-matter insured other than a general average loss, and does not include “particular charges”.

14 Where the ship has stranded, the insurer is liable for the excepted losses, although the loss is not attributable to the stranding, provided that when the stranding takes place the risk has attached and, if the policy be on goods, that the damaged goods are on board.

15 The term “ship” includes the hull, materials and outfit, stores and provisions for the officers and crew, and, in the case of vessels engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for the trade, and also, in the case of a steamship, the machinery, boilers, and coals and engine stores, if owned by the assured.

16 The term “freight” includes the profit derivable by a shipowner from the employment of his ship to carry his own goods or moveables, as well as freight payable by a third party, but does not include passage money.

17 The term “goods” means goods in the nature of merchandise, and does not include personal effects or provisions and stores for use on board.

In the absence of any usage to the contrary, deck cargo and living animals must be insured specifically, and not under the general denomination of goods.

BIBLIOGRAPHIE

- **Livres et manuels**

Lord CHORLEY OF KENDAL, M.A and C. T. BAILHACHE, M.A *Arnould British Shipping Law - volume 9 Marine Insurance*, Stevens and Son Limited 1961

Justin GODART et André PERRAUD-CHARMANTIER, *Code des assurances. Commentaire pratique et complet de la loi du 13 juillet 1930, relative au contrat d'assurance*, 2^{ème} édition, Marchal et Billard 1937

John HARE *Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa* 2nd édition, Juta & Co Ltd 2009

John LAWRY *Insurance Law: doctrine and principles*, Hart Publishing 2005

John LAWRY & Philip RAWLINGS *Insurance Law Cases and Materials*, Hart Publishing, Oxford 2004

Nicholas LEGH-JONES QC « The Elements of Insurable Interest in Marine Insurance Law » *The Modern Law of Marine Insurance* volume 2 Edited by Professor D. Rhidian Thomas, LLP 2002

Robert MERKIN *Marine Insurance législation*, Essential Law LLP 2000

Magalie PROVOST « *La notion d'intérêt d'assurance* », Paris LGDJ, Collection thèses 2009

René RODIERE et Jean CALAIS-AULOY *Droit maritime – Assurances maritimes et ventes maritimes*, Dalloz 1983

- **Rapports**

The Australian Law Reform Commission Report No. 20 *Insurance Contracts*, Australian Government Publishing Service, Canberra Décembre 1982.

Document disponible sur le site internet de la *Australian Law Reform Commission* : <http://www.alrc.gov.au/report-20>

The Australian Law Reform Commission Report No 91 *Review of the Marine Insurance Act 1909 (Cth)* Australian Government Publishing Service, Canberra 30 mai 2001.

Document disponible sur le site internet de la *Australian Law Reform Commission* : <http://www.alrc.gov.au/report-91>

The Law Commission (England and Wales) and The Scottish Law Commission *Insurance Contract Law Issues Paper 4 on Insurable Interest*, 14 janvier 2008.

Robert MERKIN : *Reforming Insurance Law: Is there a Case for Reverse Transportation? A Report for the English and Scottish Law Commissions on the Australian Experience of Insurance Law Reform*, Law Commission Reports, 2006.

Documents disponibles sur le site internet de la Law Commission : <http://www.justice.gov.uk/lawcommission/758.htm>

- **Articles**

Robert BOCKO, Susan R. BOGART, James F. MOSELEY Jr., Douglas M. MULLER, Shannon S. SANFILIPPO, Stephen C. SMITH, Christopher YOUNG « Marine Insurance Survey: A Comparison of United States Law to the Marine Insurance Act of 1906 » *Tulane Maritime Law Journal*, Winter, 1995 20 Tul. Mar. L. J. 5

Johanna HJALMARSSON « Legal or equitable relationship to insured subject-matter as determinant of insurable interest – the approach of English and Swedish Law », *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 2008, p. 97 à 107

J. KULLMANN « Le rôle de l'intérêt d'assurance » *Lamy assurances* 2002 n°30 et s.

J R Midgeley "Spouses and shareholders – Insurably interested?" 1985 *South African Law Journal* 466

Kyriaki NOUSSIA « Insurable Interest in Marine Insurance Contracts: Modern Commercial Needs versus Tradition », *Journal of Maritime Law and Commerce*, janvier 2008

Magalie PROVOST « La notion d'intérêt d'assurance » *Revue générale du droit des assurances*, 01 juillet 2009 n° 2009-03, p. 713

REINEKE & VAN DER MERWE "Insurable Interest and Reasonable Precautions: Blessed be the Meek (and Guillible?)" 1984 *South African Law Journal* 608

K S VISHWANATH « Protection & Indemnity: Risk: rights and obligations of sellers and buyers: In the second in a series of articles KS Vishwanath examines insurance issues surrounding the sale of goods », *Lloyd's List*, 13 août 1998

TABLE DES MATIERES

Sommaire	1
Introduction	2
Partie I – La notion d’intérêt assurable	9
Section 1 – La nature de l’intérêt assurable	9
1.1- Définition traditionnelle de la <i>common law</i> très restrictive	9
1.2- Définition française de l’intérêt assurable traditionnellement libérale	12
1.3- Evolution de la définition de l’intérêt assurable dans les pays de <i>common law</i>	16
Section 2 - L’intérêt assurable, un élément essentiel du contrat d’assurance	21
2.1- Les différents rôles de l’intérêt assurable	21
2.1.1 - L’identification du contrat d’assurance	21
2.1.2 - L’identification du bénéficiaire de l’assurance	23
2.2- La complexification et la valorisation de la doctrine de l’intérêt assurable	25
2.2.1- L’intérêt assurable : un élément du contrat d’assurance	25
2.2.2- L’importance de la notion d’intérêt assurable	27
2.3- La sanction de l’absence d’intérêt assurable	29
Partie II - L’application de la théorie de l’intérêt assurable aux assurances maritimes	32
Section 1 – Le moment de l’intérêt assurable	32
1.1- La théorie du moment de l’intérêt assurable	32

1.2- L'assurance « sur bonne ou mauvaise nouvelle »	34
1.3- L'intérêt assurable et la vente internationale de marchandise	37
Section 2- Le principe indemnitaire et l'intérêt assurable	42
2.1 – La doctrine du principe indemnitaire	42
2.2- Les valeurs assurables	44
2.3- Les réformes des législations sur l'intérêt assurable	47
2.3.1- La réforme australienne	48
2.3.2- Le projet de réforme anglais	51
2.3.3- Faut-il réexaminer les dispositions françaises sur l'intérêt assurable?	54
Conclusion	57
Annexe	59
Bibliographie	95
Table des matières	98