

FINMA_VERSICHERUNGSRECHT 19961219_f_ge_-_00 vom 19. Dezember 1996

FINMA Versicherungsrecht, 1996-12-19, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/finma_versicherungsrecht_19961219_f_ge_-_00

FR: FINMA_VERSICHERUNGSRECHT 19961219_f_ge_-_00 du 19 décembre 1996

IT: FINMA_VERSICHERUNGSRECHT 19961219_f_ge_-_00 del 19 dicembre 1996

Erwägungen

E. 2

Cette modification du contrat a été refusée par l'HELVETIA, compte tenu des sinistres toujours en suspens. Par courrier du 3 juillet 1991, l'HELVETIA a communiqué au demandeur sa décision de refuser la couverture du sinistre du 18 juin 1991 et d'annuler le contrat d'assurance avec effet immédiat, se fondant sur les conclusions du rapport de Monsieur P.-A. R. du 29 juin 1991. Il s'en est suivi un échange de correspondance entre les conseils des deux parties qui n'a abouti à aucun accord, les demandeurs objectant pour leur part: - que les flotteurs du bateau avaient été modifiés avant la proposition d'assurance - que le mât et beaupré avaient été un peu rallongés, soit d'un pourcentage minime ne modifiant en rien la solidité du bateau - que la légère augmentation de la surface vélique ne jouait pas de rôle important. En bref, que ces quelques modifications légères ne nécessitaient aucun avis particulier, ni modification du permis de navigation. C'est ainsi que par demande déposée en conciliation le 27 avril 1993, Messieurs A. G. et F. et A. B. ont assigné en paiement l'HELVETIA COMPAGNIE SUISSE D'ASSURANCE pour la somme de Fr. 63'437,50 plus intérêts à 5 % dès le 15 juin 1991, soit Fr. 17'022.-- en remboursement du sinistre du 11 mai 1991 et Fr. 63'437.-- concernant le sinistre du 15 juin 1991.

L'HELVETIA a conclu au déboutement des demandeurs de toutes leurs conclusions pour motif de: - réticence et aggravation du risque (art. 6 et/ou 28 LCA) - exclusion de la couverture d'assurance, le sinistre étant constitutif d'un cas énuméré à l'art. 6.1 des conditions générales de l'assurance - faute grave de l'équipage (art. 14 al. 2 LCA) - sous-assurance 69 al. 2 LCA. Dans le cadre des enquêtes ordonnées par le Tribunal, ont été entendus les témoins suivants: - Monsieur E.P., architecte - Monsieur O. L., constructeur de bateaux - Monsieur P.-A. R., architecte expert-naval - Monsieur L.P., architecte naval (entendu par commission rogatoire). - Monsieur Ch.F., fabricant de matériel naval - Monsieur P. U., assureur. Les témoignages recueillis au sujet des circonstances et causes du sinistre sont contradictoires: Monsieur P.A. R. a confirmé ses différents rapports établis sur demande de l'HELVETIA. Il a ainsi considéré que la rupture de la coque centrale était typiquement celle d'une explosion et non de l'intervention d'une force extérieure, comme un choc avec un objet flottant. De plus, la brisure observée se situait au point faible de la structure de la coque. Le témoin a encore confirmé les modifications survenues sur le bateau, sans pouvoir préciser la date des travaux. Le mât, à l'origine d'une longueur de 17m 50 avait été porté à 20 mètres puis encore 21,20 m. Au moment du sinistre il avait 20 mètres. Le beaupré avait également été rallongé. De plus, à l'origine, le bateau avait une surface vélique de 57 à 58 m². Après les modifications du beaupré et du mât, la surface vélique avait été portée à 10 m² sur la grand-voile et 15 m² sur le carré avant, pour un mât d'une hauteur de 20 m. Les contraintes sur le bateau avaient par conséquent été augmentées

en raison de l'augmentation de la surface vélique, sans renforcement adéquat. Cela permettait de

E. 3

conclure qu'une surcharge était à l'origine de la rupture de la coque, conjuguée avec les mauvaises conditions météorologiques. Monsieur O.L.: Ce témoin s'est occupé de l'entretien ainsi que de l'amélioration du bateau, notamment entre son acquisition et le sinistre. Il s'agissait d'un F37 soit un prototype exécuté en un seul exemplaire. Monsieur L. a confirmé que le TRIMARAN était retourné en France chez le constructeur d'origine pour des améliorations. A l'origine il mesurait 9,15 m et au moment du sinistre 11,9. La coque centrale n'avait jamais été rallongée. Seuls les flotteurs l'avaient été. Le but des modifications était d'améliorer la performance et solidité du bateau. Le jour du sinistre il y avait des conditions extrêmes sur le lac et la vague était mauvaise. Il n'était pas exclu que l'origine de la cassure fût due à la collision avec un objet se trouvant sur le lac. Monsieur P.A. Bo: Ce témoin naviguait sur le bateau des demandeurs depuis deux ans environ. Il n'était pas sur l'A. le jour de la course du BOL D'OR, mais sur un autre bateau. A un certain moment il y avait eu un coup de vent localisé qui n'avait pas touché tous les bateaux. L'A. pouvait être qualifié de FORMULE 1. A ce titre il était en constante évolution, le but étant de l'améliorer après chaque compétition. Monsieur Bo. avait navigué avec des forces plus importantes, force 7, sans qu'il y ait eu des problèmes de structure du bateau. Il a confirmé que le flotteur avait été agrandi avant l'accident pour donner une meilleure stabilité au bateau. La coque centrale était plus courte que les flotteurs. Monsieur E.P. Monsieur P. se trouvait sur le bateau au moment de l'accident. Il a confirmé l'arrivée subite et imprévisible d'un coup de vent extrêmement violent. L'A. a commencé à taper quelques fois sur les vagues et subitement il s'est cassé, sans qu'il soit possible d'affirmer si la cassure était liée à un obstacle se trouvant sur le lac ou au choc de la coque sur les vagues. Le bateau était apte à supporter des vents violents. L'équipage était de plus composé de navigateurs expérimentés. Il n'avait pas été possible de rentrer au port car le coup de vent était arrivé très vite. Monsieur Ch. F. Son entreprise avait procédé au printemps 1990 sauf erreur, à l'allongement du mât qui était passé de 18 mètres à 20 mètres, selon un accord avec les architectes du bateau. Le beaupré avait également été rallongé. Ces modifications avaient pour but d'augmenter l'efficacité des voiles sans charger davantage le bateau. Il était très fréquent d'opérer des modifications sur des bateaux déjà conçus. L'A. n'était pas à la limite de ses capacités. L'équipage avait effectué des tests comme c'est l'usage au niveau des forces et n'avait relevé aucune faiblesse. Monsieur L.P. Son entreprise était spécialisée dans la conception et construction de bateaux multicoques de 6 à 42 mètres. Le bateau des demandeurs avait été construit en 1988 suivant les plans de son bureau par le constructeur CDK. En 1991 à 1993, le bateau a reçu une modification essentielle concernant le changement de taille des flotteurs et des modifications mineures portant sur le beaupré, le mât et la voilure. Les flotteurs avaient été changés, le beaupré allongé d'un mètre, le mât rallongé sauf erreur de 2m50 et la surface vélique augmentée. Ces modifications étaient destinées à améliorer la compétitivité et fiabilité du bateau.

E. 4

La structure de l'A. était apte à encaisser les efforts dus aux modifications (procès-verbal de commission rogatoire du 7.2.96). Dans leurs écritures après enquêtes et lors de l'audience de plaidoirie du 16 septembre 1996, les parties ont persisté dans leurs conclusions. Motifs: Le présent litige concerne deux sinistres, le premier du 11 mai 1991 et le second du 15 juin

1991. Concernant l'avarie du 11 mai 1991, l'HELVETIA a fait valoir l'article 69 al. 2 LCA (sous-assurance) pour justifier une réduction de ses prestations de Fr. 15'642.-- à Fr. 9'201,20. S'agissant de l'avarie du 15 juin 1991, la défenderesse invoque principalement: - l'absence de couverture contractuelle, - subsidiairement l'aggravation du risque au sens de l'article 28 LCA - subsidiairement encore la faute grave de l'équipage - enfin la sous-assurance. Les parties sont liées par un contrat d'assurance bateau police N° ... Ce contrat est régi par les conditions générales d'assurances, édition 1989 et la loi sur le contrat d'assurances (LCA). A. Sous-assurance Aucune disposition des conditions générales du contrat d'assurance liant les parties ne traite spécifiquement de la question de la sous-assurance. Il convient dès lors de se référer aux articles de la loi sur le contrat d'assurances. L'art. 69 LCA dispose à ce sujet que "si la somme assurée n'atteint pas la valeur de remplacement (sous-assurance), le dommage doit être réparé, sauf convention contraire, dans la proportion qui existe entre la somme assurée et la valeur de remplacement. Cet alinéa est précisé par la doctrine comme suit: En cas de dommage partiel l'assureur indemnise au prorata de la somme assurée par rapport à la valeur de remplacement, cette proportion étant alors appliquée au montant du dommage (Bernard VIRET, Revue suisse des assurances 1994, p. 164). L'article 62 LCA définit la valeur de remplacement comme la valeur de l'intérêt assuré au moment du sinistre. Il incombe à l'assureur qui entend réduire ses prestations pour cause de sous-assurance de prouver la discordance entre la somme assurée et la valeur de remplacement (Cour de justice civile Genève 1.5.1981, arrêt des tribunaux civils suisses dans les contestations de droit privé en matière d'assurance, ci-après: RBA, XIV 68). En l'espèce, l'HELVETIA ASSURANCE retient que la valeur de remplacement du bateau assuré au moment des avaries s'élève à Fr. 425'000.--, se fondant en cela sur le rapport de Monsieur P.-A. R. daté du 9 juillet 1991. La défenderesse se base également sur la propre demande de Messieurs B. et G., datée du 20 juin 1991, de porter la somme d'assurances du bateau à la valeur de Fr. 580'000.--, demande basée sur l'avis de Monsieur L. qui a retenu ce montant comme coût de construction du bateau. Les demandeurs ont pour leur part relevé que l'A. a été construit en France pour le prix de Fr. 250'000.-. Selon une estimation du constructeur en France datée du 28 août 1991 et produite sous pièce 13 chargé dem., la fabrication de ce bateau à cette époque aurait bien coûté FF 1'000'000.-. Le Tribunal ne peut retenir comme probante la pièce 13 produite par les demandeurs, dont le contenu n'a pas été confirmé sous la foi du serment.

E. 5

Cela étant, il y a bien lieu d'admettre que l'A. a été construit en 1987-1988 par le constructeur français CDK, sur la base des plans du bureau d'architecture navale PE. et PR. pour le prix non contesté de Fr. 250'000.-. Il est par ailleurs certain que ce même bateau construit en Suisse l'aurait été pour un montant sensiblement supérieur, environ Fr. 580'000.-- selon le témoin L. et Fr. 425'000.-- selon Monsieur P.-A. R. En l'espèce, les demandeurs ont déterminé le montant de leur dommage sur la base des prix suisses de réparation, à savoir les factures du chantier naval R. L. SA de - Fr. 15'642.-- : frais de remise en état du bateau, suite au premier sinistre - Fr. 60'000.-- : frais de remise en état du bateau, suite au deuxième sinistre, puis - Fr. 3'437,50 : frais de dépannage. La systématique de l'article 69 LCA fondée sur la proportion existant entre la somme d'assurance et la prime a pour conséquence que le montant du dommage et la valeur de remplacement de l'objet assuré soient calculés selon les mêmes critères. C'est ainsi à juste titre que l'HELVETIA objecte qu'il n'est pas admissible de déterminer la valeur de remplacement du bateau selon les prix français (ce qui détermine le montant de la prime) et le montant du dommage selon

les prix suisses de réparation. En conséquence il y a bien lieu de retenir une sous-assurance pour les prix de réparation des avaries des 11 mai 1991 et 15 juin 1991. La réduction retenue par la défenderesse apparaît fondée puisque basée sur une valeur de remplacement du bateau de Fr. 425'000.--, soit le prix retenu par Monsieur R., qui est nettement inférieur à celui de Fr. 580'000.-- retenu par Monsieur L. En conséquence la déduction opérée par l'HELVETIA ASSURANCE sur le montant total de l'indemnité à verser est justifiée. Il sera en conséquence donné acte à l'HELVETIA de son accord à verser la somme de Fr. 9'201,20 à titre de dédommagement du premier sinistre. Absence de couverture lors de l'avarie du 15 juin 1991 L'étendue de la couverture d'assurance dont ont bénéficié les demandeurs est définie par les conditions générales d'assurance des bateaux. Selon l'article C3 CGA, l'assurance couvre d'une part: - les événements pris en charge par l'assurance CASCO partielle - les accidents, à savoir des dommages dus à une cause soudaine violente et extérieure (par exemple collision avec des objets flottants L'article C6 CGA précise quels sont les cas non couverts par l'assurance, notamment: - les dégâts sans caractère accidentel - les dommages consécutifs à un défaut de matière ou de construction, à une mauvaise navigabilité du bateau, à un équipement insuffisant, à la surcharge, à la vétusté, à la vermoulure - soit d'une façon générale les dégâts liés à l'état du bateau. Il importe liminairement de déterminer laquelle des parties supporte le fardeau de la preuve: Est-ce à l'assuré de rapporter la preuve que les conditions de couverture sont remplies ou à l'assureur de démontrer l'existence de conditions justifiant l'exclusion de couverture? La faculté d'exclure certains événements de la couverture d'assurance découle directement de la formulation de l'art. 33 LCA. La doctrine distingue à ce sujet les clauses d'exclusion directes, à savoir lorsque les parties recourent à une formule du genre "tout est

E. 6

couvert sauf..." et les clauses d'exclusion indirectes en ce sens que les conditions d'assurance délimitent d'entrée de cause et de façon restrictive le risque couvert. On en déduit que tout ce qui n'est pas inclus dans la notion limitée du risque défini n'est pas couvert. La distinction entre les exclusions directes et indirectes a des effets sur la répartition de la charge de la preuve. Lorsque le contrat contient des clauses d'exclusion directes, le fardeau de la preuve doit être réparti comme suit: Il incombe tout d'abord à l'ayant-droit d'établir qu'un événement présentant le caractère du risque contre les conséquences duquel l'assurance a été conclue s'est produit. Il incombe ensuite à l'assureur, qui entend se prévaloir d'une clause d'exclusion, de faire la preuve de l'existence des conditions justifiant l'exclusion dans le cas d'espèce. Lorsque le contrat contient des clauses d'exclusions indirectes la preuve que les conditions de couverture sont remplies incombe à l'ayant-droit (Bernard VIRET, revue suisse des assurances 1994 p. 253 et suivants; Cour de justice GE 28.5.1971 RBA XIII 52; Tribunal fédéral 22.11.1990 RBA XVIII 7; Tribunal supérieur Soleure 7.1.1975 RBA XIV p. 84). En l'espèce, le contrat d'assurance liant les parties définit à son article C6 1 à 10 la liste des cas non assurés dont notamment sous chiffre C6.4 les motifs d'exclusion de risques retenus par l'HELVETIA dans le présent litige. Il y a donc lieu de retenir que les conditions générales connaissent des formes d'exclusion directe du risque assuré avec pour conséquence que le fardeau de la preuve se répartit comme suit: - les demandeurs doivent rapporter la preuve que le bateau assuré a été endommagé sans avoir à en établir la cause - l'assureur qui entend se prévaloir d'une clause d'exclusion doit faire la preuve de l'existence de conditions justifiant l'exclusion dans le cas d'espèce. a) preuve du dommage Il n'est pas contesté que l'ACTURUS a été sérieusement endommagé alors qu'il participait le 11 juin 1991 à la course du BOL D'OR. Cette avarie a

entraîné des frais de remorquage pour un montant de Fr. 3'437.--. Le coût des réparations de la coque a été déterminé à Fr. 60'000.--. Sous réserve de la question de la sous-assurance, ces montants ne sont pas litigieux. b) réalisation d'une clause d'exclusion 1. Aggravation du risque 28 LCA Selon l'art. 28 LCA, l'aggravation essentielle du risque au cours de l'assurance, provoquée par le preneur d'assurance, a pour effet que l'assureur n'est plus lié par le contrat. Selon l'art. 4 LCA, sont réputés importants les faits au sujet desquels l'assureur a posé par écrit des questions prévues et non équivoques. Enfin, l'art. 32 LCA prévoit que l'aggravation du risque restera sans effets juridiques si elle n'a exercé aucune influence sur le sinistre et sur l'étendue des prestations incombant à l'assureur. En l'espèce, l'HELVETIA ASSURANCE considère que l'augmentation de la surface vélique du TRIMARAN qui a passé de 71 m² à 100 m² constitue un fait important de nature à influencer sur la détermination de l'assureur à conclure le contrat. Il est exact que la proposition d'assurance remplie par les demandeurs mentionne une surface vélique de 71m². Les demandeurs soutiennent cependant que, s'agissant d'un bateau de compétition, il était connu de l'assureur que ce type de voilier devait être constamment modifié pour tenir compte des données de l'expérience. Les enquêtes ont permis d'établir que le bateau assuré avait subi plusieurs modifications après sa construction et la conclusion de la police d'assurance en juillet 1989. Les flotteurs

E. 7

avaient été changés en 1989. Le mât et beaupré rallongés avec pour conséquence une augmentation de la surface vélique. Ces modifications ont cependant été qualifiées d'habituelles pour un bateau de régate, leur but étant d'obtenir une meilleure performance et solidité du bateau (témoins L., B., F. et L.P.). Ce dernier témoin a confirmé que la modification essentielle apportée au bateau concernait le changement de taille des flotteurs et des modifications mineures, en terme de travail de chantier, qui avaient porté sur le beaupré, le mât et la voilure. Ces légères modifications avaient été effectuées selon les plans de l'architecte naval, lequel avait procédé à un calcul de résistance et s'était prononcé sur le choix des matériaux (procès-verbal de commission rogatoire du témoin L. P. ad question 14). Le seul témoignage contraire a été rapporté par Monsieur P.A. R., qui a considéré que l'argumentation importante de la surface vélique du bateau avait entraîné un effort important sur les structures, le poids du bateau passant de 450 Kg à près du double. Ce témoignage, bien qu'émanant d'une personne qualifiée, ne suffit cependant pas à lui seul à écarter les dépositions concordantes des autres témoins qui ont considéré que les modifications apportées n'avaient pas entraîné de surcharge du bateau. Ainsi, face à ces déclarations contradictoires et faute d'être en possession d'une expertise fiable, le Tribunal ne peut retenir que les modifications apportées à l'A., notamment l'augmentation de la surface vélique, ont entraîné une influence déterminante sur le sinistre du

E. 11

juin 1991. 2. Absence de couverture L'article C6 CGA prévoit que ne sont pas couverts les dégâts sans caractère accidentel ainsi que les dommages liés à l'état du bateau. En l'espèce, et pour les motifs déjà développés ci-dessus il n'a pas été possible au Tribunal de déterminer avec certitude les causes de l'avarie du 11 juin 1991. Les explications des parties sont plausibles de part et d'autre sans que le Tribunal n'ait d'éléments suffisants pour privilégier une des deux thèses défendues. Il en résulte que l'HELVETIA n'a pas rapporté comme elle le devait, la preuve de l'existence d'une condition d'exclusion d'assurance. Faute grave de l'équipage selon l'art. 14 al. 2 LCA Selon l'art. 14 al. 2 LCA, l'assureur peut réduire sa

prestation dans la mesure répondant au degré de la faute. Selon la jurisprudence, commet une faute grave celui qui viole un devoir élémentaire de prudence dont le respect s'impose à toute personne raisonnable placée dans la même situation (ATF 95 II 340, Semaine judiciaire 89 p. 102). C'est à l'assureur de prouver la faute grave. En l'espèce, l'HELVETIA reproche aux demandeurs d'avoir participé à la course du BOL D'OR alors que les conditions météorologiques étaient particulièrement mauvaises. Les témoignages recueillis à ce sujet ont démontré cependant qu'un coup de vent est arrivé subitement sur le lac, sans qu'il fut possible à l'équipage de regagner le port (témoin P.). La violence du vent a été très localisée et n'a pas touché tous les bateaux (témoin B.). L'équipage était de plus composé de marins particulièrement expérimentés. Il n'a pas été établi que ceux-ci auraient mal manœuvré le bateau. Dans de telles circonstances, il n'apparaît pas fondé de reprocher au demandeur d'avoir continué la course du Bol d'Or. Le reproche de faute grave au sens l'art. 14 LCA ne peut en conséquence être retenu. Au vu de ce qui précède, la demande d'indemnité de Messieurs G. et B. pour le sinistre du 11 juin 1991 est fondée dans son principe. Le Tribunal relève cependant qu'il a retenu qu'il y avait sous-assurance, de sorte que l'indemnité doit être réduite Fr. à 37'316.-- selon le calcul suivant: Fr. 63'437,50 x Fr. 250'000.-- divisé par Fr. 425'000.-- = Fr. 37'316.-.

8 Ce montant porte un intérêt moratoire de 5 % conformément à l'article 104 CO. La défenderesse relève que la créance qui résulte du contrat est exigible quatre semaines après que l'assureur a reçu les renseignements lui permettant de se convaincre du bien-fondé des prétentions des assurés. Les renseignements qu'il incombaient aux demandeurs de fournir ont été transmis immédiatement après les sinistres à l'assurance et les factures de réparations début juillet 1991. L'HELVETIA a offert de régler la somme de Frs 9'201.20 en règlement du sinistre du 11 mai 1991, selon courrier du 10 juillet 1991. Les demandeurs ont à tort refusé cette indemnité de sorte qu'ils ne peuvent exiger des intérêts moratoires avant le prononcé du présent jugement. La créance du second sinistre était exigible dès la production des factures de réparation. Les intérêts moratoires courent ainsi depuis 1er août 1991. Dépens Vu l'issue du présent litige, le Tribunal considère pouvoir compenser les dépens.

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