



**TRIBUNAL D'ARRONDISSEMENT
DE LA BROYE ET DU NORD VAUDOIS**

Case postale
Rue des Moulins 8
1401 Yverdon-les-Bains

JUGEMENT D'EMBLÉE MOTIVÉ

rendu par le

PRÉSIDENT DU TRIBUNAL CIVIL

le

dans la cause opposant

Masse en faillite de X. SA à A. ASSURANCES

Réclamation pécuniaire

* * * * *

Audience du 18 juin 2008

Président : M. F. Knecht

Greffier : Mlle V. Rodigari, sbt

En fait :

1. La demanderesse, la masse en faillite de X. SA, est représentée par l'Office des poursuites et faillites d'Yverdon-Orbe-La Vallée-Grandson (ci-après: l'Office). La société X. SA était inscrite au Registre du commerce vaudois depuis le 6 janvier 1995, avec siège à Concise, mais les locaux de l'entreprise étaient dans la zone d'activités du Bey, à Yverdon-les-Bains. Le capital était constitué de dix actions nominatives liées de 10'000 fr. chacune, entièrement libérées. La société, qui reprenait de fait une activité de constructeur naval que la famille Y. exerçait de longue date, avait principalement pour but l'importation, l'exportation et la fabrication de bateaux, le commerce de bateaux et moteurs en tous genres, ainsi que la fabrication et le commerce de tous accessoires nautiques. Les administrateurs étaient aY., bY. et cY., tous trois avec signature individuelle.

Le 11 juillet 2005, aY. a adressé au Président du Tribunal d'arrondissement de la Broye et du Nord vaudois un avis de surendettement au sens de l'article 725 CO, en sorte que ce magistrat a prononcé le 1^{er} septembre 2005 la faillite sans poursuite préalable de X. SA et a ordonné sa liquidation en la forme sommaire. Selon l'état de collocation, les productions atteignent 8'416 fr. 45 en 1^{ère} classe, 257 fr. 55 en 2^{ème} classe et 68'226 fr. 75 en 3^{ème} classe. Les actifs sont constitués par des objets mobiliers pour 9'939 fr., dont 5'650 fr. insaisissables – revendiqués ou faisant l'objet de gages –, 1'293 fr. 99 de papiers-valeurs et créances, soit des actifs libres pour un total de 5'582 fr. 99, dont à déduire les frais de l'Office évalués à 4'000 fr. et les dettes de la masse évaluées à 800 fr., soit un montant net à répartir évalué à seulement 782 fr. 99, correspondant à un dividende de 9,303 % en 1^{ère} classe.

La défenderesse est A., Compagnie d'Assurances SA (ci-après: A.), dont le siège est à Lausanne, et qui était l'assureur de responsabilité civile d'entreprises et professionnelle de X. SA, selon proposition du 11 avril 2000 et proposition complémentaire du 11 juillet 2000. Ces propositions prévoyaient que la police d'assurance en question entrerait en vigueur le 11 avril 2000, avec une échéance au 31 décembre 2005. La prime annuelle, payable en une fois, était de 1'303 fr. 40. La somme d'assurance globale pour lésions corporelles et dégâts matériels ensemble se montait à 3 millions de francs. La proposition

complémentaire précitée avait en outre été corrigée manuscritement en son chiffre 4, afin de prévoir que les dommages aux « bateaux » (au lieu des « véhicules automobiles ») confiés pour être gardés ou pour faire l'objet d'un travail étaient couverts.

Ces propositions prévoyaient explicitement que les Conditions générales (CGA) pour l'assurance responsabilité civile d'entreprise et professionnelle (édition 1^{er} juin 1999), ainsi que les Conditions particulières pour l'assurance responsabilité civile des chantiers navals faisaient partie intégrante du contrat d'assurance.

Ces CGA prévoient notamment à leur article 1 que : « L'assurance couvre la responsabilité fondée sur les dispositions légales en matière de responsabilité civile encourue par l'entreprise désignée dans la police, du fait de mort, blessures ou autres atteintes à la santé de personnes (lésions corporelles), destruction, détérioration ou perte de choses (dégâts matériels) ». S'agissant des personnes assurées, l'article 2 prévoit notamment que l'assurance couvre la responsabilité du preneur d'assurance en tant que propriétaire de l'entreprise, les représentants du preneur d'assurance, ainsi que les personnes chargées de la direction ou de la surveillance de l'entreprise, dans l'accomplissement de leur activité pour l'entreprise assurée, les travailleurs et autres auxiliaires du preneur d'assurance (à l'exception des entrepreneurs et hommes de métier indépendants auxquels le preneur d'assurance a recours, tels que les sous-traitants, etc.), dans l'accomplissement de leur activité pour l'entreprise assurée et de celle en relation avec les biens-fonds, immeubles, locaux et installations assurés. L'article 7 des CGA (concernant les limitations de l'étendue de l'assurance) à sa lettre k) dispose que sont exclues de l'assurance les prétentions pour les dommages à des choses prises ou reçues par un assuré pour être utilisées, travaillées, gardées, transportées ou pour d'autres raisons (par exemple en commission ou à des fins d'exposition), ou qui ont été louées ou affermées, ainsi que les prétentions pour les dommages à des choses, résultant de l'exécution ou de l'inexécution d'une activité de l'assuré sur ou avec ces choses (par exemple transformation, réparation, chargement ou déchargement d'un véhicule). En outre, l'article 7 lettre l) des CGA stipule que sont exclues les prétentions tendant à l'exécution de contrats, ou, en lieu et place de celles-ci, à des prestations compensatoires pour

cause d'inexécution ou d'exécution imparfaite, en particulier celles relatives à des défauts ou dommages atteignant des choses ou des travaux que le preneur d'assurance, ou une personne agissant sur son ordre, a fabriquées, livrées ou fournis, et dont la cause tient à la fabrication, à la livraison ou à l'exécution, ainsi que les prétentions pour des frais en rapport avec la constatation et l'élimination des défauts ou dommages mentionnés ci-dessus, de même que les prétentions pour des pertes de rendement ou des dommages économiques consécutifs à de tels défauts ou dommages.

Les Conditions particulières pour l'assurance responsabilité civile des chantiers navals prévoient quant à elles, à leur article 1 lettre a), différentes dérogations à l'article 7 lettre k) et l) précité. En outre, l'article 1 lettre b) stipule que demeurent exclues de l'assurance les prétentions résultant de dommages aux parties d'un bateau qui font ou ont fait l'objet d'un travail (montage, réparation, entretien, contrôle), ou sur lesquelles un travail qui aurait dû être exécuté ne l'a pas été (non-remplissage d'huile, de solution anti-gel ou d'eau de refroidissement, omission de vidanger le système de refroidissement en cas de gel, etc.), ceci dans la mesure où le dommage résulte de l'exécution ou de l'inexécution du travail (chiffre 1), ainsi que les prétentions résultant de dommages à des systèmes hydrauliques (lubrification du moteur, refroidissement, dispositifs hydrauliques, etc.), ainsi qu'aux parties du bateau qui en dépendent, si le dommage résulte soit d'un non-remplissage ou d'un remplissage défectueux du système au moyen du liquide prescrit, soit d'un remplissage du système au moyen d'un liquide ou d'un mélange inapproprié ou inadapté aux circonstances, soit de l'omission de vidanger le système contenant un tel liquide ou mélange (chiffre 2). Le texte précise en outre que les parties suivantes d'un bateau sont réputées former une unité au sens du chiffre 1 : le moteur, le carburateur, le système d'allumage, le système d'injection, la pompe à eau, le système de refroidissement du moteur par turbine, la boîte de vitesse mécanique, la boîte de vitesse automatique, l'installation électrique, le démarreur, le système d'échappement, le réservoir (avec le système d'alimentation), les glaces, les sièges et la garniture intérieure, etc.

2. En septembre 1999, N., à Grandson, a commandé à X. SA un bateau Saphir 810 Offshore qui devait être construit par cette dernière pour le prix de 76'500 fr., plus quelques milliers de francs d'accessoires. Cette embarcation

devait être équipée d'un moteur GM502 de 8,2 litres et d'une puissance de quelque 500 chevaux, avec direction assistée et hélice inox.

Le bateau semble avoir été construit durant l'automne 1999 et baptisé Low Profile II. Au cours des mois suivants, il a fait l'objet de nombreuses améliorations qui ont été à l'origine de diverses factures. L'immatriculation semble être intervenue au cours de l'été 2000 et une facture récapitulative du 31 août 2000 indiquait un prix de revient total de 133'248 fr., sur lequel N. avait payé des acomptes à concurrence de 125'000 francs. Peu après, le 4 septembre 2000, une facture complémentaire de 4'890 fr. s'est encore ajoutée. En automne 2000, le client a en outre commandé un échappement spécial. Le 28 août 2001, X. SA a émis à l'attention d'N. une facture récapitulative pour le solde dû en août 2000, plus les modifications de l'automne de cette année-là, enfin pour divers accessoires et travaux, facture qui totalisait 21'689 fr. en faveur du chantier naval. On relèvera sur cette facture un poste de 2'975 fr. pour divers travaux de tournage ainsi que de montage et d'ajustage de "tuyaux d'aviation" (35 heures de travail).

N. n'étant à l'en croire pas satisfait de son bateau, il ne s'est pas acquitté de cette facture finale, ce qui a contraint X. SA à ouvrir action le 24 mai 2002 devant le Tribunal d'arrondissement de la Broye et du Nord vaudois en paiement de 21'689 fr. en capital, avec dépens. N. a pour sa part conclu à libération et pris des conclusions reconventionnelles en paiement de 105'000 francs. La cause est néanmoins restée dans la compétence du tribunal d'arrondissement, le défendeur N. ayant renoncé à soulever le déclinatoire. Par jugement rendu le 17 décembre 2004 par défaut d'N. à l'audience du 13 décembre 2004, le Tribunal civil de l'arrondissement de la Broye et du Nord vaudois a admis l'action de la demanderesse X. SA et dit que le défendeur N. était le débiteur de la demanderesse de la somme de 21'689 fr., avec intérêts à 5 % dès le 29 septembre 2001, et alloué des dépens à la demanderesse. Dans le cadre de l'instruction de cette affaire, un expert avait été nommé en la personne de O., architecte naval, mais cette expertise n'avait finalement pas eu lieu, car le bateau litigieux n'était plus en Suisse, puisque le défendeur N. l'avait revendu. En outre, il semblait que la motorisation avait été changée.

N. a recouru contre le jugement du 17 décembre 2004, en se plaignant principalement des conditions dans lesquelles le tribunal avait passé au jugement par défaut contre lui, mais son recours a été rejeté par arrêt de la Chambre des recours du 17 mai 2005. Simultanément, N. a déposé une demande de relief et versé en temps utile les dépens frustraires. Toutefois, comme on l'a vu, la faillite de X. SA est intervenue avant qu'un nouveau jugement ait pu être rendu, ce qui a entraîné la suspension de la cause. Le 28 février 2006, l'Office des faillites de Grandson a fait savoir qu'aucun créancier n'avait requis la cession des droits de la masse et que l'administration de la faillite n'entendait pas poursuivre le procès ni vendre la créance contre N. aux enchères. Aussi le président du tribunal de céans a-t-il constaté, dans un prononcé du 15 mars 2006, que la renonciation de la masse valait passé-expédient sur les conclusions libératoires d'N., d'une part, et que celui-ci n'avait pas produit sa prétendue créance de 105'000 fr. dans la faillite, ce qui équivalait aussi à un passé-expédient sur les conclusions libératoires de la faillie, d'autre part. La cause a été ainsi rayée du rôle, décision qui a été confirmée par la Chambre des recours, saisie d'un recours interjeté par la masse et l'avocat Renaud Lattion contre la décision présidentielle.

3. Il résulte de l'instruction que l'embarcation commandée par N. à X. SA était une réalisation unique, dont la motorisation avait été choisie d'entente entre le constructeur et le client. Le moteur lui-même était une mécanique à haute performance construite en 1994, soit avant l'entrée en vigueur des normes actuelles concernant les moteurs marins. Ce moteur a été fourni par l'entreprise P. SA, avec siège à Gletterens FR, dont l'administrateur est S., à Portalban (FR). Pour assurer la transmission entre le moteur et l'embase, soit le mécanisme situé sous la coque qui supporte l'hélice de propulsion, le choix des intéressés s'est porté sur un inverseur Hydro Smooth, modèle 800 I avec un rapport 1:1. Ce mécanisme est nécessaire pour enclencher la marche avant ou la marche arrière, ainsi que pour débrayer l'entraînement entre le moteur et l'arbre de l'hélice. Il a d'ailleurs les caractéristiques d'un embrayage semblable à ce que l'on rencontre dans l'automobile, soit un système multi-disques dans un bain d'huile. L'inverseur en question était une pièce neuve, mais déjà ancienne, qui provenait du stock d'un importateur nommé T., dont P. SA s'était portée acquéreur à l'occasion d'une cessation d'activité.

4. Les premières sorties sur le lac du bateau commandé par N. ont été marquées par différents problèmes. Selon ce qui ressort de l'expertise qui a finalement été exécutée dans le présent dossier par l'expert O., et sur laquelle on reviendra, il s'est avéré lors des premiers essais à flot que l'écope prévue pour récolter l'eau du système de refroidissement présentait des problèmes de cavitation et de remous qui limitaient la quantité d'eau pompée dans le lac au point de provoquer une surchauffe du moteur. Il a ainsi fallu positionner cette écope différemment et changer l'impeller pour améliorer les performances du système de refroidissement. On peut ici décrire ce système de manière schématique sur la base du rapport complémentaire de l'expert O. du 11 novembre 2006 : l'eau est tout d'abord pompée dans le lac par l'écope dont on vient de parler et qui se situe sous la coque, du côté de la poupe. Cette eau est ensuite envoyée dans le circuit de refroidissement par la pompe (impeller ou seawater pump) et elle traverse, en les refroidissant, les échangeurs de température, tout d'abord de l'inverseur, puis du système de direction assistée. Enfin, l'eau entre dans le circuit de refroidissement du moteur lui-même, où sa circulation est encore assurée par un circulateur ou pompe à eau. Finalement, l'eau est évacuée à l'arrière de l'embarcation avec les gaz d'échappement.

5. Bien qu'N. n'ait pas pu être entendu dans la présente cause, on sait par l'expert, avec lequel il s'est entretenu, qu'un incident s'est produit lors d'un essai, incident qui semble s'être produit le samedi matin 22 juillet 2000, alors que son propriétaire faisait des essais de vitesse mesurés par GPS et espérait atteindre une allure de 75 mph. A cette occasion, N. avait poussé l'embarcation jusqu'à 53,2 mph, ce qui correspond à 85,6 km/h s'il s'agit de miles anglo-saxons ou 98,5 km/h s'il s'agit de milles marins. Selon un document qu'il avait rédigé le matin même en allemand à l'attention d'aY., un tuyau raccordé à la pompe à eau s'était déboîté. Il avait arrêté le moteur et avait remis le tuyau en place avec la bride, mais sans pouvoir la serrer complètement, faute de tournevis. Il était rentré sans problème à petite vitesse au port, dont il n'était pas loin, et avait rencontré pY, le père d'aY. Ils avaient pris rendez-vous à 13 heures pour remettre tout en ordre avec de nouvelles brides.

Apparemment, la réparation a permis de reprendre la navigation et N. a pu utiliser son bateau pendant environ trois ou quatre heures au cours des

jours qui ont suivi avant que ne se produise une nouvelle panne, à savoir un blocage de l'inverseur, en sorte qu'il n'était plus possible d'enclencher la marche arrière ni de débrayer. Cette panne semble s'être produite dans la première quinzaine d'août 2000, car la défenderesse, A., a produit un document émanant d'un de ses inspecteurs de sinistre, U., qui disait avoir passé le 14 août au chantier Y. et avoir vu toute la mécanique du bateau démontée, le moteur déposé, ses accessoires démontés. Il avait constaté des détériorations à l'embrayage multidisques de l'inverseur. L'inspecteur s'était rendu la semaine suivante chez P. où S. lui avait montré un reste d'huile hydraulique comportant quelques traces d'eau mélangée. Selon ce qu'aY. avait expliqué à l'inspecteur U., il y avait eu un problème de chauffe du moteur nécessitant une intervention sur une pompe à eau. Lors du remontage, un tuyau du circuit de refroidissement s'était débranché avec pour conséquence l'inondation du compartiment moteur et l'introduction d'eau dans la jauge du convertisseur (inverseur – réd.). Cet élément ne pouvant être réparé faute de pièces de rechange, il fallait entièrement le remplacer, ce qui pouvait coûter 14'000 à 15'000 francs. L'inspecteur U. concluait sa communication interne à B., de l'agence A. d'Yverdon, en attirant l'attention sur la couverture de l'entreprise et en soulignant qu'il fallait bien étudier le cas.

De fait, X. SA a dû commander chez P. un nouvel inverseur de marque Hi-perf 900 cv valant, après rabais de 25 %, 14'438 fr. 35, TVA comprise, selon facture du 21 août 2000. X. SA, qui avait annoncé le sinistre en temps utile à A., a adressé à celle-ci le 30 août 2000 une facture, payable net dans les 30 jours suivant la date de la facturation, de 15'828 fr. comportant la fourniture de ce nouvel inverseur, arrondie à 14'438 fr., ainsi que quinze heures de travail à 90 fr., soit 1'350 fr., pour sortir le bateau de l'eau et transport au chantier, démontage et remontage du moteur, démontage et remontage de l'inverseur, remise à l'eau et essai, enfin la fourniture de 5 litres d'huile pour 40 francs.

6. Le 24 octobre 2000, N. a adressé à aY. un fax où, à la demande de ce dernier, il lui confirmait que le tuyau de la pompe s'était déboîté après la réparation sur l'impeller, et que l'inondation du compartiment moteur avait nécessité de pomper pendant environ quinze minutes l'eau qui s'y trouvait et qui atteignait la hauteur du milieu des batteries. On relèvera pour le surplus que ce fax comportait des imprécisions, voire des contradictions.

Quoi qu'il en soit, la défenderesse n'est pas entrée sans autre en matière sur le règlement de ce sinistre, au vu du conflit entre N. et X. SA, d'autant plus que le 22 mars 2001, N. a cru bon de faire un fax à A. où il mettait clairement en cause le chantier naval comme voulant faire payer l'inverseur à l'assurance au motif qu'il aurait été endommagé par de l'eau, alors qu'à son avis, la panne provenait du fait qu'il était stocké depuis des années chez P. SA. Dans ce fax, N. indiquait à A. qu'il avait été "forcé" par aY. de dire que son moteur avait pris l'eau, ce qu'il contestait: il affirmait – en contradiction apparente avec les termes de son fax du 24 octobre 2000 – qu'il y avait eu un peu d'eau, mais pas une inondation. En conclusion, il ne craignait pas de traiter aY. d'escroc.

Il n'est pas étonnant dès lors que la défenderesse ait mandaté pour en savoir plus, en juillet 2001, un bureau d'expertises techniques de Neuchâtel, dont l'expert E. a examiné l'inverseur endommagé dans les locaux du chantier Y. et a aussi cherché des renseignements auprès d'entreprises sises au Landeron et à Steffisburg. Dans son rapport du 11 février 2002, cet expert a observé que les disques de la marche arrière étaient bleuis et fortement endommagés. Les diverses cales de réglage et la flasque arrière des disques était marquées et rayées par une pression anormale. Des traces d'eau se remarquaient dans des endroits peu accessibles. Selon l'expert, de l'eau avait effectivement pu pénétrer dans l'inverseur, mais cela devait être en quantité relativement peu importante et ne pouvait être à l'origine de la panne. Il était alors parvenu à la conclusion qu'il y avait un disque de trop dans l'inverseur, probablement un disque qui s'était collé avec un autre au moment de la mise en place à l'usine.

Ce rapport d'expertise a été communiqué par aY. à S. qui, dans un courrier du 19 mars 2002, a contesté véhémentement les conclusions d'E. Selon lui, quelques gouttes d'eau suffisent pour provoquer le dysfonctionnement d'un tel dispositif et il était impossible qu'il y eût un disque de trop.

De son côté, la C., assurance de protection juridique de X. SA, a mandaté un contre-expert, F., de l'entreprise aF. AG, à Regensdorf, spécialisée dans les mécanismes de convertisseur, d'embrayage et de transmission. Dans son rapport du 11 février 2003, cet expert a constaté que le disque de friction de

marche arrière était déchiré, brûlé et déformé, et que le disque métallique correspondant était déformé et brûlé. En outre, le roulement à aiguilles avait surchauffé et éclaté. Pour le surplus, le mécanisme ne présentait pas de défaut et l'origine du dommage était l'introduction d'eau dans l'inverseur. Le mélange d'eau et d'huile avait endommagé les disques et provoqué une rupture du film d'huile, dû à une surchauffe thermique. Ce mélange avait aussi provoqué la surchauffe du roulement à aiguilles.

L'introduction d'eau dans le mécanisme avait pu se produire par la jauge d'huile et par la ventilation de pression de l'inverseur, qui n'est pas conçue comme une soupape mais seulement comme une aération munie d'un petit couvercle. Les disques de friction étant constitués d'un disque métallique avec une couche de papier pressé, celui-ci se dilate très rapidement au contact de l'eau. Il en était résulté que la marche arrière était restée engagée même en position de marche avant, ce qui avait entraîné la rupture de l'inverseur du fait d'une surchauffe très importante.

Se fondant sur ce rapport, C. a invité le 28 février 2003 la défenderesse à prendre en charge le sinistre. Toutefois, la défenderesse a maintenu son refus de couvrir la panne en cause.

7. Par demande du 9 septembre 2003, soit avant sa faillite, X. SA a ouvert action contre A., concluant avec dépens à ce que celle-ci soit reconnue sa débitrice de 15'228 fr., avec intérêt à 5 % dès le 30 septembre 2000.

Par réponse du 23 décembre 2003, la défenderesse a conclu à libération pure et simple, avec dépens.

8. Comme on l'a déjà dit, une expertise en cours de procès a été ordonnée et confiée à l'architecte naval O. Celui-ci, faute de pouvoir examiner l'embarcation elle-même, a entendu aY., E., F., S. et N. Il a également pu examiner l'inverseur, démonté, dans les locaux de aF. AG et en prendre des photos. Comme ses prédécesseurs, l'expert O. a pu constater que les disques étaient déformés et oxydés, principalement ceux de la marche arrière. Le revêtement de ces disques était en outre passablement usé et marqué. Le carter

était oxydé et un roulement à aiguilles éclaté, signe que le jeu était devenu trop important. L'expert souligne que les disques sont pourvus d'un revêtement en papier et que F. lui avait confirmé que ce type de revêtement se retrouvait sur passablement de disques d'inverseurs ou de boîtes de transmission. Toutefois, ces revêtements ne supportent pas l'humidité et ont tendance à gonfler en présence d'eau ou d'humidité. F. avait aussi confirmé à l'expert que le mécanisme permettant l'inversion de marche et guidant le point mort était en parfait ordre de marche et ne présentait aucun blocage.

Après avoir examiné les pièces à disposition, l'expert O. a conclu dans son rapport du 15 septembre 2005 qu'il était impossible qu'il y ait eu un disque supplémentaire dans l'inverseur comme l'affirmait le rapport E., d'une part, et qu'il était manifeste qu'il y avait eu de l'eau et de l'humidité à l'intérieur comme à l'extérieur du carter, d'autre part.

Lorsque l'expert a entendu N., celui-ci lui a déclaré que lors de l'incident du 22 juillet 2000, il n'y avait eu qu'une dizaine de centimètres d'eau au fond du compartiment moteur, représentant à ses yeux 30 à 40 litres. Il a ajouté que c'était à la demande d'aY. qu'il avait rédigé le fax du 24 octobre 2000, qui parlait d'une inondation de ce compartiment jusqu'à la hauteur du milieu des batteries, contrairement à la réalité. L'expert n'a cependant pas manqué de relever que N. était en mauvais termes avec Y., ainsi que cela résultait du procès qui les avait opposés.

Appelé à se prononcer sur les diverses questions qui lui étaient soumises, l'expert O. considérait que l'envahissement du compartiment moteur par de l'eau du lac était une cause possible du problème, mais qu'il pouvait aussi y avoir d'autres explications ; par exemple, une surchauffe du circuit de refroidissement d'huile pouvait avoir provoqué une perte d'étanchéité de ce circuit. La seule chose qui était certaine c'est qu'il y avait eu de l'eau à l'intérieur du mécanisme et que cette dernière était à la base des dégâts internes de l'inverseur. Pour le surplus, l'expert a rappelé les variations dans les déclarations d'N. et les divergences entre les versions de celui-ci et de Y. quant à l'importance de l'inondation du compartiment moteur. S'agissant du coût de la réparation facturé à la défenderesse pour la fourniture et la pose d'un nouvel inverseur, l'expert a

confirmé que le montant de 15'828 fr. était admissible. Enfin, l'expert O. a expliqué qu'une inondation importante du compartiment moteur n'impliquait pas nécessairement des dommages aux composants électroniques de la motorisation de l'embarcation.

9. Dans un complément d'expertise du 11 novembre 2005, O. a tout d'abord confirmé que les éléments choisis pour la motorisation du bateau d'N., soit le moteur, l'inverseur et l'hélice, étaient parfaitement compatibles entre eux. Il n'y avait donc pas d'erreur de conception à ce niveau. Appelé à se prononcer sur une possible surchauffe de l'inverseur avant le déboîtement du tuyau du circuit de refroidissement à l'entrée dans le bloc moteur, l'expert est en quelque sorte revenu sur l'hypothèse évoquée dans son premier rapport, à savoir une perte d'étanchéité du circuit d'huile de l'inverseur suite à une surchauffe préalable de cet organe, hypothèse qu'il a écartée, comme celle d'un autre défaut préexistant de l'inverseur ayant conduit à son dysfonctionnement.

S'agissant du probable déboîtement du tuyau d'entrée de l'eau de refroidissement dans le bloc moteur, l'expert a pu examiner une photographie couleurs où on voit effectivement un tuyau gainé de tresse métallique du genre durite aviation raccordé au bloc moteur et assuré par une bride bleue. Il a expliqué que ce tuyau était effectivement celui conduisant l'eau de refroidissement de l'inverseur, en passant par la direction, et qui arrivait à la pompe de circulation située sur le moteur proprement dit, pour ensuite le refroidir. L'expert a décrit ce montage comme "assez artisanal, consistant en un emboîtement de tuyaux de sections différentes pour permettre de passer d'un diamètre à l'autre". Selon lui, un tel montage, même avec des brides bien serrées, ne pouvait avec le temps que conduire à ce genre de déboîtement. Il ajoutait ne pas s'étonner que ce dispositif se soit déboîté, tout en soulignant qu'il ignorait si c'était bien ce tuyau précis qui avait été mentionné dans la déclaration de sinistre. Cependant, tous les intervenants s'accordaient à dire que c'était bien à ce niveau que le problème était survenu.

En cas de déboîtement de ce tuyau à ce niveau, l'eau pouvait se répandre dans le compartiment moteur, mais le refroidissement des divers échangeurs en amont (ceux de l'inverseur et de la servo-direction – réd.) était

encore garanti. En revanche, le moteur lui-même était susceptible de surchauffer. L'expert O. concluait son complément d'expertise en rappelant le problème de surchauffe du moteur survenu quelque temps auparavant et qui avait nécessité de modifier l'écope afin d'assurer une meilleure récolte d'eau pour l'ensemble du système de refroidissement. Il faisait observer qu'en cas de problème sur le circuit de refroidissement, le moteur était affecté en premier par une surchauffe, avant les autres éléments.

10. Ni N. ni aY. n'ont pu être entendus lors des deux audiences de jugement, le premier parce qu'il s'était excusé, le second parce qu'il a fait défaut sans explication. A l'audience du 18 juin 2008, l'expert O. a été longuement entendu et a encore apporté les précisions suivantes à ses rapports :

"En préambule, je relève que aY. était un constructeur de bateaux expérimenté, ayant déjà appris le métier avec son père. J'ai eu l'occasion d'examiner plusieurs bateaux provenant de ce chantier naval et je n'ai pas décelé d'erreurs techniques ou de malfaçons. S'agissant du bateau de N., qui était construit à la demande du client, aY. s'est adressé à S. de P. pour tout ce qui concernait la motorisation et cette entreprise est particulièrement qualifiée dans ce domaine, surtout pour des bateaux de course ou de vitesse. S. a sans doute choisi un moteur adapté et un inverseur compatible. Il s'agissait toutefois d'une pièce neuve mais déjà relativement ancienne et qui attendait l'occasion d'être utilisée. Il avait repris cet inverseur d'un commerce bernois qui avait fermé.

"Du point de vue du circuit de refroidissement, le montage du circuit à l'entrée dans le bloc moteur présente en effet plusieurs brides qui s'expliquent par des différences de diamètre entre le tuyau d'arrivée d'eau et le bloc moteur, ce qui a même nécessité la présence d'une sorte de raccord intermédiaire. C'est ce que j'ai qualifié de montage artisanal dans mon rapport, mais cela ne signifie pas encore qu'il s'agisse d'une mauvaise conception. Surtout sur un bateau qui en est à une phase d'essai, il n'est pas rare de rencontrer un montage de ce type, quitte à ce qu'ultérieurement, un montage définitif avec des tuyaux mieux adaptés soit réalisé.

"J'ai pu voir l'inverseur en cause et je peux affirmer que cette pièce a été touchée par de l'eau. Les disques montrent qu'il y a eu de l'eau à l'intérieur. Comme normalement il doit y avoir uniquement de l'huile à l'intérieur, cela peut provoquer un dysfonctionnement. Pour compenser les différences de pression, l'inverseur est muni à sa

partie supérieure d'une soupape de ventilation, par laquelle de l'eau peut s'introduire dans le système s'il est immergé jusqu'à ce niveau. Des discussions que j'ai eues avec aY. et N., il ressort indéniablement qu'il y a eu de l'eau dans le bateau, mais les intéressés ne s'accordaient pas sur l'origine du sinistre. Selon ce que m'a dit aY., c'est son père pY. qui a constaté lorsqu'il a dépanné le bateau que le tuyau de refroidissement s'était déboîté à l'entrée du bloc moteur. De son côté, N. admet qu'il y a de l'eau dans sa cale mais beaucoup moins que ne le disait aY. et il attribuait le sinistre à l'âge de la pièce.

"Pour ma part, je constate qu'il n'y a pas eu de rupture mécanique mais introduction d'eau dans le système. Selon mon expérience, un moteur tel que celui du bateau en cause tombe en panne pour surchauffe en moins d'une minute si le tuyau d'entrée de l'eau de refroidissement se déboîte complètement. J'ai peine à imaginer un déboîtement partiel avec une perte de liquide, mais qu'il en reste suffisamment pour refroidir le moteur. Je vois mal une fuite minime mais durant très longtemps du système de refroidissement aboutissant à noyer l'inverseur sans panne du moteur. Toutefois, on ne peut pas l'exclure absolument. Vu la pression qu'il y a dans un tel système, pression qui augmente avec le nombre de tours de l'ensemble, une durite qui présente une fuite ne tarde pas à céder complètement. En l'espèce, personne n'a toutefois parlé d'une fuite dans une durite mais seulement d'un déboîtement. L'avarie qui nous intéresse n'a concerné que l'inverseur, mais pas le moteur. Selon ce que aY. m'a raconté, il y a eu une première panne au cours de laquelle le moteur a surchauffé et N. a constaté la présence d'eau dans la cale. Il est alors rentré au ralenti jusqu'au chantier naval et c'est là que le déboîtement du tuyau a été constaté et que pY. a posé une ou des bride/s. Il a aussi naturellement vidé le fond du bateau. Je pense que s'il a pu rentrer au ralenti, cela signifie que le tuyau n'était pas complètement déboîté car sans aucun refroidissement, le moteur tombe en panne en moins d'une minute, comme je l'ai déjà dit. Trois ou quatre heures de navigation plus tard, c'est l'inverseur qui est cette fois tombé en panne, cette panne étant indubitablement due à la présence d'eau dans l'huile du système. Il a suffi de très peu d'eau, les disques étant en papier, et on ne peut exclure que le chantier naval, s'étant borné à contrôler l'huile de l'inverseur avec la jauge, n'ait pas constaté la présence d'eau dans l'huile quand bien même il y a en avait. C'est peut-être pour cela que la panne n'est survenue que trois ou quatre heures de navigation plus tard. Je rappelle qu'au début de l'utilisation du bateau par N., il a fallu ajouter une écope collectant plus d'eau, car le moteur chauffait faute d'une quantité suffisante d'eau de refroidissement. A cette occasion, il a assurément fallu déposer le tuyautage du système de refroidissement et ce pourrait être à cette occasion qu'une bride a été mal resserrée. S'agissant de la quantité d'eau qui peut avoir noyé la cale, les données que je possède parlent en faveur d'un débit de la pompe à l'entrée du système de refroidissement de 145 litres par minute. Je ne peux toutefois pas me prononcer sur la quantité d'eau qui était entrée dans la cale lors du

déboîtement du tuyau. La seule chose que l'on peut affirmer, c'est qu'il y a eu une toute petite quantité d'eau dans l'inverseur. Je ne pense qu'il ait pu s'agir d'eau de condensation. Les seules entrées d'eau dans le système de l'inverseur sont la soupape de surpression et la jauge, mais dont l'entrée est encore plus haut, la jauge elle-même étant munie d'un capuchon de protection."

En droit :

I. Selon l'article 55 alinéa 1 LCA, en cas de faillite du preneur d'assurance, la masse lui succède dans le contrat. En l'espèce, la demanderesse est la masse en faillite de X. SA et sa légitimation active est donc fondée; elle n'est d'ailleurs pas contestée par la défenderesse.

On est en présence d'une assurance de responsabilité pour laquelle la LCA ne contient qu'une disposition, soit l'article 59, qui dispose que lorsque le preneur est assuré contre les conséquences de la responsabilité à laquelle il est soumis légalement en raison d'une exploitation industrielle, l'assurance s'étend aussi à la responsabilité de ses représentants et à celle des personnes qui sont chargées de la direction ou de la surveillance de l'exploitation. En l'espèce, l'assurance conclue avec A. couvre donc la responsabilité des administrateurs de X. SA, mais aussi celle des salariés de l'entreprise, voire même d'un membre de la famille Y. travaillant bénévolement pour l'entreprise, comme cela a pu être le cas pour pY., père aY. et fondateur du chantier naval. Pour le surplus, cet élément n'est pas non plus contesté.

II. D'une manière générale, le contrat d'assurance est soumis à la libre disposition des parties, qui en déterminent librement le contenu, soit principalement la couverture accordée par l'assureur et la prime, qui est fonction de cette couverture. Ceci dit, le proposant ne peut pas demander ni obtenir n'importe quelle couverture. C'est à lui de choisir sur le marché la ou les compagnies susceptibles de lui offrir la couverture qu'il souhaite, dans les limites des conditions générales et particulières de chaque assureur ou de chaque type d'assurance.

C'est d'ailleurs bien parce que c'est l'assureur qui détermine les limites des couvertures qu'il offre au proposant que l'article 3 LCA prévoit que les

conditions générales de l'assurance doivent ou bien être contenues dans le formulaire même de proposition fourni par l'assureur ou bien avoir été remises au proposant avant qu'il ait remis le formulaire contenant sa proposition de contrat.

En l'espèce, la couverture de base de l'assurance conclue avec la défenderesse selon proposition du 19 juillet 2000 se référait expressément à l'édition du 1^{er} juin 1999 des conditions générales (CGA) pour l'assurance responsabilité civile d'entreprise et professionnelle de la défenderesse, et par sa signature, le proposant reconnaissait les avoir reçues.

En outre, aY. avait souscrit une proposition complémentaire pour l'assurance responsabilité civile des entreprises de la branche automobile qui couvrait en premier la responsabilité de l'entreprise au sens de l'article 71 LCR pour des dommages causés par des véhicules automobiles non-couverts par une assurance de détenteur et par des véhicules automobiles de tiers bénéficiant d'une assurance de détenteur. Sous chiffre 4 de cette proposition complémentaire, les parties avaient prévu la couverture des dommages aux bateaux confiés pour être gardés ou pour faire l'objet d'un travail. Ce chiffre de la proposition se référait sous lettre a) à la responsabilité pour ce type de dommage à des véhicules automobiles au sens de l'article 31 des conditions générales complémentaires (CGC) 1'078, mais ces conditions ne concernaient que les voitures et étaient remplacées en l'espèce par des conditions particulières pour l'assurance responsabilité civile des chantiers navals, qui étaient annexées à la proposition pour en faire partie intégrante et dont aY. a inévitablement eu connaissance puisqu'il a apposé sa signature au bas de la proposition qui y faisait référence.

Ces conditions, que l'on a résumées au début des considérants de fait du présent jugement, sont celles qui régissent en définitive les rapports contractuels entre les parties pour un cas du genre de celui qui fait l'objet du présent procès. Pour complexes qu'elles apparaissent, elles doivent cependant être interprétées en ce sens que la compagnie ne remplace pas les obligations de garantie résultant d'un contrat de vente ou d'entreprise, qu'il s'agisse de la construction proprement dite d'un bateau ou de travaux d'entretien ou de modification portant sur une, voire plusieurs parties d'un bateau. En d'autres

termes, l'assureur ne couvre pas la mauvaise qualité de conception d'une embarcation ni le mauvais travail effectué sur telle ou telle partie d'un bateau.

C'est ainsi que sont exclues de l'assurance les prétentions résultant de dommages aux parties d'un bateau qui font ou ont fait l'objet d'un travail, ou sur lesquelles un travail qui aurait dû être exécuté ne l'a pas été, dans la mesure où le dommage résulte de l'exécution ou de l'inexécution du travail. Ainsi par exemple, l'assureur ne couvre pas le dommage subi par un moteur qui aurait fait l'objet d'une réparation ou d'un service mal exécuté. Si, en revanche, un mauvais travail sur la partie mécanique d'une embarcation entraîne un dommage à une autre partie, par exemple une projection d'huile moteur sur les sièges, la couverture paraît être donnée.

D'après l'article 39 alinéa 1 LCA, l'ayant droit doit fournir tout renseignement à l'assureur sur les faits à sa connaissance qui peuvent servir à déterminer les circonstances dans lesquelles le sinistre s'est produit ou à fixer les conséquences du sinistre. C'est dire qu'il appartient au preneur d'assurance d'établir ou à tout le moins de rendre possible l'établissement des circonstances qui sont à l'origine du sinistre.

La demanderesse soutient à cet égard que des travaux ont été exécutés sur le système de refroidissement du bateau d'N., par exemple au moment où il a fallu changer l'écope pour améliorer la quantité d'eau absorbée dans le circuit de refroidissement, que ces travaux ont été mal exécutés en raison d'un serrage insuffisant d'une bride au niveau du raccordement de ce circuit au bloc moteur, qu'il en est résulté l'inondation du compartiment moteur, et que cette inondation a causé un dommage à une partie distincte de la motorisation de l'embarcation, soit l'inverseur. Elle en déduit que la défenderesse ne peut se prévaloir de l'article 1 lettre b chiffre 1 des CGC pour l'assurance RC des chantiers navals pour refuser sa couverture.

III. La demanderesse passe cependant sous silence le chiffre 2 de la disposition précitée, qui exclut de l'assurance les dommages à des systèmes hydrauliques ainsi qu'aux parties du bateau qui en dépendent, si le dommage résulte soit d'un non-remplissage ou d'un remplissage défectueux du système au

moyen du liquide prescrit, soit d'un remplissage du système au moyen d'un liquide ou d'un mélange inapproprié ou inadapté aux circonstances, soit enfin de l'omission de vidanger un système contenant un tel liquide ou mélange.

En l'espèce, aucune expertise absolument catégorique n'a pu expliquer de manière indiscutable l'origine du sinistre. On sait seulement que de l'eau a pénétré dans le système de l'inverseur, mais les circonstances dans lesquelles cela s'est produit ne sont pas totalement éclaircies. L'hypothèse la plus vraisemblable est celle de l'inondation massive du compartiment moteur, mais on ne peut avoir aucune certitude qu'une telle inondation est bien survenue le 22 juillet 2000, du moment qu'aucune preuve n'a été rapportée quant à la quantité d'eau qui aurait pénétré dans le compartiment moteur lors de l'incident survenu à cette date. Si, comme l'a soutenu N. à partir du printemps 2001, il n'y avait qu'une quinzaine de litres d'eau au fond de l'embarcation, le déboîtement du tuyau du circuit de refroidissement ne paraît pas de nature à être à l'origine de la pénétration d'eau dans l'inverseur. Si, en revanche, la quantité d'eau était telle que l'inverseur était noyé ou l'avait été à un certain moment avant le retour au port, on était en présence d'une avarie grave, qui aurait nécessité de vidanger l'inverseur, ou à tout le moins de s'assurer autrement que par un simple contrôle de la jauge qu'il n'y avait pas d'eau dans l'huile. Or, à ce que l'on sait, pY. s'est borné à pomper l'eau dans le fond de l'embarcation et à rajouter, respectivement resserrer, des brides. C'est ce travail de dépannage qui doit être considéré comme l'intervention génératrice d'une éventuelle responsabilité de l'entrepreneur et, cas échéant, de son assureur RC, plus que le montage du circuit de refroidissement qualifié par l'expert O. d'artisanal. Précisément, ce travail de dépannage insuffisamment consciencieux tombe sous l'exclusion de couverture des dommages à des systèmes hydrauliques et aux parties du bateau qui en dépendent (il est évident que l'inverseur ayant besoin d'un mécanisme de refroidissement, il s'agit d'une partie du bateau qui dépend du système général de refroidissement de l'ensemble de la motorisation), du moment qu'une vidange de l'inverseur s'imposait si celui-ci avait pu être submergé. Un mécanicien diligent devait penser à la possibilité que de l'eau se soit mélangée à l'huile et remédier à ce risque en vidangeant, voire en démontant complètement l'inverseur. Ne pas l'avoir fait est assimilable selon les CGC de la défenderesse à l'omission de vidanger un système contenant un liquide ou un mélange inapproprié.

Au vu de ce qui précède, les prétentions de la demanderesse doivent être considérées comme exclues de l'assurance, quel que soit l'angle sous lequel on considère le degré de vraisemblance de l'origine du sinistre.

Au demeurant, les prétentions de la demanderesse doivent aussi être écartées au motif que même s'il était immatriculé, le bateau d'N. en était encore à un stade expérimental, puisque l'avarie du 22 juillet 2000 était survenue alors que son propriétaire faisait des essais de vitesse sur le lac, sans d'ailleurs atteindre l'allure de 75 mph qu'il souhaitait. On voit que dans la facture du 28 août 2001, X. SA lui facturait trente-cinq heures notamment de montage de tuyaux d'aviation, qui pourraient correspondre aux durites gainées d'une tresse acier que l'on voit sur la photo qui a amené l'expert à parler d'un montage assez artisanal. Au reste, on ne sait même pas de quand date cette fameuse photo. En particulier, on ignore si ces durites en ont remplacé d'autres et, cas échéant, à quel moment. On ne peut donc pas exclure être en présence d'un simple problème de garantie des défauts de l'ouvrage survenu alors que l'embarcation était encore à un stade expérimental. Or, les CGA du 1^{er} juin 1999 excluent de l'assurance responsabilité civile d'entreprise et professionnelle, à leur article 7 littera I, les prétentions tendant à l'exécution de contrats ou, en lieu et place de celle-ci, à des prétentions compensatoires pour cause d'inexécution ou d'exécution imparfaite, en particulier celles relatives à des défauts ou des dommages atteignant des choses ou des travaux que le preneur d'assurance, ou une personne agissant sur son ordre, a fabriquées, livrées ou fournis et dont la cause tient à la fabrication, à la livraison ou à l'exécution, de même que les prétentions pour des frais en rapport avec la constatation et l'élimination des défauts ou dommages mentionnés ci-dessus.

A cela s'ajoute encore qu'une impression générale de flou subsiste en l'espèce, non seulement au niveau des déclarations d'N., mais aussi, dans une certaine mesure, s'agissant des explications de l'expert O.; par exemple celui-ci a évoqué dans son premier rapport une possible perte d'étanchéité du système de refroidissement de l'huile de l'inverseur qu'il a ensuite écartée dans son complément d'expertise. Dans ce même complément, il a qualifié d'assez artisanal le raccordement du tuyau d'eau de refroidissement au bloc moteur et s'est dit peu étonné de son déboîtement, alors qu'à l'audience, il a été moins catégorique,

réfutant qu'il s'agisse d'une mauvaise conception, pour tout de suite tempérer son opinion en soulignant qu'un tel montage n'était pas rare sur un bateau en phase d'essai, quitte à ce qu'un montage définitif avec des tuyaux mieux adaptés soit réalisé ultérieurement.

Au vu de toutes les incertitudes qui subsistent, à commencer par le fait même qu'une bride aurait été mal serrée, ce qui n'est nullement établi, on ne peut que rejeter purement et simplement les conclusions de la demanderesse, avec suite de frais et de dépens.

IV. Les frais de la présente cause sont arrêtés à 3'045 fr. pour la masse en faillite de X. SA et à 4'975 fr. pour la A. Assurances.

En outre, la demanderesse voyant ses conclusions entièrement rejetées, elle devra verser de pleins dépens à la défenderesse. Ceux-ci seront arrêtés à 9'600 fr. (total arrondi), soit :

- remboursement des frais de justice de la défenderesse	4'975 fr.
- participation aux honoraires du conseil de la défenderesse	3'900 fr.
- débours du conseil de la défenderesse	400 fr.
- TVA par 7,6 % (sur les honoraires et débours)	326 fr. 80
<u>TOTAL</u>	<u>9'601 fr. 80</u>
<u>TOTAL ARRONDI</u>	<u>9'600 fr.</u>

Par ces motifs,

le président,

appliquant les articles 3, 39, 55 al. 1 et 59 LCA ; 335 ss CPC,

- I. **rejette** la demande formée par la masse en faillite de X. SA et **admet** les conclusions libératoires de A. Assurances ;
- II. **met** les frais de la présente procédure par 3'045 fr. à la charge de la masse en faillite de X. SA et par 4'975 fr. à la charge de A. Assurances ;
- III. **dit** que la masse en faillite de X. SA est la débitrice de A. Assurances d'une somme de 9'600 fr. (neuf mille six cents francs) à titre de dépens ;
- IV. **rejette** toute autre ou plus ample conclusion.

Le président :

Le greffier :

F. Knecht

V. Rodigari, sbt

Du

Le jugement qui précède prend date de ce jour. Des copies en sont notifiées aux parties par l'intermédiaire de leurs conseils respectifs.

Recours Les parties peuvent recourir auprès du tribunal cantonal dans les dix jours dès la notification de la présente motivation en déposant au greffe du tribunal d'arrondissement un acte de recours désignant le jugement attaqué et contenant leurs conclusions, ou à ce défaut, indiquant sur quels points le jugement est attaqué et quelles sont les modifications demandées.

La greffière :

P. Nussbaumer