

No

Dans le cadre d'une assurance casco partielle, il convient de déterminer si l'on est en présence d'un acte de pur vandalisme - manifestement non couvert - ou d'une tentative de vol. Dans cette dernière éventualité, le juge devra déterminer si la couverture d'assurance est limitée aux dégâts qui sont en relation directe avec la tentative de vol ou si elle s'étend à tous les dommages causés à l'occasion de la tentative, par exemple aux dégâts causés par des actes de vandalisme accompagnant une tentative de vol.

(Assurance corps de véhicules)

Tribunal du district de Neuchâtel, 16 mai 1994,
R. c. Compagnie d'Assurances Nationale Suisse, Bâle

Faits: A l'appui de sa demande, le demandeur allègue qu'il est propriétaire d'un bateau [...] amarré au port de St-Blaise; que dans la nuit du mercredi 14 au jeudi 15 août 1991, un ou des inconnus ont tenté de mettre en marche le moteur afin de voler le bateau, sans toutefois y parvenir; que suite à cette tentative de vol, le moteur du bateau [...] a été gravement endommagé; que les réparations nécessaires à sa remise en état se sont élevées à Fr. 8'290.--; que, enfin, durant la même nuit une ancre avec son cordage, d'une valeur de Fr. 203.60, ont été volés.

Il fonde sa demande sur le fait que son bateau est assuré en casco partielle auprès de la défenderesse qui, à ses yeux, refuse de payer la réparation du moteur sans motif et argument valable.

Lors de l'audience du 29 juin 1992 et par son mandataire, le demandeur reprend ses conclusions et déclare que lors de cette nuit du 14 au 15 août 1991, les inconnus ont dû sortir l'ancre de l'eau, ce qui démontre leur intention de partir. Comme ils n'avaient pas pu mettre en marche le moteur, ils ont alors voulu bricoler, puis, voyant leur insuccès, ils se sont vengés en sectionnant la conduite de la pompe d'alimentation d'huile. Il ajoute que ce dommage, dans la mesure où il s'agit d'un acte de vandalisme qui accompagne une tentative de vol, doit être couvert par la défenderesse.

A la même audience, la défenderesse, quant à elle, par son mandataire également, confirme qu'elle assure en casco partielle le bateau du demandeur et qu'elle couvre le dommage résultant du vol et de la tentative. Elle confirme que, selon l'avis de sinistre, il y a eu tentative de vol, respectivement vol de l'ancre et d'un cordage. Elle admet la couverture pour le vol de l'ancre et du cordage, mais la refuse en revanche pour les dégâts causés au moteur. En effet, elle allègue que selon les constatations faites par son expert, la conduite d'alimentation d'huile du moteur a été coupée probablement par un couteau; qu'il paraît évident que l'auteur du dommage n'a pas sectionné la conduite d'huile dans l'intention de voler le bateau; qu'il s'agit dès lors d'un dégât de vandalisme et non d'une tentative de vol, qui n'est couvert que par une assurance casco complète.

Elle ajoute ensuite que le dommage au moteur est consécutif au manque de graissage par suite d'interruption du circuit d'huile et que par conséquent, ce dommage ne saurait être pris en charge par elle, vu qu'il est intervenu, ultérieurement, alors que le demandeur pilotait son bateau.

Lors de son interrogatoire, le demandeur explique que, étant actif professionnellement dans le domaine des assurances, il a d'emblée appelé la police, en fin de matinée du

15 août 1991, lorsqu'il a constaté que quelqu'un avait pénétré dans son bateau. Le bateau était cependant amarré correctement lorsqu'il l'a trouvé, avec 2 boucles à l'avant et 2 cordes d'amarrage à l'arrière.

Il reconnaît que c'est lui-même qui a fait la course qui a conduit à la déficience du moteur. En effet, après être allé au bureau de police à St-Blaise, il est retourné au port, vers son bateau, mais n'a rien vu de spécial. Cependant, le capot du moteur vibrait lors de la mise en marche de ce dernier. Il l'a alors immédiatement arrêté et a enlevé ledit capot, mais n'a rien remarqué d'anormal, d'autant plus que, précise-t-il, la mécanique navale est un domaine complexe. Il a alors refermé le capot et remis en marche le moteur. Après avoir laissé tourner un moment le moteur pour le chauffer, il est sorti du port. C'est à ce moment-là qu'il a constaté un bruit anormal au moteur. Il déclare cependant ne pas avoir entendu, lors de cette course d'essai, un quelconque signal d'alarme, car, selon lui, son bateau n'était pas équipé d'un tel système. A tout le moins, précise-t-il, le propriétaire précédent, G., qui avait environ 70 ans, ne lui en avait pas parlé. En outre, les experts n'avaient pas non plus constaté la présence d'un tel système.

Il précise encore que dès qu'il a constaté le sinistre il a contacté T., atelier nautique, qui lui a répondu qu'il ne pouvait pas venir avant 2 à 3 jours pour examiner le bateau. Il a ensuite pris contact avec M., qui est venu le vendredi à 13h00.

Il ajoute ensuite que G. avait acheté son bateau neuf auprès de T., y compris l'équipement et que lui-même l'avait racheté le 22 avril 1991 pour Fr. 20'000.--, alors qu'il en valait le double. [...]

Entendu en qualité de témoin, C., appointé auprès de la police cantonale, a confirmé son rapport établi le 18 août 1991 suite à la plainte du 15 août 1991 déposée par le demandeur.

Il explique que le demandeur et lui-même se sont donnés rendez-vous directement au bateau, au port de St-Blaise. Celui-ci était amarré, mais il ne se souvient pas du système d'amarrage. Il confirme que le bateau était dans la position qui est celle que l'on voit sur la photo du 19.8.1991 versée au dossier. Il ajoute ensuite que le demandeur lui avait annoncé le vol d'une ancre et d'un cordage. Il n'a pas constaté de visu de dommage causé au moteur et au bateau; il déclare cependant se souvenir que le demandeur lui aurait dit que le moteur avait sûrement tourné, en ce sens qu'il pensait que quelqu'un l'avait probablement mis en marche. En tous cas, lorsqu'il a demandé que l'on mette le moteur en marche, le demandeur s'y est refusé, pour éviter de causer un dommage supplémentaire. Il l'a alors invité à se renseigner pour savoir ce qu'il en était.

Il déclare ensuite qu'il n'a pas vu le demandeur partir avec le bateau, car il était reparti alors que ce dernier était resté sur place, vu qu'il avait débâché le bateau. Il précise également qu'il n'a pas remarqué personnellement que la conduite d'huile était sectionnée, n'étant pas mécanicien. Il ne se rappelle d'ailleurs pas si le demandeur lui en avait parlé; en revanche, il se souvient que celui-ci ne voulait absolument pas mettre en marche le moteur pour ne pas l'endommager.

Finalement, il ajoute encore qu'il ne pense pas que l'inconnu soit venu uniquement pour saccager le bateau, vu qu'il n'y a pas eu d'autres actes de vandalisme. Le demandeur lui a d'ailleurs déclaré qu'il n'y avait pas de dommage au contact du moteur. A sa connaissance, il y a eu d'autres vols et actes de vandalisme à St-Blaise, mais il ne sait pas si c'était à la même période.

Motifs: En droit, il convient de poser et résoudre deux questions:

Le droit à la prestation d'assurance existe-il ? [...]

Existe-t-il des motifs justifiant le refus ou la réduction de la prestation ? [...]

Les parties sont liées par un contrat d'assurance combinée pour bateaux soumis à la LCA et aux CGA déposées au dossier. Il n'est pas contesté que dans le cadre de ce contrat, les parties avaient convenu d'une assurance casco partielle contre les dommages causés par incendie, forces de la nature, vol, bris de glaces, glissement de neige (art. 40 al. 2 ch. 2 CGA).

L'assuré qui désire mettre en oeuvre son assurance doit établir que sa prétention est fondée. Pour ce faire, il doit prouver l'existence d'un contrat d'assurance, la réalisation d'un événement couvert dans le cadre des CGA, ainsi que le montant du préjudice (B. Viret, Droit des assurances privées, Zurich, 1991, p. 131).

L'existence du contrat d'assurance n'est pas contestée.

Le montant du dommage s'élève à Fr. 203.60 pour le vol de l'ancre et du cordage et à Fr. 8'290.-- pour les dégâts causés au moteur suite à sa non lubrification. Pour des motifs de compétence du tribunal saisi, la demande porte cependant sur un montant de Fr. 7'999.--.

La seule question litigieuse est en réalité celle de l'existence de l'événement assuré.

L'art. 41 ch. 4 CGA définit la notion de dommages dus au vol comme étant la perte, destruction ou endommagement des choses assurées par suite d'un vol ou d'une tentative de vol, d'un vol d'usage, d'une soustraction, d'un détournement, d'un brigandage tentés ou consommés, mais pas par suite d'un abus de confiance.

Savoir si le sinistre allégué par le demandeur correspond à cette définition dépend, en droit, de la résolution de deux questions en cascade.

Il convient d'abord de déterminer si l'on est dans un cas de tentative de vol ou d'un acte de pur vandalisme. Si les actes allégués par le demandeur devaient être qualifiés de pur vandalisme, comme le soutient principalement la défenderesse, alors la couverture ne saurait être accordée. En revanche, si le tribunal devait aboutir à la conclusion que ces actes constituaient en réalité une tentative de vol, alors il devra déterminer si l'obligation de couverture de l'assurance est limitée aux dégâts qui sont en relation directe avec la tentative de vol ou si elle s'étend à tous les dommages causés à l'occasion de la tentative, comme c'est par exemple le cas des actes de vandalisme accompagnant une tentative de vol (cf. sur ce sujet Sem jud 1982 73).

Le tribunal constate cependant qu'il n'a pas à trancher ces deux questions, comme on le verra ci-dessous.

En effet, l'art. 47 ch. 1 al. 2 CGA prévoit que celui qui prétend au paiement d'une indemnité doit prendre toutes les mesures utiles pour établir les circonstances du sinistre et limiter les conséquences du dommage et, sur demande de la Compagnie, communiquer à celle-ci tous renseignements concernant le sinistre. Cette disposition consacre l'obligation de sauvetage prévue à l'art. 61 LCA qui prévoit, en cas d'inobservation, la possibilité pour l'assureur de réduire l'indemnité au montant auquel elle serait ramenée si l'obligation avait été remplie.

Néanmoins, l'art. 61 LCA ne saurait s'appliquer au cas d'espèce, vu que l'art. 12 CGA règle le problème de la sanction en cas d'inobservation de cette obligation. En effet, selon cette dernière disposition, si l'assuré ne se conforme pas à son obligation d'annonce et aux autres obligations qui lui incombent, ou s'il agit contrairement aux règles de la bonne foi, la Compagnie est libérée de ses engagements, à moins que l'assuré ne prouve qu'il a enfreint ses obligations sans faute de sa part ou que l'infraction n'a exercé aucune influence sur le dommage, respectivement sur les droits et obligations de la Compagnie.

Or, il convient à ce titre de relever le comportement paradoxal du demandeur. En effet, tout d'abord, il annonce immédiatement le sinistre à la police et se refuse à mettre en

marche le moteur, craignant d'aggraver le dommage éventuel subi. Puis, une fois que le gendarme venu sur place a quitté le port, il ne peut s'empêcher de mettre en marche le moteur. Il remarque alors que le capot-moteur vibre de manière inhabituelle et qu'il avait été touché par des tiers. Il arrête immédiatement le moteur, remet en place ledit capot et repart.

On peut s'étonner du comportement - contradictoire - du demandeur, qui passe d'une attitude extrêmement prudente à une attitude quasiment téméraire en quittant néanmoins le port en bateau, alors qu'il savait que des tiers avaient touché le moteur dudit bateau !

Par ailleurs, il a été établi par l'expert que le moteur du demandeur était équipé d'un double système d'alarme, soit celui du niveau d'huile ainsi que celui de la pression d'huile. De plus, ce système est efficace et fiable et ne pouvait donc pas, aux dires de l'expert, ne pas être entendu par le navigateur. On s'étonne dès lors que ce dernier n'ait pas remarqué le déclenchement de ces alarmes. Il est vrai que le demandeur a contesté l'existence des alarmes susmentionnées, mais, alors qu'il aurait dû le faire, il n'a pas, à réception de l'expertise, tenté de rapporter la preuve du contraire, voire posé des questions complémentaires.

Plus loin, l'expert précise qu'il connaissait plusieurs cas où, à la même époque, les tuyaux d'alimentation d'huile avaient été percés. Dans ces cas, les dégâts aux moteurs avaient pu être évités, du fait que les propriétaires en cause, constatant une fuite anormale d'huile, avaient fait contrôler leur installation et l'origine de la fuite.

On peut dès lors s'étonner d'une part que le demandeur n'ait pas entendu la double alarme, respectivement n'ait pas tenté d'apporter la preuve du contraire et d'autre part que, malgré sa propre attitude initiale extrêmement prudente, il ait utilisé son bateau alors qu'il savait que des tiers y avaient touché, sans l'avoir fait contrôler par un mécanicien, ce d'autant plus que lui-même a déclaré que la mécanique navale était un domaine complexe !

Par ailleurs, l'art. 44 ch. 2 CGA exclut de l'assurance les bris, ruptures et autres dégâts propres à l'emploi du bateau et dus à une cause interne, en l'absence de toute atteinte extérieure, qu'ils soient imputables à un défaut de graissage, au gel ou à un manque d'eau dans le radiateur, à un équipement insuffisant, à une manipulation erronée des organes mécaniques ou au fait que ceux-ci ont été forcés.

Or, en l'espèce, il est établi que le dommage est intervenu alors que c'est le preneur d'assurance lui-même qui pilotait le bateau, en violation manifeste de ses obligations en cas de sinistre. Il en découle que l'assureur ne saurait, à ce titre également, être tenu d'intervenir.

Finalement, l'art. 41 ch. 4 al. 3 CGA n'est également d'aucun secours pour le demandeur, étant donné que c'est précisément lui qui pilotait le bateau lors de la survenance des dégâts et que le bateau n'était pas soustrait à son pouvoir.

Il convient encore de signaler que si le cas d'assurance avait été admis, ce qui n'est pas tranché dans le présent jugement au vu du comportement subséquent de l'assuré, la demande aurait également dû être rejetée. En effet, le dommage aurait alors été constitué uniquement des frais de remplacement du tuyau sectionné. Or, le demandeur n'a fourni aucune preuve sur cet élément, qu'il n'a d'ailleurs pas chiffré non plus, de sorte que le tribunal n'aurait pu faire autre chose que de rejeter la demande pour cette raison également.

Au vu de ce qui précède, la demande sera admise en ce qui concerne le montant de Fr. 203.60 uniquement, correspondant aux frais de remplacement de l'ancre et du cordage, admis par la défenderesse, alors qu'elle sera rejetée pour le solde correspondant aux frais de réparation du moteur. [...]