Urteilskopf

86 II 263

42. Extrait de l'arrêt de la IIe Cour civile du 2 juin 1960 dans la cause Compagnie libanaise d'assurances SA et Stemar contre L'Union, Compagnie d'assurances contre l'incendie, les accidents et risques divers.
Regeste (de):
Tragweite der in einem Seeversicherungsvertrag vorgesehenen Franchise (Freiteil).

Regeste (fr):
Portée de la franchise prévue dans un contrat d'assurance de transports maritimes.

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

BGE 86 II 263 S. 263

A.- Par contrat des 5 et 7 septembre 1953, la société en commandite Stemar, à Beyrouth (ci-après: Stemar), acheta à la maison Warmex SA, à Genève, deux lots de ciment en sacs, CAF Kuwait. Un lot de 158 566 sacs, pesant 7877 tonnes, fut embarqué à Constanza, en Roumanie, sur le vapeur "Giuseppe Mazzini". La marchandise étant vendue CAF, Warmex SA l'assura pour la somme de $ 156 400 auprès de l'Union, Compagnie d'assurances contre l'incendie, les accidents et

BGE 86 II 263 S. 264

risques divers, Direction spéciale pour la Suisse, branche maritime et transports, à Genève (ci-après: l'Union). Les clauses particulières de la police définissaient comme suit les risques assurés: Risques maritimes, risques de guerre, grève, émeute et risques de mouillure par eau de pluie ou de mer, avec franchise de 3%, avaries partielles non couvertes. Selon Institute Cargo Clauses W.A., franchise 3%, remboursement de perte ou de vol de sacs entiers exclusivement, sans remboursement de perte de contenu partiel, incluant par contre le risque de mouille par eau douce et eau de mer. Selon les conditions générales anglaises, "les assureurs sont affranchis des risques d'avarie au-dessous (under) du pourcentage énoncé dans la police, sauf en cas d'avarie commune (ou grosse) ou si le vaisseau ou bâtiment s'est échoué, a coulé ou brûlé, toutefois, nonobstant cette franchise, les assureurs seront tenus de payer la valeur assurée de tous colis perdus en totalité lors du ... déchargement ..." (clause 5). Selon l'usage, Warmex SA remit la police endossée à Stemar.
L'Union s'est assurée à son tour à concurrence de $ 50 000 auprès des Lloyd's, à Londres, "sous réserve d'une

franchise de 3% sur l'ensemble de la cargaison, avec inclusion des avaries et dommages par eau douce, ainsi que le vol et la non-livraison de sacs entiers". De son côté, l'acheteur conclut deux contrats complémentaires avec la Compagnie libanaise d'assurances SA, à Beyrouth, l'un pour garantir notamment "la franchise de 3% prévue dans la police d'assurances souscrite par les expéditeurs", le second pour assurer "les pertes et manquants suite à déchirure et éclatement des sacs exclus de la couverture de la police". Les conditions générales étaient les "Institute cargo clauses W.A.", il en était de même pour la police des Lloyd's.

B.- Alors qu'il faisait route vers le Golfe Persique, le "Giuseppe Mazzini" essuya une violente tempête dans l'Océan Indien et embarqua de l'eau. Une partie du ciment

fut mouillée dans les sacs, tandis que d'autres sacs, rompus en raison de leur mauvaise qualité et d'un arrimage défectueux, se répandaient dans la cale inondée. A Kuwait, le déchargement par allèges et la mise à terre de la marchandise furent effectués sous des pluies torrentielles. Se fondant sur deux rapports d'expertise, les intéressés fixèrent l'état de la cargaison. Celle-ci comprenait notamment 300 sacs tombés en mer et 6265 sacs avariés par les pluies lors du déchargement. La Compagnie libanaise d'assurances paya divers montants à son assurée; elle lui versa notamment une indemnité pour 188 sacs (3% de 6265). Stemar lui céda ses droits éventuels contre tous tiers, dans la mesure du paiement effectué.

C.- La Compagnie libanaise d'assurances, disant agir au nom de Stemar, réclama d'abord à l'Union une indemnité pour la perte de 6377 sacs (300 + 6265 - 188). Au cours des pourparlers, elle consulta un avocat sur l'interprétation de la clause de franchise. Celui-ci arriva à la conclusion qu'il s'agissait d'une "franchise à atteindre" (et non "à déduire") largement dépassée. L'Union soutint au contraire que la franchise de 3% devait se déduire du poids total de la marchandise assurée. Elle offrit paiement de ce qu'elle reconnaissait devoir et s'en acquitta.

D.- Agissant conjointement et solidairement, la Compagnie libanaise d'assurances et Stemar ont assigné l'Union en justice. Elles exerçaient les droits issus du contrat conclu par Warmex SA et ceux résultant du fait que, par le paiement, l'assureur libanais avait rempli des obligations assumées par l'Union et s'était fait transférer les créances correspondantes de Stemar. La défenderesse a conclu à libération des montants excédant son paiement.

E.- Le litige a été soumis sur divers points à la connaissance du Tribunal fédéral par la voie du recours en réforme. La IIe cour civile a notamment admis que l'on était en présence d'une franchise à atteindre.

Erwägungen

Considérant en droit:

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

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,

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

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 voulus. 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

(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'infirment donc pas le texte des Institute Cargo Clauses (W.A.).