

BGE 86 II 263

Bundesgericht (BGE), 1960-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_BGE_86_II_263

FR: ATF 86 II 263

IT: DTF 86 II 263

Regeste

Regeste Tragweite der in einem Seeversicherungsvertrag vorgesehenen Franchise (Freiteil).

Regeste Portée de la franchise prévue dans un contrat d'assurance de transports maritimes.

Regesto Portata della quota in franchigia prevista in un contratto d'assicurazione di trasporti marittimi.

Erwägungen

E. 6

Les recourantes désirent être indemnisées en plein pour la perte de 300 sacs tombés en mer lors du déchargement et de 6265 sacs avariés par les pluies à cette même occasion. Comme elles ont reçu \$ 1806,47, leur réclamation se limite à la différence, soit \$ 4691,88. Elle se divise (cf. consid. 3) en deux postes: \$ 185,42 (soit le prix de 188 sacs) seraient dus à la Compagnie libanaise d'assurances et le reste à Stemar. Le sort de ces deux demandes dépend de la portée de la franchise prévue dans le contrat d'assurance. S'il s'agit d'une franchise dite à atteindre (ou encore: ordinaire, simple, frei von ... %, free from average under ... %, règlement intégral, franchise atteinte ou dépassée), les créances prétendues existent. L'intimée accorde en effet que la perte des 6265 sacs est couverte, en principe, par l'assurance; son montant global dépassant le 3% de la cargaison assurée, la franchise est atteinte et le sinistre donne droit à une pleine indemnisation. L'intimée admet cette conséquence, mais elle prétend que la franchise est en l'espèce "déductible" ou "à déduire" sur toute la somme assurée. (Abzugs-, Dekort-, Exzedentenfranchise; frei von den ersten ... %; free from average in excess of ... %). a) Le texte des clauses particulières de la police d'assurance ne spécifie pas de quelle franchise les parties sont convenues. Il semble néanmoins qu'il y ait présomption en faveur de la franchise à atteindre; celle-ci est en effet souvent qualifiée, spécialement en droit anglo-saxon, de simple ou ordinaire (ainsi dans les "Praktische Gleichwertigkeitstabellen", publiées par l'Union internationale d'assurances-transports et la Chambre de Commerce internationale, p. 22, D 39) ou désignée par le terme anglais "franchise". (Cf. "Internationales Versicherungslexikon", publié par la Conférence européenne des Services de contrôle des assurances privées, Berne 1959, p. 257 et 258, no 953). On peut cependant réserver la question de savoir si cette BGE 86 II 263 S. 267 acception est reçue, car les conditions générales appliquées prévoient clairement une franchise à atteindre. b) Les Institute Cargo Clauses (W.A.) annexées à la police et déclarées applicables par les clauses particulières de celle-ci libèrent les assureurs de l'obligation de couvrir les risques d'avarie au-dessous d'un pourcentage donné (art. 5). La clause "free from average under the percentage specified in the policy" désigne sans conteste une franchise à atteindre (cf. Praktische Gleichwertigkeitstabellen, p. 22/23, D 39; FINKE, Handwörterbuch des Versicherungswesens, vol. 1, p. 697), la franchise à déduire

s'exprimant par les termes "excess of". Certes, la franchise ne s'applique pas dans certains cas. Dans l'assurance transports, des circonstances variées peuvent entraîner de légères pertes sur la marchandise assurée sans que le risque propre du transport soit en cause; ces pertes, en général minimes, exigeraient des frais disproportionnés pour les constater et en déterminer la cause; il se justifie dès lors, par économie et pour éviter des litiges à propos de bagatelles, d'éliminer de l'assurance un pourcentage ou une somme peu élevées (RIPERT, Droit maritime, 1930, tome III, p. 807/808, nos 2767 et 2768; un autre but est parfois assigné à la clause de franchise, soit de corriger une prime uniforme par une franchise fixée selon la sensibilité de la marchandise aux risques de mer: op.cit. no 2769). Lorsque le bateau s'échoue, coule ou brûle, cette considération perd de l'importance, vu l'étendue habituelle du dommage; et si par hasard celui-ci reste faible, la mansuétude des assureurs tend à encourager les intéressés à sauver le maximum; elle est encore plus indiquée lorsque le contrat prévoit le délaissement au lieu de l'action d'avaries. Une autre considération, qui - comme les précédentes - n'affecte en rien la portée de la franchise, explique son absence en cas d'avarie grosse ou commune. Lorsque les intéressés supportent en commun les dommages et les frais causés volontairement pour sauver un des intérêts assurés (cargaison, BGE 86 II 263 S. 268 frêt, navire) d'un danger commun, la perte subie naît en général du risque de transport lui-même; elle est en outre élevée dans la plupart des cas; enfin, l'acte dommageable ou les frais engagés sont ordonnés dans l'intérêt de tous et pour éviter un plus grand mal. On ne peut donc déduire des exceptions à la franchise une interprétation différente du texte clair du contrat. c) Du reste, les conditions générales anglaises correspondent aux clauses reçues dans divers pays en matière d'assurances-transports, spécialement pour la marchandise chargée en sacs. Certes, les dispositions légales et, surtout, les conventions usuelles diffèrent parfois d'un pays à l'autre et à l'intérieur d'un même pays. Une certaine unité se dégage cependant. Ainsi les contrats fondés sur les "conditions générales pour l'assurance des marchandises contre les risques de transport" (C.G.A.T. 1940) prévoient en principe une franchise à atteindre (BERTHOUD, L'assurance contre les risques de transport, p. 66; KÖNIG, Schweiz. Privatversicherungsrecht, 2e éd. p. 317/318). Ces conditions expriment l'état du droit suisse qui n'est pas codifié dans une loi, malgré la fréquence des conventions conclues (KÖNIG, op.cit. p. 302/303). Quant aux lois et aux usances des pays maritimes, dont un pays sans issue sur la mer s'inspire nécessairement, elles prévoient pour la plupart une franchise à atteindre (ainsi l'Allemagne et l'Angleterre: SCHLEGELBERGER, Seeversicherungsrecht und Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen, 1960, p. 118 et 120; pour la France: RIPERT, op.cit. p. 808, no 2767; contra, le même auteur dans son Précis de droit maritime, 1942, p. 407, no 701, al. 1). d) On ne saurait objecter que, dans d'autres domaines du droit, la franchise est en principe déductible. Le but de cette institution varie en effet suivant le domaine où elle apparaît. Dans l'assurance-maladie notamment, elle tend à éviter des abus et à empêcher que l'assuré ait BGE 86 II 263 S. 269 recours sans nécessité aux soins médicaux et pharmaceutiques. e) Pour admettre que la franchise est déductible, la cour cantonale tire argument, contre le texte clair du contrat, de l'attitude des intéressés. Celle-ci toutefois n'a pas la portée que lui donne l'arrêt attaqué. Tout d'abord, la police libanaise no 51.931/94 peut se comprendre sans contradiction aucune comme assurance d'une franchise à atteindre, dans l'hypothèse où le dommage serait inférieur au pourcentage fixé dans la police suisse; elle se réfère d'ailleurs aux Institute Cargo Clauses (W.A.), qui prévoient une telle clause. Elle peut aussi avoir été conclue pour le cas, éventuel, où la franchise convenue serait interprétée, contre l'avis de Stemar, comme déductible. Il n'est en tout cas pas constant que

l'assureur libanais ait conclu la police dans le sens préconisé par l'intimée d'après les indications précises de Warmex SA ou d'elle-même. Quant au texte de la police libanaise, il ne contient aucune confirmation de l'interprétation soutenue par l'arrêt attaqué. Celui-ci invoque, il est vrai, l'attitude ultérieure des recourantes. Une fois le risque réalisé, elles se sont en effet trompées sur le sens réel et objectif du contrat fondant leurs prétentions. La Compagnie libanaise d'assurances a même payé en fonction de cette erreur. Celle-ci toutefois importe peu, vu le texte clair et précis des clauses de la police suisse; les recourantes n'étaient d'ailleurs pas parties à ce contrat et elles n'ont acquis des droits que dans la mesure où Warmex SA et l'Union les ont voulu. Or une intention contraire à celle exprimée dans les termes de la police n'a pas été établie et l'intimée n'invoque pas son erreur (qui n'entraînerait d'ailleurs pas nécessairement l'effet escompté; cf. RO 59 II 324). Un indice conduit au contraire à penser que l'intimée elle-même voulait une franchise à atteindre; elle s'est assurée auprès des Lloyd's pour \$ 50 000 selon les Institute Cargo Clauses BGE 86 II 263 S. 270 (W.A.), qui prévoient la franchise à atteindre, et sans stipuler, dans les conditions particulières, une clause contraire. L'attitude des intéressés lors de la conclusion des contrats suisse et libanais et leurs opinions ultérieures n'infirmement donc pas le texte des Institute Cargo Clauses (W.A.).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.