

UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL

FACULTÉ DE DROIT

L'assurance des marchandises contre les risques de transport

Conditions générales suisses de 1940

THÈSE

**PRÉSENTÉE A LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL
POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR EN DROIT**

PAR

DENISE BERTHOUD

ACTUAIRE DIPLOMÉE

LICENCIÉE EN DROIT

AVOCAT



NEUCHÂTEL

IMP. DELACHAUX & NIESTLÉ S. A.

1942

**L'ASSURANCE DES MARCHANDISES
CONTRE LES RISQUES DE TRANSPORT**

UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL

FACULTÉ DE DROIT

La Faculté de Droit de l'Université de Neuchâtel, sur le rapport de M. le professeur Carl Ott, autorise la publication de la présente thèse de doctorat de M^{lle} Denise Berthoud, de Neuchâtel; cette thèse a pour sujet: *L'assurance des marchandises contre les risques de transport. Conditions générales suisses de 1940.*

La Faculté ne donne ni approbation ni improbation aux opinions émises, ces opinions devant être considérées comme propres à l'auteur.

Neuchâtel, le 27 mai 1942.

Le Doyen de la Faculté de Droit :
ROSSET.

ABRÉVIATIONS

ADSV	Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen de 1919.
ATF	Arrêts du Tribunal fédéral (recueil officiel).
BFA	Bureau fédéral des Assurances.
C. C. fr.	Code civil français.
C. Com. fr.	Code de Commerce français.
CIM	Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer, conclue à Rome le 23 novembre 1933.
CGAT	Conditions générales suisses pour l'assurance des marchandises contre les risques de transport (C. G. A. T. 1940).
CO	Code fédéral des obligations révisé (1936).
DHGB	Deutsches Handelsgesetzbuch.
ITVV	Internationaler Transport-Versicherungs-Verband (Union internationale d'assurances transports).
JdT	Journal des Tribunaux, Lausanne.
LCA	Loi fédérale sur le contrat d'assurance, du 2 avril 1908.
LF. Trp.	Loi fédérale sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur, du 29 mars 1893.
LP	Loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite, du 11 avril 1889.
Pol. fr. fac.	Police française d'assurance maritime sur marchandises ou facultés, imprimé du 1 ^{er} octobre 1928.
Pol. it. fac.	Polizza italiana di assicurazione marittima sopra merci (edizione 1923).
RBA	Recueil d'arrêts de tribunaux civils suisses dans des contestations de droit privé en matière d'assurance, édité par le Bureau fédéral des Assurances.
Rec. of.	Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse.
R. Trp.	Règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses, du 11 décembre 1893.
STV	Schweizerischer Transport-Versicherungs-Verein (Association suisse des assureurs contre les risques de transport).
TF	Tribunal fédéral.

AVANT-PROPOS

En 1940, l'Association suisse des assureurs contre les risques de transport a adopté de nouvelles conditions générales pour l'assurance des marchandises contre les risques de transport (CGAT 1940). Nous nous proposons d'étudier ces conditions, en les comparant : d'une part, aux dispositions correspondantes, non impératives, de la loi fédérale sur le contrat d'assurance du 2 avril 1908 (LCA) ; d'autre part, aux anciennes conditions générales des entreprises suisses ; enfin, sur certains points spéciaux, aux textes similaires utilisés à l'étranger. Ce faisant, nous exposerons certaines théories propres à l'assurance transport dont nous nous inspirerons dans la recherche des solutions à donner aux problèmes que pose l'application des nouvelles conditions. Ces dernières, qui marquent un sérieux progrès par rapport à celles qui les ont précédées, ont été, à juste titre, l'objet d'appréciations élogieuses en Suisse et à l'étranger. Elles ont été favorablement accueillies par tous ceux qui, de près ou de loin, s'intéressent à l'assurance, et plus spécialement, à l'assurance des transports de marchandises. Il ne faudrait pas croire cependant que toutes les difficultés qui naissent des rapports entre assureur et assurés soient de ce fait supprimées.

La jurisprudence suisse en matière d'assurance transport est pauvre ; elle se réduit à quelques arrêts du Tribunal fédéral ou de cours cantonales ; on les trouve le plus aisément dans les « recueils d'arrêts de tribunaux civils suisses dans des contestations de droit privé en matière d'assurance », publiés par le Bureau fédéral des assurances. Les travaux de doctrine sont plus rares encore ; un seul ouvrage mérite d'être signalé : c'est celui de M. Erwin Matter, relatif à l'étendue de l'assurance en matière de transports

*maritimes*¹. La documentation étrangère en revanche est abondante. Nous avons pu y recourir sans inconvénient, l'assurance transport étant dominée, en Suisse et à l'étranger, par les mêmes principes².

¹ Cf. MATTER, *Der Umfang der Gefahr in der Seeverversicherung von Gütern nach schweizerischen Recht* (Berne 1923).

² L'auteur a vécu la lente élaboration des conditions générales d'assurance des marchandises contre les risques de transport, ayant assisté, comme secrétaire, aux délibérations de la Commission constituée, pour l'étude de cette question, par l'Association suisse des assureurs contre les risques de transport, sous la présidence de M^e Carl Ott, avocat, chez lequel il a été stagiaire puis collaborateur. Il a été autorisé à faire état, dans son ouvrage, des discussions auxquelles donnèrent lieu les divers textes établis.

INTRODUCTION

I.

L'Assurance

1. L'opération de l'assurance consiste à transformer certains effets d'événements futurs en leur valeur actuelle, celle-ci étant calculée d'après l'importance et le degré de probabilité de ces événements.

La valeur actuelle de ces effets correspond au *risque*. La transformation est effectuée aux profits réciproques de l'assureur et de l'assuré ou du bénéficiaire, au moyen d'une reconstitution prévoyante et conforme aux lois de la statistique, que détermine la probabilité des destructions de valeurs par l'effet de circonstances fortuites ¹.

2. Les assurances se divisent en deux grandes catégories :

a) *l'assurance de personnes*, dans laquelle la personne même de l'assuré fait l'objet du contrat : l'assurance sur la vie, l'assurance contre les accidents qui peuvent frapper l'assuré, l'assurance contre la maladie ou l'invalidité ;

b) *l'assurance de choses*, par laquelle une personne s'assure contre les conséquences d'un événement pouvant causer un dommage à son patrimoine : incendie, grêle, mortalité de bestiaux, vol, détournement, dégâts des eaux, bris de glaces ou de machines, insolvabilité de débiteurs, faits engageant la responsabilité de l'assuré. Cette deuxième catégorie d'assurances est aussi appelée *assurance de dommages* ou *assurance indemnité*, l'assuré ne pouvant jamais avoir droit à une somme supérieure au montant du préjudice matériel qu'il a souffert. Au contraire, dans l'assurance de personnes, l'étendue de l'obligation de l'assureur est librement fixée par les parties ².

¹ Cf. SAY et CHAILLEY, *Dictionnaire d'économie politique* (Paris 1893), sous « assurances ».

² Cf. CAPITANT, *La loi du 13 juillet 1930 relative au contrat d'assurance* (Paris 1930), p. 9.

3. Le contrat d'assurance est une convention par laquelle une partie s'oblige, moyennant contre-prestation, à garantir à une autre partie une prestation liée à l'arrivée d'un événement futur déterminé. La prestation due par l'assureur (indemnité ou somme fixée d'avance) et le caractère onéreux du contrat (paiement des primes) en sont les éléments essentiels¹.

4. Ce contrat est régi par les dispositions de la LCA et subsidiairement par les principes généraux du CO.

5. Les parties au contrat sont l'assureur et le preneur d'assurance. Elles agissent directement ou par représentation. Lorsque le preneur agit en son propre nom, il n'est pas, *ipso facto*, l'assuré, l'intéressé. Il peut contracter en son nom, mais pour le compte d'un tiers dont il assure l'intérêt : c'est l'assurance pour compte d'autrui, appelée plus brièvement *assurance pour compte* (opposée à l'assurance pour compte propre). Trois personnes interviennent dans un tel rapport : l'assureur, le preneur d'assurance et l'assuré. Le preneur souscrit l'assurance ; la personne intéressée à l'assurance se nomme l'assuré ; preneur et assuré ne forment qu'un sujet dans l'assurance pour compte propre².

L'assurance « pour compte » diffère de l'*assurance par représentant* en ce que celui qui agit pour compte d'autrui le fait en son propre nom, tandis que le représentant, qui agit aussi pour le compte d'autrui, le fait au nom d'autrui. Le tiers représenté est déterminé par avance lorsque l'assurance est conclue par représentation ; peu importe en revanche que le bénéficiaire de l'assurance « pour compte » soit connu lors de la conclusion du contrat.

La nature juridique de l'assurance « pour compte » a fait l'objet de nombreuses controverses : représentation directe, indirecte ; contrat de commission ; combinaison entre représentation et commission ; contrat en faveur d'un tiers ; combinaison entre ce contrat et celui de commission ; enfin, contrat *sui generis* : telles sont les principales solutions auxquelles sont arrivés ceux qui ont approfondi ce problème. Entrer dans le détail de ces théories dépasserait le cadre de notre étude. A notre

¹ Cf. ROELLI-JAEGER, *Kommentar zum Schweizerischen Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag*, t. I (Berne 1914), art. 1 LCA, rem. 79, p. 26.

² Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 16 et 17 LCA, rem. 3, p. 247 ; BENZ, *Versicherungsauftrag und Versicherungspflicht in der Sachversicherung* (Thèse, Berne 1934), p. 10 sq.

avis, l'assurance pour compte d'autrui n'est qu'apparentée à la représentation, au contrat de commission ou aux actes de disposition en faveur de tiers ; il paraît préférable de la considérer comme un contrat *sui generis*¹.

6. Le contrat d'assurance est un contrat nommé, synallagmatique, de bonne foi, consensuel ou d'adhésion, aléatoire, à titre onéreux. Nous nous bornerons à examiner brièvement certaines de ces particularités.

7. Le caractère consensuel du contrat d'assurance résulte de l'ensemble des dispositions de la LCA, notamment de l'art. 12². La LCA distingue d'une part, les conventions intervenues entre les parties et, d'autre part, la police et ses avenants, qui constatent ces conventions. Le contrat est parfait lorsque les parties ont réciproquement, et d'une manière concordante, manifesté leur volonté sur les points essentiels³. En fait, il existe des pratiques dérogeant au caractère consensuel du contrat d'assurance. Fréquemment, la délivrance de la police et sa signature par les intéressés deviennent conventionnellement une condition de formation du contrat : celui-ci est alors solennel. Il arrive également que le contrat ne prenne naissance qu'après paiement des primes par le preneur d'assurance : le contrat est alors réel⁴. On verra par la suite que, dans le système des CGAT, le caractère du contrat peut prêter à discussion⁵.

8. Nombreux sont les domaines de l'assurance dans lesquels le consentement de l'assuré repose, en fait, sur une *fiction* : le preneur accepte les conditions d'assurance, longues et difficilement compréhensibles pour un profane, souvent sans les discuter et parfois même sans les lire. Ce consentement est fictif, nonobstant la clause usuellement insérée dans les polices d'assurance, par laquelle l'assuré se déclare d'accord

¹ Cf. RIPERT, *Droit maritime*, t. III (Paris 1930), N° 2398, p. 421 ; BENZ, *op. cit.*, p. 9 ; ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 16 et 17 LCA, rem. 3, p. 250 (Roelli a opté pour la théorie du contrat *sui generis*).

² Cf. BESSON, *La conclusion du contrat d'assurance* (Paris 1933), p. 10 sq. (extrait de la *Revue des assurances terrestres*, N°s 1 et 2, année 1933).

³ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 1 LCA, rem. 7 b, p. 27 ; en outre cf. *Recueil des arrêts des tribunaux civils suisses dans des contestations de droit privé en matière d'assurance* (RBA), vol. IV, N° 13, arr. cour de justice civile du ct. de Genève, du 10 juin 1921.

⁴ Cf. BESSON, *op. cit.*, p. 33 sq.

⁵ Cf. N° 331.

sur le contenu des conditions¹. Le preneur d'assurance adhère, il est vrai, moins à la libre volonté de l'assureur qu'à des règles introduites par la pratique et qui sont reproduites dans les conditions d'assurance². Ces conditions tiennent largement compte des expériences ; elles sont conçues de manière à satisfaire au mieux les intérêts de l'assuré.

En matière d'assurance transport, l'assureur traite avec des commerçants au courant des particularités techniques du transport et de l'assurance ; l'opération d'assurance se discute donc et se conclut, le plus souvent, d'égal à égal.

9. Le contrat d'assurance est un contrat *aléatoire*³. L'étendue et la durée des obligations réciproques de l'assureur et de l'assuré sont subordonnées à un événement futur et incertain ou à un terme indéterminé, indépendants de la volonté des parties⁴. Pour certaines branches d'assurance, la statistique offre au calcul des probabilités des bases quasi certaines ; c'est le cas de l'assurance vie tout spécialement ; à un moindre degré, l'assurance incendie et l'assurance accidents permettent des calculs de ce genre. Au contraire, l'assurance transport est restée fort spéculative : d'une part, en raison de la multiplicité des risques et objets susceptibles d'être assurés ; d'autre part, à cause de l'importance des facteurs subjectifs ; enfin, parce que la recherche de lois basées sur les statistiques n'a pas été poursuivie avec le même intérêt dans ce domaine que dans d'autres.

II.

L'assurance transport

10. L'assurance transport a pour objet, en principe, de garantir l'assuré contre les dommages pécuniaires que peuvent lui causer divers événements susceptibles de survenir au cours du transport (tempête,

¹ Cf. EHRENBURG, *Versicherungsrecht*, Leipzig 1893, p. 79.

² Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2409, p. 436.

³ D'après l'art. 1104 C. C. fr., « lorsque l'équivalent (de ce que l'on donne ou fait pour le cocontractant) consiste dans la chance de gain ou de perte pour chacune des parties, d'après un événement incertain, le contrat est aléatoire ».

⁴ Cf. SUMIEN, *Traité théorique et pratique des assurances terrestres et de la réassurance* Paris 1923, N° 11, p. 11.

naufnage, échouement, abordage, incendie, collision, déraillement, etc.). Elle ne s'étend pas aux accidents dont les personnes (voyageurs, matelots, débardeurs, etc.) peuvent être victimes.

11. L'assurance transport se divise en deux catégories principales : l'assurance du véhicule utilisé pour le transport (navire, wagon, camion, aéronef, etc.), appelée en droit maritime *assurance sur corps*, et l'assurance des objets transportés, dénommée couramment *assurance sur facultés*¹ ; on distingue parmi ces objets les *valeurs* (papiers-valeurs, or, argent, platine, pierres précieuses, perles fines, etc.), des autres *marchandises* ; c'est à ces dernières que s'appliquent les CGAT auxquelles nous vouons notre étude.

III.

L'assurance des transports de marchandises

12. Cette branche est la plus ancienne. Son régime repose sur celui, plus spécial, de l'assurance maritime qui, parmi les assurances transports, est seule, dans la plupart des pays, l'objet d'une réglementation légale spécifique².

L'assurance des transports terrestres, fluviaux et aériens est un développement de l'assurance maritime dont les principes sont souvent applicables par analogie. La Suisse ne possède pas de textes légaux propres à l'assurance maritime, ceux-ci se greffant généralement sur le droit maritime, que notre législation a ignoré jusqu'au 9 avril 1941³. Cependant, en raison de l'importance du trafic commercial suisse, de nombreuses assurances maritimes sont conclues dans notre pays⁴.

¹ Cf. CAPITANT, *Vocabulaire juridique*, p. 68.

² Citons, à titre d'exception, la loi suédoise du 8 avril 1927 qui se rapporte tant aux assurances maritimes qu'aux assurances terrestres et fluviales. Ce système de loi uniforme est préférable. Cf. *Revue internationale d'assurances*, mars 1937.

³ Cf. *Arrêté du Conseil fédéral concernant la navigation maritime sous pavillon suisse*, Rec. of., t. 57, p. 365 sq. (1941).

⁴ L'avantage que présente, pour nos importateurs, pour nos exportateurs, pour nos établissements de crédit, la possibilité de s'adresser à des entreprises nationales dont ils peuvent vérifier la situation financière, contre lesquelles ils peuvent recourir aisément en cas de litige, explique la création et le développement, en Suisse, de sociétés spécialisées dans l'assurance maritime. Celles-ci ont étendu leur exploitation au delà de nos frontières, afin de trouver un champ d'activité plus grand et un meilleur équilibre dans leurs opérations.

13. A défaut de réglementation légale spécifique, les contrats d'assurance transport suisses sont régis par des conditions générales d'assurance détaillées et uniformes qui constituent la loi des parties. A l'étranger, elles sont plus brèves car elles suppléent ou modifient la loi ; elles ne forment pas un tout, une construction d'ensemble.

14. Dans son principe, le contrat d'assurance des marchandises contre les risques de transport est une convention par laquelle l'assureur s'oblige, moyennant contre-prestation, à garantir à l'autre partie, agissant pour compte propre ou pour compte d'autrui, une indemnité en cas de dommage dont seraient atteintes, au cours d'un transport déterminé, les marchandises auxquelles le contrat s'applique. L'indemnité n'est généralement payée qu'après exercice ou cession par l'ayant droit de tous ses droits de recours¹.

15. La notion de *risque*² est inhérente, nous l'avons dit, à celle d'assurance. Dès que le risque disparaît — qu'un sinistre soit survenu ou non — le contrat d'assurance n'a plus d'objet³. Aussi, en droit absolu, toute assurance indemnité, conclue après l'arrivée ou après la perte de la chose, est-elle atteinte d'une nullité radicale⁴. L'article 9 LCA consacre ce principe, en déclarant le contrat d'assurance « nul si, au moment où il a été conclu, le risque avait déjà disparu ou si le sinistre était déjà survenu ».

Mais l'assurance transport bénéficie, en Suisse comme à l'étranger, d'un régime d'exception : le contrat se forme alors même qu'au moment de sa conclusion, l'événement contre lequel le preneur s'est assuré est survenu ou ne peut survenir, à condition que les deux parties ignorent cette circonstance. La nullité de l'assurance est donc subordonnée à une condition extrinsèque au fait matériel de l'expiration des risques : la connaissance par les parties de cette expiration. Tant que l'une des parties n'a pas connu la bonne arrivée ou la perte de la marchandise, le risque est « *putatif* », c'est-à-dire réputé subsistant⁵. Cette fiction est motivée par les conditions particulières du commerce maritime. Très souvent,

¹ Cf. N° 413.

² Les CGAT désignent par « risque », l'éventualité du sinistre (§ III, préambule).

³ Cf. BONNECASE, *Précis de droit maritime*, N° 608, p. 508.

⁴ GROS, *Contentieux pratique d'assurances maritimes*, N° 144, p. 109.

⁵ Cf. GROS, *op. cit.*, N° 144, p. 110.

le contrat d'assurance maritime ne peut être conclu qu'après le commencement du transport, à une époque où les parties ne sont pas en mesure de connaître d'une manière certaine le sort de la marchandise exposée aux risques ; souvent, elles ne peuvent même pas fixer ultérieurement si le sinistre est survenu avant ou après la conclusion du contrat ¹. Certaines de ces difficultés se retrouvent dans les autres variétés de l'assurance transport. Aussi, le législateur a-t-il permis aux parties de retarder artificiellement un sinistre déjà réalisé ou un risque déjà couru, pour autant qu'elles soient de bonne foi ². Si les deux parties ont connaissance de la cessation matérielle du risque, lors de la conclusion du contrat, celui-ci est nul ³. Si, lors de la conclusion du contrat, l'assureur seul savait que le risque avait déjà disparu, ou si le preneur savait seul que le sinistre était déjà survenu, le contrat peut être résolu par la partie qui l'ignorait ⁴. Celle-ci peut y renoncer par ratification expresse ou tacite du contrat ⁵. La loi n'a pas de règles pour les cas où l'assureur aurait eu connaissance de la survenance du sinistre ni pour celui où le preneur aurait eu connaissance de l'extinction du risque ; ces cas ne peuvent être une source de préjudices pour la partie non renseignée.

16. La plupart des autres branches de l'assurance prémunissent l'assuré contre des groupes de risques bien déterminés ; l'assurance des marchandises contre les risques de transport, au contraire, garantit en général l'assuré contre tous les risques extraordinaires auxquels les objets assurés peuvent être exposés.

Primitivement, l'assurance transport garantissait l'assuré contre les conséquences de ces de force majeure. Peu à peu, elle a été étendue à d'autres risques, car l'assuré éprouva bientôt le besoin d'être couvert également contre les conséquences de faits dommageables imputables à des tiers qui ne peuvent être toujours recherchés en responsabilité, ou qui, s'ils sont recherchés, ne présentent pas des garanties financières satisfaisantes. L'assurance s'est donc étendue à tous les dommages non inhérents à la chose elle-même, à condition qu'ils ne fussent pas imputables à l'assuré : dès lors, elle couvre les

¹ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. 1, art. 10 LCA, rem. 2, p. 144.

² Cf. à ce sujet N° 458 sq ; en outre cf. BONNECASE, *op. cit.*, N° 608, p. 508.

³ Cf. art. 10, al. 1 LCA.

⁴ Cf. art. 10, al. 2 et 3 LCA.

⁵ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. 1, art. 10, al. 2 et 3 LCA, rem. 2, p. 146.

conséquences de fautes commises par des tiers. Ici toutefois, la garantie de l'assureur est subsidiaire, l'assuré devant recourir contre les tiers responsables avant de réclamer une indemnité à l'assureur.

En fait, l'assuré peut être protégé contre l'insolvabilité éventuelle de la personne responsable ou contre d'autres facteurs qui rendent illusoire le recours contre cette dernière (interdiction d'exporter des devises ; interdiction faite à l'armateur de payer des indemnités à des ressortissants ennemis ; etc.).

Enfin, l'assurance a fait un pas de plus : l'assuré est souvent déchargé de l'obligation de recourir contre les tiers responsables ; l'assureur indemnise l'ayant droit dès que celui-ci a prouvé l'existence d'un sinistre assuré, qu'il soit la conséquence d'un cas de force majeure ou celle du fait d'un tiers ; il exerce lui-même les recours en vertu d'un acte de cession de l'assuré ou en vertu de la subrogation légale. De la sorte, l'ayant droit peut se procurer sans retard la marchandise destinée à remplacer celle qui a été avariée ou perdue.

Ces extensions, très discutables, sont la conséquence de la concurrence souvent désordonnée que se sont faite les assureurs.

17. En concluant une assurance contre les risques de transport de marchandises, le preneur entend assurer l'intérêt qu'il a lui-même, ou qu'ont certains tiers, à ce que les marchandises transportées ne soient pas frappées d'un sinistre pendant qu'elles sont soumises au risque. Suivant la théorie, consacrée par la loi suisse sur le contrat d'assurance et confirmée par la jurisprudence, l'objet de toute assurance contre les dommages n'est pas la marchandise sujette à destruction ou à détérioration, ni le patrimoine du preneur, mais l'intérêt économique qu'une personne peut avoir à ce qu'un sinistre ne survienne pas. On peut définir l'intérêt comme le rapport économique entre une personne et une valeur patrimoniale, exposée aux effets d'un sinistre, valeur que l'assureur doit remplacer en cas de dommage¹.

18. La personne assurée est celle qui peut justifier d'un intérêt assurable. Souvent, en assurance transport, le rapport d'intérêt n'est pas déterminé ou ne l'est pas encore d'une manière définitive au moment de la conclusion du contrat. En effet, il arrive que la personne intéressée

¹ Cf. ROELLI-JAEGER, *op. cit.*, t. II, rem. 6, p. 35 sq.

à la conservation de la marchandise transportée change plusieurs fois ; les droits de propriété, les risques ou la responsabilité passent du vendeur à l'acheteur, ou aux acheteurs successifs, à l'expéditeur, au transitaire, au transporteur, à l'entrepoteur, cela dans un ordre variable. Si l'assurance ne pouvait se rapporter qu'à une personne déterminée, elle deviendrait sans objet à chaque transfert, à moins d'être cédée. Elle serait inutile, par exemple, à l'ancien propriétaire des marchandises et ne pourrait profiter à l'acquéreur. Aussi, l'assurance pour compte d'autrui, grâce à laquelle on peut assurer un rapport d'intérêt non déterminé à l'avance, s'avère-t-elle très utile pour les transports. Elle présente l'avantage d'épargner la complication de cessions nominatives¹.

19. Le maximum d'indétermination quant à la personne intéressée à l'assurance peut être obtenu par la souscription d'une assurance « pour compte propre ou pour le compte de qui il appartiendra ». Cette forme d'assurance implique, comme son nom l'indique, une combinaison de l'assurance pour compte propre et de celle pour compte d'autrui. L'intéressé, déterminable seulement au moment du sinistre, est-il le preneur lui-même, l'assurance sera réputée conclue dès l'origine pour compte propre ; cet intéressé est-il un tiers, l'assurance sera réputée assurance pour compte d'autrui. De la sorte, tout intérêt éventuel peut être assuré d'avance².

Cet intérêt est difficile à préciser. On peut dire qu'il est formé par les différents liens économiques des personnes successivement intéressées à la marchandise ou, plus exactement, de celles qui supportent les risques³, c'est-à-dire des vendeurs et acheteurs successifs à l'exclusion des simples intermédiaires. Ne serait-il pas plus simple de dire, qu'en fait, ce ne sont pas ces rapports d'intérêt, mais bien plutôt la marchandise elle-même qui constitue l'objet de l'assurance ?

20. La théorie de l'intérêt paraît peu conciliable avec la forme d'assurance pour compte. Ce problème délicat a amené le Tribunal fédéral (TF) à opérer des rapprochements assez inquiétants entre l'assurance transport pour compte de qui il appartiendra et l'assurance responsabilité civile du voiturier (transporteur). Examinons son attitude.

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2391, p. 358.

² Cf. BENZ, *op. cit.*, p. 15.

³ Le mot « risque » est employé ici dans le sens que lui confère l'art. 185 CO.

Le TF constate que le transporteur, lorsqu'il conclut lui-même une assurance pour les marchandises qu'il s'oblige à transporter, tient naturellement à être couvert d'une manière aussi étendue que possible, ce qu'il pourrait obtenir en assurant sa responsabilité civile. Le TF relève qu'il est toutefois beaucoup plus pratique et plus avantageux pour les propriétaires de marchandises que le transporteur conclue une assurance contre les risques de transport, en faisant insérer la clause « pour compte de qui il appartiendra »¹.

Cet arrêt a été commenté en ces termes : « Hormis le cas où l'assuré a donné au contractant mandat de conclure l'assurance, et, peut-être, le cas où le contractant est légalement tenu de pourvoir à l'assurance, celui qui conclut une assurance pour compte d'autrui ou pour compte de qui il appartiendra entend assurer principalement sa responsabilité civile, subsidiairement la chose ou l'intérêt d'autrui. Les conditions générales des assurances pour compte d'autrui et pour compte de qui il appartiendra devraient tenir compte de cette constatation et assurer expressément la responsabilité civile du contractant. Il suivrait de là notamment qu'en matière d'assurance transport pour compte de qui il appartiendra, l'assureur ne pourrait pas, dans la mesure où il s'agirait d'une assurance de la responsabilité professionnelle, exclure de la garantie les sinistres dus à une faute légère du contractant (art. 14, al. 4 et 98 LCA) »².

Le but économique visé par les transporteurs ou transitaires, lorsqu'ils concluent une assurance transport pour compte, est effectivement d'assurer aux conditions les plus avantageuses leur responsabilité civile, abstraction faite des bénéfices d'intermédiaires (commissions ou escomptes) qu'ils peuvent réaliser de ce fait. Mais si l'on considère que, dans le cours normal des choses, les transporteurs et les transitaires s'acquittent de leurs obligations avec une diligence convenable, les conséquences des événements majeurs restent bien au premier plan de leurs préoccupations, ce qui donne la prédominance au caractère propre de l'assurance transport, assurance du cas fortuit et de la force majeure.

Juridiquement, l'assurance transport pour compte ne présente aucune des caractéristiques d'une assurance responsabilité civile ; nous verrons même sous N° 121 qu'elle couvre les preneurs-transporteurs ou

¹ Cf. ATF du 6. 12. 1934, 60. 2. 460 ; *Revue générale des assurances terrestres*, t. 6, année 1935, p. 943 sq.

² Cf. SIMOND, dans *Revue générale des assurances terrestres*, t. 6, année 1935, p. 948.

transitaires d'une manière moins étendue que les autres preneurs, en vertu de l'art. 2, al. 2 CGAT 1940.

Enfin, *pratiquement*, l'incorporation de la garantie de la responsabilité civile dans l'assurance transport souscrite par les transporteurs ou transitaires susciterait nombre de complications, et une telle assurance ne serait pas « plus avantageuse pour les propriétaires de marchandises », pour reprendre les termes du TF¹. En effet, l'assurance pour compte d'autrui devrait être soumise à un régime différent des autres assurances transport : or, une extension de l'assurance transport ne pourrait être accordée que moyennant redressement des taux de primes ; d'autre part, des conditions spéciales devraient être élaborées pour ce genre d'assurance puisque nombre de dispositions de la LCA, de droit dispositif pour les assurances transport, seraient déclarées impératives lorsque l'assurance transport peut être assimilée à une assurance contre la responsabilité civile. On pourrait même se demander si les compagnies d'assurance transport ne devraient pas être concessionnées pour l'assurance de la responsabilité civile, lorsqu'elles acceptent de conclure des assurances transport pour compte d'autrui. Faudrait-il enfin admettre que, lorsque l'assurance est conclue « pour compte propre ou pour compte de qui il appartiendra », il y a combinaison des assurances transport et responsabilité civile ?

Les nouvelles conditions générales d'assurance transport mettront fin, espérons-le, à ces discussions, car elles prévoient expressément que les conséquences des faits ou fautes du preneur ou de l'assuré sont exclues de la garantie et que l'assurance ne s'étend pas à la responsabilité dont le preneur² est tenu envers les tiers (art. 6 CGAT).

IV.

Polices d'assurance

21. La police d'assurance est un acte destiné à constater la conclusion et les modalités ou « conditions » d'un contrat d'assurance. La police doit contenir les indications indispensables suivantes : le moment de

¹ Cf. p. 16.

² Au preneur sont assimilés ses ayants cause ou ayants droit.

la conclusion du contrat ; la mention des parties au contrat, des valeurs assurées, de la prime, des risques couverts. Les types de polices le plus couramment souscrites en assurance transport sont : la police spéciale, la police d'abonnement et, plus rarement, la police globale.

22. La *police spéciale* est souscrite pour un seul transport de marchandises, déterminé au moment de la conclusion du contrat. Dans ce cas, l'acte contiendra les indications permettant d'identifier immédiatement la marchandise, de fixer sa valeur et de connaître le voyage qu'elle effectuera, partant, les risques auxquels elle se trouve exposée. Si le preneur ne dispose pas des renseignements complets lors de la conclusion du contrat, la valeur d'assurance pourra être indiquée d'une manière approximative ; une rectification interviendra dès que possible.

23. Primitivement, le nom du navire de mer sur lequel la marchandise doit être chargée, ainsi que le nom du capitaine, devaient être indiqués lors de la conclusion du contrat. Le voyage maritime était donc déterminé d'une manière très précise. La pratique ne tarda pas à provoquer une forme particulière d'assurance, l'assurance *in quo vis*, qui permet de traiter sans connaître d'avance le nom du navire affecté au transport. Il suffit de connaître la marchandise et le trajet qu'elle doit parcourir. Le développement du commerce, l'accélération des transports, imposèrent une autre forme d'assurance ; il fallut couvrir toutes les marchandises embarquées, pendant une certaine période ou pour un voyage déterminé, sur quelque navire que ce fût, à la condition que ce dernier appartînt à la catégorie mentionnée dans la police. Pour obtenir une garantie aussi générale, le preneur doit se faire délivrer une *police d'abonnement*, appelée aussi *police flottante*.

La *police d'abonnement*, souscrite « pour compte », présente le maximum d'indétermination ; elle permet aux chargeurs de se libérer d'innombrables préoccupations tout en bénéficiant, de la part des armateurs, des conditions les plus avantageuses¹. Le contrat d'abonnement couvre de plein droit toutes les marchandises que le preneur d'assurance recevra ou expédiera pendant la période fixée² ; il oblige le preneur à assurer toutes ses expéditions, quelle que soit la probabilité d'un sinistre, sans que celui-ci puisse opérer un choix, car toute autosélection des risques

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2367, p. 337 sq.

² Cf. BONNECASE, *op. cit.*, N° 610, p. 509.

fausserait les probabilités calculées par l'assureur. Chaque expédition doit être enregistrée par le preneur et annoncée à bref délai à l'assureur. Les primes sont payables sur la base de décomptes périodiques¹.

La conclusion du contrat d'abonnement dispense l'assureur d'établir une police spéciale pour chaque transport assuré, mais le preneur peut demander qu'un certificat d'assurance lui soit délivré en un ou plusieurs exemplaires, pour chacune de ses expéditions ou pour certaines d'entre elles². Ce document contient un exposé sommaire de la garantie ; il se réfère au surplus aux conditions générales et particulières de la police d'abonnement³.

24. Le preneur peut aussi souscrire une *police globale*. Comme dans la police d'abonnement, les quantités de marchandises chargées ou à charger, les expéditions, les véhicules au moyen desquels elles seront effectuées, sont indéterminés lors de la conclusion du contrat ; le preneur est dispensé de fournir un avis spécial lors de chaque expédition ; il doit inscrire, successivement et régulièrement, dans un registre, les envois visés par le contrat ; périodiquement, il indiquera le chiffre total de ses expéditions ainsi que la destination des marchandises ; une prime provisoire est prélevée au début de l'assurance sur la base de la valeur d'assurance approximative de tous les lots de marchandises à expédier. On opère un ajustement à l'expiration du délai conventionnel.

La police globale est peu utilisée. Elle est généralement réservée aux transports continentaux, portant sur un grand nombre d'envois de même espèce ; elle n'est pas recommandable lorsqu'une partie des expéditions doit être assurée contre des risques spéciaux, ou lorsque la garantie conférée par les conditions générales est restreinte.

25. En souscrivant une *police en bloc* ou à *forfait*, le preneur est également couvert pendant une certaine période, pour tous les transports effectués, sans avoir à les annoncer à l'assureur. Il est en outre dispensé d'inscrire ses envois à l'intention de l'assureur, car ce dernier prélève une prime à forfait en se basant sur l'importance moyenne des expéditions effectuées au cours des années précédentes. Cette police, très avantageuse pour le preneur, est surtout utilisée pour l'assurance des

¹ Cf. chapitre XIV, consacré aux contrats et polices d'abonnement.

² Cf. art. 91 CGAT.

³ Cf. à ce sujet RBA, vol. IV, N° 110, p. 170, arr. trib. du ct. de Vaud, du 14 janvier 1921. (Il n'est pas exact de dire, comme le fait ce tribunal, que les certificats sont des avenants.)

transports par camion, par chemin de fer, par poste, comprenant des envois souvent trop peu importants pour être inscrits séparément. Elle était aussi fréquemment souscrite par des banquiers, agents de change et notaires, pour leurs expéditions de papiers valeurs, billets de banque, métaux précieux et autres. Mais, comme cette police a donné lieu dans ce domaine à des abus, l'Union internationale d'assurance transport (ITVV)¹ a décidé obligatoirement, il y a une trentaine d'années, d'interdire la conclusion de tels contrats d'assurance de valeurs et les contrats antérieurs de cette catégorie durent être dénoncés.

26. Il arrive souvent que les contrats d'assurance doivent être conclus dans un délai si bref qu'il est matériellement impossible pour l'assureur d'obtenir tous les renseignements nécessaires à l'appréciation des propositions du preneur d'assurance. Aussi, la pratique a-t-elle provoqué, pour l'assurance transport notamment, la création d'un mode d'assurance par *lettre de couverture* — ou note de couverture —, sorte de police d'assurance provisoire. Ce procédé permet à l'assureur d'offrir à l'assuré une garantie immédiate, avant que la police d'assurance soit établie et, mieux encore, avant même qu'il dispose de renseignements complets². L'étendue de la garantie découlant de ce document provisoire est déterminée par les conditions générales qui régiront le contrat principal³.

¹ LITVV est une association internationale d'assureurs transport fondée en 1874. Avant la guerre mondiale, puis entre celle-ci et 1939, cette association, qui groupait la plupart des assureurs européens, prit des résolutions dont certaines, les accords obligatoires, devaient être obligatoirement respectées, tandis que l'observation des autres était simplement recommandée (accords recommandés); enfin, par une troisième catégorie d'accords, les accords individuels, elle réglait des questions entre certains membres signataires seulement. Nombre de ces décisions sont de portée générale, par exemple l'interdiction des polices à forfait, la clause des drogues dangereuses, l'accord relatif aux affaires déplacées.

Les Compagnies suisses d'assurance transport sont toutes membres de l'ITVV; à certains égards et en fait, c'est l'association suisse des assureurs contre les risques de transport (STV) qui est considérée comme une section de l'ITVV. Cette association nationale groupe actuellement les compagnies suisses d'assurance transport et la plupart des entreprises étrangères concessionnées dans notre pays. Le STV a pour but l'assainissement des affaires du marché des assurances de transports, la lutte contre la concurrence déloyale et l'étude de toutes questions de portée générale. Certaines de ces décisions doivent être obligatoirement respectées par tous les membres, d'autres ont un caractère facultatif. C'est cette association, et non ses membres individuellement, qui délègue des membres aux assemblées et commissions de l'ITVV.

² Cf. BESSON, *op. cit.*, p. 69.

³ Cf. COMM. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 9 LCA, rem. 1, p. 141; JAEGER, *op. cit.*, t. II, No 11, p. 10 sq.

Il faut distinguer la lettre de couverture du slip qui est un bordereau portant description de l'assurance demandée, évaluation des montants à garantir et des primes offertes et tous autres renseignements nécessaires à l'appréciation du risque, soumis par les courtiers anglais aux assureurs susceptibles de s'intéresser à une part de cette assurance.

CHAPITRE PREMIER

NOTES D'HISTOIRE ET CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LES CONDITIONS D'ASSURANCE

I.

Généralités

27. Les conditions d'assurance comprennent des conditions générales et des conditions particulières.

Aux termes d'une circulaire adressée par le Bureau fédéral des assurances (BFA), aux assureurs incendie, le 15 juin 1927¹, les *conditions générales* sont celles qui sont destinées à servir de base à un grand nombre de contrats. Seules ces conditions — déterminées d'après leur contenu et non point uniquement d'après la désignation que leur donnent les assureurs — sont soumises à l'approbation de l'autorité de surveillance, le BFA. Les *conditions particulières* sont des clauses conventionnelles qui dépendent de la particularité de chaque risque et qui sont indispensables pour préciser l'objet de l'assurance et les obligations qui incombent aux parties, eu égard aux circonstances spéciales du cas concret.

En fait, les assureurs considèrent comme conditions particulières toutes les clauses qui dérogent à des conditions types d'assurance — les conditions générales — ou qui les complètent². Un certain nombre de ces conditions particulières sont imprimées sur la formule de police elle-même ou sur des papillons annexés à la police dans chaque cas d'espèce. Etant imprimées, ces conditions sont destinées à servir de

¹ Cf. *Recueil de jurisprudence des autorités administratives de la Confédération pendant l'année 1927*, fascicule N° 62, p. 68 (publié par le dép. de justice et police du Conseil fédéral).

² Cf. EHRENBURG, *op. cit.*, p. 24; STAHEL, *Darstellung und Kritik der im Schweizergeschäft verwendeten allgemeinen Haftpflichtversicherungsbedingungen* (Thèse, Zurich 1931), p. 7; p. 11.

base à un grand nombre de contrats ; aux yeux du BFA, elles sont donc assimilables à des conditions générales. La discrimination opérée par l'autorité de surveillance a une portée générale, bien qu'elle ait été faite dans le domaine de l'assurance incendie. Cependant, elle ne saurait être invoquée pour l'interprétation du contrat, conclu selon les CGAT, car aux termes de l'art. 51, selon lequel les conditions manuscrites ou dactylographiées priment les conditions imprimées, les conditions particulières unprimées, dactylographiées ou manuscrites priment les conditions générales et les dispositions spéciales priment les dispositions communes ; nous voyons là une application de l'adage « *lex specialis derogat legi generali* ». Il est regrettable que la traduction allemande ne reproduise pas textuellement la disposition du texte français ; le 2^e alinéa de l'art. 51 n'a pas été traduit. En effet :

texte français :

Les conditions manuscrites ou dactylographiées du contrat priment les conditions imprimées, partout où elles dérogent à ces dernières.

Les conditions particulières priment les conditions générales.

Les dispositions spéciales priment les dispositions communes.

texte allemand :

Die von Hand oder mit der Maschine geschriebenen Vertrags-Bedingungen gehen den davon abweichenden gedruckten Bedingungen vor.

In den gedruckten Allgemeinen Bedingungen gehen die Besonderen Bestimmungen den Gemeinsamen Bestimmungen vor.

Cette lacune avait déjà été signalée lors de la discussion du projet allemand. Il n'y a pas été remédié, sous prétexte que les distinctions subtiles faites entre conditions imprimées, dactylographiées ou manuscrites et conditions générales ou particulières n'étaient pas traduisibles en allemand !

28. Les conditions générales d'assurance déterminent la structure typique du contrat¹. Elles délimitent le rapport juridique qui s'établira entre l'assureur et son client. Elles sont de grande valeur pour la connaissance du droit de l'assurance, dans la mesure où il n'est pas codifié ; elles constituent une source indirecte du droit de l'assurance au titre d'usages conventionnels constamment respectés par tous les assureurs

¹ Cf. EHRENBURG, *op. cit.*, p. 24 sq.

d'une même contrée¹. Leur valeur est d'autant plus grande lorsque leur application dépend de l'approbation d'une autorité de surveillance, comme c'est le cas en Suisse. Les conditions générales présentent, par rapport à la loi, l'avantage de la souplesse ; en effet, elles peuvent être continuellement adaptées à l'évolution de l'économie et des idées, sans nécessiter la mise en fonction de l'appareil législatif.

Les conditions générales suisses d'assurance règlent le rapport de droit dans son ensemble ; certaines dispositions des conditions ne sont que la simple transcription d'articles de la LCA. Cette reproduction est conforme aux instructions du BFA du 1^{er} mai 1935, valables pour toutes les branches de l'assurance, qui prévoient que les dispositions les plus importantes de la LCA doivent être reproduites dans les conditions générales, sinon dans leur teneur, du moins dans leur sens. Le BFA part de l'idée que le preneur d'assurance ne connaît pas, généralement, les dispositions légales sur le contrat d'assurance.

II.

Conditions générales suisses d'assurance transport

29. Toutes les compagnies d'assurances exploitant la branche transport en Suisse utilisent les mêmes conditions. Jusqu'en août 1940, elles appliquaient des conditions élaborées aux environs de 1860 et adaptées, en 1910, à la LCA du 2 avril 1908. Cette adaptation n'a pas provoqué de modifications importantes dans le système existant, car la plupart des dispositions de la LCA ont, dans ce domaine, un caractère dispositif. Mais ce système était compliqué ; les conditions apparaissaient souvent comme désuètes en présence du développement pris par les transports maritimes, terrestres et aériens, et de certaines transformations des usages. Une revision complète s'imposait. Elle fut suggérée en 1920 déjà, mais différée par les assureurs suisses jusqu'à l'achèvement du commentaire de Roelli-Jaeger, consacré à la LCA. En 1933, le STV confia cette revision à une commission de trois membres. Un premier projet fut soumis

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2369, p. 339 ; N° 2372, p. 342.

aux assureurs en 1938. Le texte définitif, en français, des nouvelles conditions a été adopté en 1939 ; la traduction allemande fut menée à chef en 1940.

30. Les anciennes conditions présentaient une succession de chapitres, relatifs aux différents modes de transport, formant, chacun, un tout indépendant. De la sorte, un grand nombre de dispositions à caractère général étaient répétées, textuellement ou à peu près, dans chacun de ces chapitres. Lorsque l'assurance portait sur un voyage comprenant plusieurs modes de transport, les conditions étaient insérées intégralement dans la police. Lorsque, au contraire, un seul mode de transport était utilisé, les parties se servaient d'une police où figuraient seulement les conditions relatives à ce mode déterminé de transport. Une telle pratique — usuelle aussi dans les autres pays — nécessitait un nombre encombrant de textes et de formules.

31. La superposition de toutes ces conditions d'assurance a été supprimée lors de la revision de 1939-1940.

Un seul texte de conditions générales est désormais utilisé, que l'assurance porte sur un ou plusieurs parcours différents. Cette construction constitue une innovation qu'on appréciera d'autant plus que, dans la plupart des cas, les envois à destination ou en provenance de la Suisse empruntent différents modes de transport (chemin de fer, camion, chaland, navire de mer). Ainsi, les nouvelles conditions suisses sont plus claires et plus brèves que celles qui les ont précédées.

La nouvelle construction, plus simple et plus pratique, comprend : un *lexique liminaire*, précisant la portée des expressions techniques ; il permettra, souhaitons-le, de réduire au minimum les difficultés d'interprétation ; puis, des *dispositions communes*, applicables à tous les genres de transport ; en outre, des *dispositions spéciales* à chaque mode de transport. La distinction entre dispositions communes et dispositions spéciales ne doit pas être confondue avec celle qui existe entre conditions générales et conditions particulières. Alors que les conditions particulières concernent une catégorie déterminée de cas concrets, les « dispositions spéciales » des conditions générales sont relatives aux divers modes de transport (transports maritimes, par eaux continentales, terrestres, aériens, par la poste ou par une entreprise publique de messageries). Enfin, les nouvelles

conditions se terminent par un chapitre consacré à des *dispositions spéciales relatives aux contrats et polices d'abonnement*. Toutes les dispositions spéciales priment les dispositions communes¹.

Ajoutons que les conditions générales suisses contiennent toutes les dispositions d'ordre général que l'on retrouve à l'étranger, soit dans les codes ou lois spéciales, soit dans la coutume confirmée par la jurisprudence.

32. Depuis le 1^{er} août 1940, date à laquelle les assureurs suisses ont fixé l'entrée en vigueur des CGAT, deux types de conditions générales existent concurremment :

- a) les CGAT, seules applicables à toutes les polices délivrées dès août 1940 ;
- b) le régime antérieur maintenu, à titre transitoire, jusqu'à leur plus proche échéance annuelle, pour les polices délivrées avant cette date. Aux termes de l'art. 35 LCA : « Si, pendant la durée du contrat, les conditions générales d'assurance des contrats de même genre sont modifiées, le preneur d'assurance peut exiger que le contrat soit continué aux conditions nouvelles. Mais s'il est exigé des prestations plus élevées pour l'assurance, aux nouvelles conditions, le preneur doit fournir à l'assureur le juste équivalent. » Les anciennes conditions générales privent le preneur de cette faculté, mais elle a été conférée à tous les preneurs d'assurance par lettre circulaire des assureurs suisses de fin juillet 1940. Il est à prévoir que les assurés dont les intérêts sont mieux sauvegardés par les nouvelles conditions demanderont sans tarder l'adaptation de leur police à ces dernières. Le STV a décidé d'ailleurs de procéder dans un court délai à cette adaptation.

33. Les conditions générales peuvent être modifiées, nous l'avons vu, par des conditions particulières². Les CGAT contiennent quelques dispositions impératives relatives à l'étendue de l'assurance ; les autres, qui ont un caractère facultatif, peuvent seules être modifiées. La discrimination est facile à établir : les conditions à caractère dispositif sont

¹ Cf. N° 27.

² Cf. N° 27.

toutes introduites par la formule «sauf convention contraire». Certains risques spéciaux ne peuvent être assurés que sur la base de clauses spéciales «standard» élaborées, comme les CGAT, par le STV. Les assureurs exploitant la branche transport en Suisse se sont engagés à appliquer strictement les dispositions impératives des nouvelles conditions ainsi que les «clauses standard», reproduites en annexe¹. La concurrence entre entreprises travaillant en Suisse est contenue dès lors dans des limites rationnelles.

III.

Interprétation des conditions d'assurance

A. Généralités

34. Les conditions d'assurance doivent être interprétées comme des éléments ou modalités d'actes juridiques, non comme des lois, si ce n'est dans la mesure où elles reproduisent simplement des dispositions légales². Les clauses des conditions devront être interprétées les unes par les autres de manière à donner à chacune d'elles le sens qui résulte de l'acte entier. Pour parer au manque de clarté de l'acte entier ou pour combler les lacunes du contrat, on aura recours tout d'abord aux règles de droit dispositif applicables. En l'absence de textes légaux, l'interprétation du contrat dans son ensemble se fera d'après les règles de la bonne foi. Le juge recherchera avant tout la véritable intention des parties, en tenant compte de l'usage et des circonstances³.

Dans le doute, le contrat d'assurance s'interprétera en faveur de celui qui accepte un texte imprimé, conformément au principe suivant lequel le doute est au détriment de l'auteur de la clause obscure. Les restrictions, exceptions, exclusions à un principe général ou à une convention type devront toujours être interprétées restrictivement⁴.

¹ Cf. Annexe IV.

² Cf. EHRENBURG, *op. cit.*, p. 85.

³ Cf. RBA, vol. IV, N° 110, p. 170, arr. trib. du ct. de Vaud, du 14 janvier 1921.

⁴ Cf. EHRENBURG, *op. cit.*, p. 81; PERSICO, *L'assicurazione marittima delle merci*, Gênes 1932, p. 11.

B. Rapport entre les conditions suisses d'assurance transport et la LCA

35. Nous avons vu que le domaine de l'assurance transport n'est pas réglé expressément par des textes légaux en Suisse¹. Seuls les art. 10 et 64, al. 1 LCA concernent spécialement l'assurance transport². Les autres prescriptions des deux premiers chapitres de la LCA (dispositions générales et dispositions spéciales à l'assurance contre les dommages) s'appliquent au contrat d'assurance transport dans la mesure seulement où les conditions générales présentent des lacunes ou dérogent à des prescriptions impératives de la LCA, ou lorsqu'elles n'ont pas été remises au preneur³.

Les anciennes conditions générales d'assurance précisaient le champ d'application de la LCA en énumérant les articles applicables au contrat. Les autres articles étaient déclarés inapplicables. Cette énumération exhaustive n'était pas heureuse parce qu'immanquablement incomplète : le contenu de certaines dispositions déclarées applicables divergeait en réalité de celui des conditions elles-mêmes ; d'autre part, des lacunes subsistaient. Le dilemme suivant se posait alors : l'intention des parties a-t-elle été d'invoquer à titre subsidiaire la LCA, ou le droit commun ?

Les nouvelles conditions règlent d'une manière plus rationnelle l'application des prescriptions de la LCA, par le procédé des exclusions. Un certain nombre de dispositions sont expressément déclarées inapplicables, tandis que les autres sont applicables dans la mesure où les conditions d'assurance n'y dérogent pas.

Ce système nouveau paraît clair mais, dans la pratique, il n'élimine pourtant pas toute difficulté car, dans certains cas, il sera difficile de déterminer si les parties entendaient déroger partiellement ou entièrement à telle disposition légale, si les conditions qu'elles ont fixées ont un caractère absolu ou si elles ne concernent qu'un point de détail. Nous nous efforcerons d'élucider ces obscurités au fur et à mesure qu'elles se présenteront.

¹ Cf. N° 12.

² Cf. en outre les art. 97, al. 2, et 98, al. 2, LCA, qui déclarent non impératives pour l'assurance transport, certaines dispositions impératives pour les autres branches d'assurance.

³ Cf. N° 39.

IV.

**Preuve de la conclusion et des conditions
du contrat d'assurance****A. Communication des conditions générales**

36. Les conditions générales et particulières auxquelles le contrat d'assurance est conclu sont usuellement reproduites dans la police d'assurance. Elles peuvent encore être prévues dans d'autres documents, tels que la lettre de couverture¹, qui précède la délivrance de la police ; les certificats d'assurance², qui décrivent d'une manière sommaire l'étendue de l'assurance conclue sur la base d'une police d'abonnement ; les avenants qui constatent des modifications apportées aux conditions primitives du contrat.

37. Il peut arriver que le preneur n'ait pas eu connaissance des conditions générales au moment de la conclusion du contrat, soit qu'aucun document ne lui ait été délivré, soit que le document ne reproduise pas les dites conditions générales. Ces hypothèses impliquent une dérogation par l'assureur aux art. 3 et 11, phr. 1 LCA.

38. L'art. 3 est ainsi conçu : « 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. Si cette prescription n'est pas observée, l'auteur de l'offre n'est pas lié par sa proposition ». Cette disposition ne figure pas au nombre de celles qualifiées d'impératives au sens de l'art. 97 ou de l'art. 98 LCA. Roelli relève qu'elle doit cependant être obligatoirement respectée, à moins que le preneur ne consente à son inobservation³. Nous estimons qu'en assurance transport, cette renonciation du preneur peut être présumée, étant donné

¹ Cf. N° 26.

² Cf. N° 23.

³ Cf. ROELLI, *op. cit.*, art. 3 LCA, rem. 2, p. 53.

d'une part, les conditions de fait dans lesquelles les contrats d'assurance transport sont généralement conclus et, d'autre part, les connaissances possédées par le preneur en la matière.

39. L'art. 11, phr. 1, LCA, qui ne peut être modifié au détriment du preneur, mais qui n'est pas impératif pour l'assurance transport, prévoit que : « L'assureur est tenu de remettre au preneur d'assurance une *police constatant* les droits et obligations des parties ». La délivrance de la police est sans effet sur l'existence du contrat ou sur son contenu, mais sert uniquement de preuve. Il est cependant recommandable, même dans le domaine de l'assurance transport, de toujours délivrer au preneur une police d'assurance ou un autre document constatant ses droits et obligations car, en l'absence de tout document, les dispositions légales ou contractuelles auxquelles les parties ont entendu soumettre le contrat ne peuvent être prouvées¹.

40. Le TF estime douteux que l'assureur transport, qui a violé les art. 3 et 11 LCA, puisse invoquer à son avantage des conditions d'assurance non communiquées à la contre-partie. D'après lui, le contrat est régi, dans cette éventualité, par la LCA, et les dispositions du droit commun s'appliquent à titre subsidiaire ; cependant, d'après le TF, lorsque ces textes présentent des lacunes, les parties peuvent se référer aux conditions générales d'assurance, en tant qu'elles consacrent des usages (Uzancen).

Les nouvelles conditions générales, comme celles qui les ont précédées, déclarent l'art. 3 LCA inapplicable, sans exclure l'art. 11 LCA. L'application de cette dernière disposition peut être considérée comme tacitement exclue lorsque le preneur ne réclame pas, dans un délai convenable, un document constatant la conclusion du contrat.

41. Aux termes du § XI du préambule des CGAT (définitions et notions générales) : « le contrat constaté par l'un de ces documents » (avenant, certificat d'assurance ou lettre de couverture) « est réputé conclu aux conditions générales et particulières de la police à laquelle ils se réfèrent. A défaut de police, le contrat est réputé conclu aux présentes conditions générales ». On peut se demander quelle est la valeur de cette

¹ Le STV a décidé qu'une police d'assurance doit toujours être délivrée.

présomption lorsque les documents constatant la conclusion du contrat ne contiennent aucune référence aux CGAT, et qu'au surplus, ces dernières n'ont pas été portées à la connaissance du preneur. La solution du TF, à laquelle nous venons de faire allusion, paraît s'imposer dans de telles éventualités.

B. Droit de rectification du preneur

42. Les documents constatant la conclusion et les conditions du contrat d'assurance ne sont, en principe, véritablement probants qu'à l'expiration d'un délai de quatre semaines dès leur délivrance car, aux termes de l'art. 12, al. 1 LCA : « Si la teneur de la police ou des avenants ne concorde pas avec les conventions intervenues, le preneur d'assurance doit en demander la rectification dans les quatre semaines à partir de la réception de l'acte ; faute de quoi, la teneur en est considérée comme acceptée » ; l'al. 2 dispose que : « Cette règle doit être insérée textuellement dans chaque police ». Le contenu de cet article ne peut être modifié au détriment du preneur d'assurance ; mais, s'agissant de l'assurance transport, il est de droit dispositif. Le BFA a prescrit dans ses instructions (texte mis à jour au 1^{er} mai 1935), que « la disposition impérative de l'art. 12 LCA sera inscrite dans toutes les polices... mais exception faite des polices d'assurance transport »... Les anciennes conditions générales d'assurance transport déclaraient l'art. 12 LCA inapplicable au contrat d'assurance ; aussi le preneur d'assurance ne pouvait-il pas se prévaloir du droit de rectification conféré par cette prescription. Les CGAT sont muettes sur ce point.

43. L'al. 1 de l'art. 12 LCA n'a pas été inséré dans les polices d'assurance transport. Certains diront que cette disposition est exclue car, si les parties avaient entendu la rendre applicable au contrat d'assurance, elles l'auraient imprimée dans la police, comme le prévoit l'art. 12 al. 2 LCA. Pour d'autres, cette disposition subsiste, à moins que les conditions particulières ne contiennent une clause dérogatoire expresse, parce qu'elle n'est ni exclue, ni mentionnée dans les conditions générales.

La *police spéciale* ne contient aucune clause de ce genre. On pourrait donc en déduire que le preneur conserve la possibilité de rectifier les conditions de la police dans le délai de quatre semaines. Si telle n'était

pas en réalité *l'intention des parties*, elles feraient bien de compléter sur ce point les conditions particulières.

Au contraire, une clause valant renonciation par le preneur à la faculté de rectifier, a été insérée dans la *police d'abonnement*; la voici: «Police *agréée* et signée par les parties contractantes». Il ne saurait, au surplus, être ici question d'un droit de rectification du preneur si, comme nous le soutiendrons dans un chapitre spécial consacré à l'étude des contrats et polices d'abonnement, la LCA ne leur est pas applicable¹.

En fait, cette discussion est d'une portée purement théorique puisque les contrats d'assurance transport sont conclus entre des commerçants qui connaissent les conditions d'assurance d'une manière approfondie; les polices ou certificats délivrés par l'assureur répondent alors exactement aux intentions réciproques des parties.

¹ Cf. N° 463 sq.

CHAPITRE II

NOTIONS GÉNÉRALES

44. Selon l'art. 1 CGAT, l'assurance des transports de marchandises couvre les dommages dont celles-ci pourraient être frappées ensuite d'un sinistre attribuable à un risque de transport non exclu. Avant d'aborder l'examen détaillé de cette assurance, il convient de rechercher la portée exacte des concepts « risques », « sinistres » et « dommages », souvent confondus. Le lexique liminaire des CGAT met un terme à ces confusions, en définissant, d'une manière arbitraire peut-être, mais claire, ces diverses notions que nous allons développer. Ces bases nous amèneront à examiner le lien de causalité qui doit exister entre un sinistre et un préjudice, pour que ce dernier soit garanti par l'assurance, et à chercher une solution à la question délicate du concours des causes d'un sinistre lorsqu'elles ne sont pas toutes assurées.

Nous étudierons ensuite quelles sont les personnes intéressées au transport et assujetties aux conditions de la police d'assurance, suivant les chiffres II et XII. Les autres définitions du lexique ne demandant aucun développement complémentaire pour la compréhension de notre exposé, nous y renvoyons le lecteur sans autre commentaire.

I

Risques et sinistres

A. Généralités

45. D'une manière générale, en matière d'assurance, on entend indifféremment par « risques », soit les sinistres, soit leurs conséquences, c'est-à-dire les dommages convertis par l'assurance ; quant au terme « sinistre », il désigne soit les événements qui ont provoqué le dommage,

soit le dommage lui-même. Le § III précise ces notions en disposant que : « Le *sinistre* est l'événement qui provoque le dommage subi par le preneur. L'éventualité du sinistre s'appelle le *risque*. » C'est contre les risques, c'est-à-dire contre le hasard et non contre les sinistres eux-mêmes, exprimant une certitude, que l'assurance est conclue.

46. L'assurance transport est réputée garantir l'universalité des risques susceptibles de frapper la marchandise transportée. En fait, seuls les risques inhérents à la *force majeure* ou au *cas fortuit* sont assurables, mais non ceux qui dépendent de la volonté de l'intéressé ou de ses préposés.

La force majeure et le cas fortuit sont souvent confondus dans la pratique et désignés tous deux par « force majeure ». La force majeure procède d'événements auxquels l'homme reste étranger et ne peut résister, événements dont la survenance ne peut être prévue ni l'effet détourné ; elle consiste en obstacles provenant des forces naturelles, du fait du prince ou de tiers irresponsables. L'origine de la force majeure est externe : il n'y a pas de connexité entre le fait dommageable et le milieu. Au contraire, le cas fortuit a une origine interne ; il implique un fait volontaire de l'homme¹.

47. Pour avoir une idée des principaux risques contre lesquels le preneur cherche à se prémunir en s'assurant contre les risques de transport, nous ne pouvons mieux faire que de reproduire l'énumération des risques assurés², contenue dans les anciennes conditions générales d'assurance, mais abandonnée par les CGAT³.

- a) Transports par mer (chap. A, § 1 des anciennes conditions) : « tempête, glaces, naufrage, échouement, abordage fortuit, relâches forcées, changements forcés de route, jet, accidents de mer pendant la quarantaine, feu, foudre, tremblements de terre, explosions, piraterie, dols ou fraude du capitaine ou de l'équipage connus sous le nom de baraterie de patron, et généralement, tous accidents et fortunes de mer ».
- b) Transports par eaux continentales (chap. B, § 1, des anciennes conditions) : « accidents de navigation ou de force majeure quelconque ».

¹ Cf. MALETERRE, *Les Transitaires*, p. 84 sq.

² Ces risques ne sont désormais plus tous couverts ; Ex. cf. Nos 195 et 216.

³ Cf. No 107.

- c) Transports par chemin de fer (chap. C, § 1, des anciennes conditions) : « risques d'événements causés par les éléments et ceux d'accidents de chemin de fer, tels que feu, explosion, foudre, tremblement de terre, inondations, collisions et autres événements de ce genre, risques de disparition, de vol et de spoliation, risques de malversations et de fautes des employés de chemin de fer ou d'autres personnes desquelles le chemin de fer se sert pour l'exécution des transports dont il est chargé ».

B. Événements majeurs

48. Le § IV qualifie d'*« événements majeurs »*, un certain nombre de sinistres qui provoquent un dommage à la marchandise transportée, par une atteinte au véhicule ou qui peuvent être constatés avec une évidence telle qu'on ne pourrait être incité à attribuer le dommage à la nature propre de la marchandise. Cette expression a été traduite en allemand par « *qualifizierte Unfälle* », c'est-à-dire « accidents caractérisés ». La dénomination allemande, explicite à première vue, mais moins élégante que celle du texte français, est trop restrictive car elle paraît ne se rapporter qu'à des événements attribuables au transport proprement dit, alors que certains sinistres, susceptibles de survenir pendant le séjour de la marchandise et non seulement pendant son transport (incendie, p. ex.), sont aussi réputés événements majeurs.

49. D'après le § IV, on entend par événements majeurs, les sinistres suivants : « tremblement de terre, éruption volcanique, raz de marée, inondation, avalanche, éboulement ; — abordage, naufrage, échouement, submersion, voie d'eau entraînant la relâche du navire dans un port et le déchargement des trois quarts au moins de sa cargaison ; — chute ou bris du véhicule ; écroulement de tunnels, quais ou autres ouvrages d'art ; collision contre un corps fixe ou mobile ; déraillement ; foudre, explosion, incendie ». Rentrent donc dans les événements majeurs, suivant la définition claire qui vient d'être donnée :

- a) des calamités générales, qui se produisent partout, dont la mention serait superflue si elles n'étaient pas énumérées limitativement. La tempête ne figure pas au nombre de ces calamités parce qu'en présence d'une tempête peu violente, la cause d'un dommage est sujette à caution ;

- b) des accidents caractéristiques de navigation ;
- c) des accidents caractéristiques susceptibles de se produire pendant le transport terrestre ou, accessoirement, pendant le séjour de la marchandise ;
- d) la foudre, l'explosion et l'incendie ; bien que ces sinistres ne soient pas propres au transport, ils ont été considérés comme des événements majeurs, en raison de leur importance et des lourdes conséquences qu'ils entraînent.

50. Nous verrons dans un chapitre ultérieur que l'assurance est, dans certains cas, limitée à ces événements majeurs, suivant la nature particulière de la marchandise ou suivant le mode de transport¹. Les anciennes conditions distinguaient également, mais pour les transports par mer seulement, certains accidents caractéristiques auxquels l'assurance pouvait être limitée ; c'était : l'« échouement ou accidents équivalant à un échouement », qui comprenaient, outre certains cas d'échouement limitativement énumérés, ceux dans lesquels « le navire sombre, coule à fond, est brisé, fait naufrage, entre en collision avec un autre navire, est incendié, pourvu qu'il soit prouvé que l'incendie n'a pas été causé par une inflammation spontanée, ou subit un accident de mer quelconque qui le rend innavigable »². Cette conception, qui ne tient aucun compte des sinistres pouvant survenir pendant le séjour de la marchandise à terre, se rapproche de celle du § 114 ADSB.

On a pu regretter que les dispositions des anciennes conditions relatives aux autres modes de transport ne continssent pas une énumération correspondante d'accidents caractéristiques, d'autant plus que celle relative aux transports par mer ne peut guère être appliquée par analogie. L'énumération perfectionnée des CGAT se rapproche de celle de la police maritime française, mais est plus complète encore. Les événements majeurs suivants ne figurent pas dans la police française qui ne possède pas de dénomination générique pour cette catégorie de sinistres : la collision contre un corps fixe ou mobile ; la chute ou le bris du véhicule ; l'avalanche, l'éboulement ; la foudre, l'explosion.

¹ Cf. N° 224 sq.

² Cf. anc. condit. chap. A, § 23, al. 2.

C. Prédominance des risques maritimes

51. Un simple coup d'œil sur les anciennes conditions générales nous fait constater que les allusions aux risques maritimes sont beaucoup plus fréquentes que celles se rapportant à des risques propres à d'autres modes de transport. Cette anomalie, atténuée dans les CGAT, s'explique aisément, étant donné qu'en Suisse comme à l'étranger, le parcours maritime est considéré comme parcours principal, quelle que soit l'importance des parcours préliminaires ou ultérieurs, terrestres, fluviaux ou aériens, qualifiés d'accessoires.

Les textes légaux eux-mêmes consacrent ce point de vue en donnant toujours à l'assurance maritime la place primordiale. Le Marine Insurance Act de 1906, par exemple, dispose à la section 55 que : « Un contrat d'assurance maritime peut, soit par stipulation expresse, soit par les usages du commerce, être étendu de manière à protéger l'assuré contre les pertes survenues dans les eaux maritimes ou contre tout risque de terre qui se rattache à un voyage maritime ». L'art. 335 C. Com. fr. prévoit de même l'extension de l'assurance maritime à d'autres assurances transport. En Angleterre, l'assurance maritime prédomine à tel point les autres assurances transports que l'expression « Marine Insurance » y est même employée comme équivalent d'« assurance transport ». Aussi n'est-il pas surprenant qu'il faille établir, lorsque faire se peut, une certaine analogie entre risques maritimes d'une part, risques terrestres et aériens d'autre part, pour déterminer l'étendue de l'assurance. Ce procédé par analogie s'impose aussi pour les CGAT, quoique dans une moindre mesure que pour les conditions qui les ont précédées.

II.

Dommages

A. Généralités

52. D'une manière générale, on entend par *dommage ou préjudice*, toute diminution de patrimoine du lésé. Celle-ci est représentée par la différence qui existerait, à défaut de l'assurance, entre le patrimoine actuel du lésé et l'état dans lequel se trouverait ce patrimoine si l'évène-

ment dommageable ne s'était pas produit. Elle résulte soit d'une atteinte matérielle (*damnum emergens*), soit d'un manque à gagner (*lucrum cessans*)¹. Les atteintes matérielles dont peut être frappé le patrimoine de la personne aux risques de laquelle s'effectuent les transports de marchandises sont de trois sortes; certains de ces préjudices peuvent être assurés.

53. Les anciennes conditions générales suisses d'assurance transport ne décrivent pas la nature des *préjudices couverts* par l'assurance. Comme l'a reconnu un de nos tribunaux cantonaux, celle-ci se dégage cependant nettement des conditions générales dans leur ensemble². Elle n'est pas davantage énoncée dans les conditions générales étrangères, françaises ou italiennes par exemple, mais elle est consacrée d'une manière uniforme par l'usage et le droit maritime étrangers. Par contre, les sources de diminutions de patrimoine couvertes par l'assurance sont toutes énumérées dans les CGAT et qualifiées de « dommages »; elles sont une espèce parmi les « préjudices »; ce sont :

- a) les dommages matériels éprouvés par la marchandise, soit : la disparition, la destruction ou la détérioration (pertes et avaries);
- b) les contributions aux avaries communes que certains tiers peuvent réclamer à l'assuré;
- c) certains débours et impenses exposés par l'assuré, pour échapper aux risques courus par la marchandise, pour en atténuer les conséquences ou pour évaluer les dommages matériels dont elle a été frappée.

Dans un premier projet de nouvelles conditions générales, seules les pertes et avaries matérielles étaient considérées comme des « dommages ». La mise au point de ce texte a révélé qu'il était plus simple et plus clair de qualifier également comme dommages les autres préjudices assurés : les débours, les impenses et les contributions aux avaries communes.

54. Les *préjudices indirects*, par exemple les sanctions civiles ou pénales infligées à l'assuré ensuite d'une infraction quelconque relative au transport ou à la livraison de la marchandise, même avariée, ne rentrent

¹ Cf. VON TUHR, *Partie générale du Code fédéral des obligations*, trad. fr., p. 69.

² Cf. RBA, vol. IV, N° 110, arr. trib. du ct. de Vaud, du 14 janvier 1921.

pas dans la notion de « dommage ». Quoique, à ce titre, elles soient automatiquement exclues, l'art. 3 prévoit expressément que les indemnités pour demeure ou livraison tardive ne sont pas couvertes.

55. Le *manque à gagner* ne constitue pas non plus un « dommage » au sens des CGAT. L'assurance de ce préjudice inciterait l'assuré à la spéculation que les assureurs transport n'entendent pas garantir. Les CGAT mentionnent cependant, par souci de clarté, à l'art. 3, l'exclusion de la privation de gain, des différences de cours ou de prix et des pertes d'intérêt. Les auteurs des nouvelles conditions générales ont tenu à exclure expressément ces préjudices, car il est arrivé plus d'une fois qu'un juge ait condamné l'assureur à payer un dommage non couvert, pour la seule raison qu'une obscurité pouvait subsister dans l'esprit du preneur.

Seul le bénéfice normal que l'intéressé aurait réalisé si la marchandise avait pu être livrée au lieu de destination, peut être assuré ; il est considéré comme un des éléments d'évaluation du dommage matériel subi par la marchandise et non comme un dommage distinct.

56. Les conditions générales d'assurance italiennes se dispensent d'exclure expressément les dommages indirects ou le manque à gagner. Les conditions françaises se bornent à mentionner l'exclusion des différences de cours et celle des obstacles apportés à l'opération commerciale de l'assuré. Les anciennes conditions générales suisses faisaient allusion, pour certains modes de transport, aux « pertes d'intérêt, de cours ou de conjoncture », ou bien à l'« inobservation des délais de livraison et des pertes et préjudices en résultant ». De toutes ces solutions, celle des CGAT paraît être de beaucoup la meilleure.

Nous allons examiner d'une manière plus détaillée la portée attribuée par les nouvelles conditions aux divers dommages assurés.

B. Pertes et avaries

58. Dans un sens large, le mot « avaries » comprend tous les dommages survenus à la cargaison ou par elle. Cette conception est consacrée, en droit maritime, par l'art. 397 C. Com. fr., aux termes duquel : « toutes dépenses extraordinaires faites pour le navire ou les marchandises con-

¹ Cf. N° 61 sq.

jointement ou séparément ; tout dommage qui arrive au navire et aux marchandises, depuis leur chargement et départ, jusqu'à leur retour et déchargement, sont réputés avaries ». Certaines de ces avaries sont « communes » ; ce sont celles qui sont réparties entre tous les intéressés à l'expédition maritime ; nous y reviendrons plus loin¹ ; les autres, qualifiées d'« avaries particulières », sont supportées par la personne directement lésée.

Dans une acception plus restreinte, les avaries sont réputées consister en une atteinte matérielle subie par la marchandise, par opposition aux dépenses. Dans ce sens, on parle souvent de « dommage ».

Enfin, le terme « avarie » est employé dans un sens strict, pour désigner les détériorations matérielles par opposition aux pertes. La police française sur facultés se sert de cette terminologie. Il en est de même des CGAT qui précisent qu'on entend par avarie, « une détérioration matérielle enlevant à la marchandise tout ou partie de son utilité ou de sa valeur »¹ ; et par perte, « la disparition ou la destruction totales ou partielles de la marchandise »².

59. Il y a par exemple avarie, lorsque les marchandises arrivent à destination en mauvais état, cassées ou brisées, mouillées ou humides, échauffées ou pourries, rongées par les animaux ; ou lorsqu'elles n'y parviennent pas, parce qu'elles ont dû être vendues en cours de route, ensuite de détérioration, ou parce qu'elles étaient complètement inutilisables.

60. S'agissant du terme « perte », les nouvelles conditions en font une notion générique recouvrant les espèces « disparition » et « destruction » qui, elles, peuvent être totales ou partielles. La disparition ou la destruction sont partielles lorsqu'on retrouve à l'arrivée une partie seulement du lot de marchandises appartenant à un intéressé ; lorsque les quantités perdues sont minimales et portent sur des choses de genre, on parle plus particulièrement de « manquants ».

C. Avaries communes

a) Généralités

61. Selon une institution très ancienne déjà, l'armateur, l'affrètement et le chargeur doivent, dans certains cas, supporter en commun des dépen-

¹ Cf. § V, litt. b).

² Cf. § V, litt. a).

ses extraordinaires faites par le capitaine, ou un dommage dont a été atteint le navire ou la cargaison. Ces avaries et frais portent le nom d'« *avaries communes* » ou d'« *avaries grosses* ». M. Ripert observe que : « le terme d'avaries grosses ne fait pas allusion à l'importance des avaries mais signifie qu'elles doivent être supportées par le gros du navire et du chargement », et que « le terme d'avaries communes n'indique pas que l'avarie doit frapper *matériellement* à la fois le navire et le chargement mais que *juridiquement*, chacun des intéressés doit en supporter une partie »¹.

62. M. Bonnetcase² remonte à la nature spécifique du droit commercial lui-même pour expliquer l'apparition et le maintien de l'institution des avaries communes ; il estime vain de chercher un fondement juridique plus précis à cette institution et repousse de ce fait toutes les solutions spéciales invoquées par la doctrine : responsabilité délictuelle, quasi-délictuelle ; quasi-contrat (enrichissement illégitime) ; cas d'application de l'adage « *ubi emolumentum, ibi onus* » ; contrat d'affrètement ; gestion d'affaires ; association ; assurance mutuelle. D'après cet auteur, l'institution des avaries communes « traduit l'application à un milieu donné et à des individus déterminés de l'idée de respect et de protection de la personnalité ; elle fait que chacun des participants à une expédition maritime trouve au sein des règles de droit la protection de ses intérêts et n'est pas sacrifié aux autres ; chacun est placé par rapport à autrui sur un pied d'égalité ».

63. Les avaries communes sont réglées, à défaut de réglementation conventionnelle, par la loi qui régit le contrat d'affrètement dans son ensemble, c'est-à-dire, suivant les pays, par la loi du pavillon, par celle de l'initium du voyage ou du pays de destination, par celle du lieu de conclusion du contrat, ou par d'autres encore. Comme les intéressés à un seul transport sont généralement de nationalités différentes et que le navire parcourt des territoires multiples, il résulte inévitablement de cette diversité de lois des conflits difficiles à résoudre. Le contenu de ces diverses lois varie, lui aussi, considérablement, bien qu'elles aient toutes une origine unique : certaines avaries sont considérées comme communes dans un pays, alors que, dans un autre, elles constituent des avaries particu-

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2209, p. 198.

² Cf. *Précis de droit maritime*, N° 681 sq., p. 562 sq.

lières ; le mode de répartition entre les divers intéressés varie également ¹. Or, une contribution proportionnelle de tous les intéressés ne peut être déterminée que par application de principes identiques à tous les intéressés.

64. Seule une *unification internationale de la réglementation* des avaries communes permettrait de résoudre ces divergences et les difficultés qui résultent des conflits de lois. Des essais d'unification ont été entrepris, il y a près d'un siècle, et poursuivis jusqu'à ce jour. En 1860, l'Association nationale pour l'avancement de la science sociale, fondée en 1857, se préoccupa d'unifier les règles relatives à l'avarie commune, au cours d'une conférence tenue à Glasgow. Elle vota les Résolutions de Glasgow qui furent accueillies très favorablement par le monde maritime, sauf par les assureurs des Lloyd's, parce que ces Résolutions portaient atteinte à la jurisprudence anglaise. Dans un Congrès tenu à York, en 1864, l'association abrogea ces Résolutions et les remplaça par un texte nouveau, en onze articles, intitulé « Règles d'York de 1864 ». Puis, l'International Law Association se saisit de cette question qu'elle discuta entre autres à Anvers, en 1877. Le Congrès d'Anvers adopta un texte en douze articles qui prit le nom de « Règles d'York et d'Anvers ». Seule la Règle XII était vraiment nouvelle. Ces Règles furent encore considérées comme trop imparfaites pour être introduites par les Etats dans leurs législations respectives, mais furent de plus en plus adoptées, à titre privé, par les intéressés. Une réforme leur fut apportée au cours d'un Congrès tenu par la même Association en 1890, à Liverpool, au cours duquel six nouvelles règles furent élaborées. Enfin, les Règles d'York et d'Anvers furent révisées, mises au point et complétées dans un Congrès que cette Association a tenu à Stockholm, en 1924 ².

Les vingt-trois « Règles d'York et d'Anvers de 1924 » ont une portée beaucoup plus étendue que celles qui les ont précédées ; elles contiennent, dans un préambule, une définition et des principes généraux relatifs à l'avarie commune. Comme les anciennes Règles ne s'appliquaient qu'à des cas d'espèce, les parties qui les adoptaient devaient se référer au surplus à une loi déterminée. Au contraire, les Règles d'York et d'Anvers de 1924 se suffisent à elles-mêmes, du moins en principe, et la question

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2227 sq., p. 219 sq. ; ULRICH, *Grosse Haverei* (Berlin 1903), vol. I, p. 7 sq.

² Cf. BONNECASE, *op. cit.*, N° 91 sq., p. 93 sq.

de la loi applicable ne se pose plus que pour combler des lacunes. Elles préviennent en grande partie les complications que nous avons signalées, mais laissent inévitablement subsister les conflits de jurisprudence. Ces Règles sont adoptées par nombre d'intéressés, d'une manière volontaire mais constante, à titre d'usage conventionnel substitué — dans les connaissements — aux législations nationales, et réalisent ainsi une uniformité partielle de la réglementation de l'avarie commune¹.

65. Dans un avant-projet de nouvelles conditions générales suisses, l'avarie commune était définie d'une manière très vague; il y avait avarie commune « dans les cas prévus par le connaissement ou par les lois, actes ou documents auxquels le connaissement se réfère ». Cette définition jugée trop laconique a été remaniée. D'après la définition encore assez large des CGAT, on entend par avarie commune: « les sacrifices et les impenses effectués volontairement, par le capitaine ou son remplaçant, pour préserver d'un péril effectif les propriétés engagées dans une aventure commune, et qui, suivant le connaissement, — ou suivant les lois, actes, ou documents auxquels le connaissement se réfère — doivent être répartis entre la cargaison, le fret et le navire »². Le renvoi des CGAT aux conditions du contrat de transport ou aux dispositions légales qui le régissent, nous paraît très heureux. Il préviendra nombre de conflits d'appréciation et de règlement entre chargeurs et assureurs. Les assureurs suisses ont été dispensés par là d'opter pour l'une ou l'autre des solutions étrangères ou internationales.

Lors de l'élaboration des CGAT, la Suisse ne possédait pas encore de législation maritime. Mais, depuis le 9 avril 1941, les Règles d'York et d'Anvers de 1924 s'appliquent aux conflits relatifs aux avaries communes, conformément à l'art. 52 de l'arrêté du Conseil fédéral concernant la navigation maritime sous pavillon suisse³. D'après ces Règles, il y a avarie commune: « quand et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour la sécurité commune, à l'effet de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune ». Certains cas pratiques d'avarie commune sont en outre limitativement énumérés.

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2231, p. 226.

² Cf. § V, litt. c) CGAT.

³ Cf. *Rec. of.*, t. 57, p. 378.

66. Les conditions généralement requises pour qu'il y ait avarie commune sont les suivantes :

- a) il faut un sacrifice volontaire¹ ; d'après certaines lois, il faut en outre une délibération du capitaine et des chefs d'équipage faite antérieurement au sacrifice ;
- b) le sacrifice doit être fait dans l'intérêt commun du navire et du chargement, c'est-à-dire dans le but de les soustraire à un danger commun² ;
- c) le danger menaçant l'expédition maritime doit être sérieux, imminent, extrême. En fait, il ne faut pourtant pas attendre que le danger soit sur le point de se réaliser pour procéder à un sacrifice préventif. La doctrine française exige simplement que le danger existe subjectivement, qu'il ne soit pas imaginaire³. D'après la jurisprudence anglaise, le danger doit être réel et non putatif. Les Règles d'York et d'Anvers de 1924 se bornent, assez heureusement à notre avis, à prévoir que le sacrifice doit être « raisonnable »⁴ ; cette formule dispense d'indiquer quel doit être le degré de gravité du danger. L'acte sera apprécié d'après sa valeur, son but, et non d'après son résultat. Selon certains auteurs français, Vermond par exemple⁵, il faut tenir compte non seulement de la présence d'un danger réel, effectif, mais encore de l'issue du sacrifice opéré. Si le résultat recherché n'a pas été obtenu, il n'y aurait pas, selon eux, avarie commune. Cette opinion est controversée⁶ ;
- d) d'après la jurisprudence française, il faut enfin que le danger soit attribuable à un cas fortuit ou de force majeure⁷ et non à un vice propre ou à une faute des intéressés⁸. Cette exigence fait, elle aussi, l'objet de controverses⁹. En Allemagne, il y a avarie commune même en cas de faute des intéressés ; il en est de même d'après la jurisprudence anglaise¹⁰.

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2256, p. 257.

² Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. II, N° 2250, p. 249 sq.

³ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2268, p. 274 ; N° 2272, p. 277.

⁴ Cf. Règle A. d'York et d'Anvers de 1924.

⁵ Cf. VERMOND, *Manuel de droit maritime*, 5^{me} éd., (Paris 1920), p. 268.

⁶ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2251, p. 251 sq ; BONNECASE, *op. cit.*, N° 679, p. 560.

⁷ Cf. N° 46.

⁸ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2274, p. 279 sq.

⁹ Cf. BONNECASE, *op. cit.*, N° 680, p. 561.

¹⁰ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2276, p. 282.

67. On distingue, au point de vue matériel, deux catégories d'avaries communes: les *avaries-dommages* et les *avaries-frais*. Les premières consistent dans la perte ou la détérioration, soit du chargement (p. ex. jet à la mer de marchandises non avariées; dommages causés par l'extinction d'un incendie à bord; sacrifice des marchandises pour les besoins du bord), soit du navire (p. ex., sacrifice des agrès et accessoires; échouement volontaire; perte volontaire du navire — coque sabordée, abordage —; forçage des voiles, de vapeur ou de pression). Les secondes, aujourd'hui les plus importantes, consistent dans des débours en argent tels que frais de renflouement du navire, frais d'assistance et de sauvetage, frais de remorquage et de relâche, engagés à propos d'un événement anormal et exceptionnel¹.

b) *Contribution aux avaries communes*

68. La répartition de l'avarie commune entre les différents intéressés est réglée par une « *dispache* », établie par des experts spéciaux désignés par les tribunaux, les « *dispacheurs* ». Ceux-ci constituent une masse créancière qui se compose des sommes représentant les sacrifices subis par les divers intéressés et une masse débitrice comprenant les différentes valeurs — cargaison d'une part; navire et fret d'autre part — qui, après avoir bénéficié du sacrifice, doivent contribuer à sa réparation. La part contributive de chaque intéressé est déterminée dans la *dispache* proportionnellement à l'intérêt qu'il avait au sacrifice².

69. Ces règlements d'avarie commune sont très laborieux et durent souvent plusieurs années. C'est pourquoi l'armateur ne délivre la marchandise qui représente le gage de la part contributive du chargeur que moyennant paiement d'une *contribution provisoire*, généralement supérieure à la contribution définitive, ou moyennant des sûretés³.

70. A l'inverse des conditions générales fluviales, les anciennes conditions générales maritimes suisses, comme d'ailleurs la police française actuelle, ne traitent pas des avaries communes — ou plus exactement des contributions aux avaries communes — dans le chapitre relatif à

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2280 sq., p. 288 sq.; BONNECASE, *op. cit.*, N° 665, p. 552 et 667, p. 553.

² Cf. BONNECASE, *op. cit.*, N° 685 sq., p. 569 sq.

³ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2328 (2), p. 342-343.

l'étendue de l'assurance ; celui-ci concerne les « dommages et pertes », c'est-à-dire les dommages matériels. Il est question des avaries communes dans les chapitres consacrés au règlement des sinistres. Les nouvelles conditions générales, elles, font rentrer expressément l'avarie commune parmi les dommages, c'est-à-dire parmi les préjudices assurés. Il était opportun de préciser ce point, car la contribution aux avaries communes n'est à proprement parler ni une détérioration ni une perte ; c'est un recours de tiers. On pouvait, il est vrai, considérer cette contribution comme implicitement assimilée aux dommages assurés, en relevant que l'assureur, tenu des pertes et avaries survenues en cours de transport, doit équitablement couvrir aussi les dépenses raisonnables et justifiées, ainsi que les sacrifices faits soit par l'assuré, soit par un tiers pour son compte, dans l'intérêt des marchandises.

71. L'assureur répond des contributions sous déduction, bien entendu, des sommes qu'il aurait versées à titre d'avarie particulière. Cette précision, donnée à l'art. 11, § 4, pol. fr. fac., ne se retrouve pas dans les CGAT ; elle est superflue car elle est basée sur le principe suivant lequel l'assuré ne peut percevoir une indemnité à double. L'assureur prend aussi à sa charge les contributions provisoires, mais seulement à titre d'avances. Ces avances doivent être restituées si, pour une cause quelconque, le règlement d'avarie commune n'a pas eu lieu. Les sommes récupérées lorsque la contribution définitive est inférieure à la contribution provisoire doivent aussi être restituées à l'assureur¹.

S'agissant des transports par eaux continentales, le preneur ne peut réclamer à l'assureur le paiement de contributions que s'il a été autorisé par ce dernier à verser des contributions provisoires ou définitives (ou à fournir des sûretés)².

La contribution aux avaries communes n'est pas de même essence que les autres recours dont il sera question. Ceux-ci ne sont pas faits dans l'intérêt de la marchandise, mais sont motivés par les dégâts qu'elle a subis.

D. Débours et impenses

72. Les conditions générales d'assurance aussi bien que la loi suisse sur le contrat d'assurance imposent au preneur et aux autres intéressés

¹ Cf. art. 86, relatif aux polices d'abonnement. ² Cf. art. 63.

à l'assurance l'obligation de prendre toutes les mesures préventives ou conservatoires propres à écarter un dommage, à l'atténuer ou à l'évaluer. Aux termes des CGAT, analogues sur ce point aux conditions qui les ont précédées, l'assureur couvre certains de ces débours et impenses ; ils sont limitativement énumérés au § V, litt. d.

73. L'assureur rembourse, dans la mesure où les conséquences du sinistre sont à sa charge, certains *frais* exposés essentiellement dans l'intérêt d'une *évaluation* exacte des pertes et avaries ; il s'agit — suivant le texte allemand plus clair sur ce point que le texte français, mais considéré comme son équivalent — des frais d'intervention du commissaire d'avaries ; des frais de vente, d'inspection et de manutention en vue d'expertise et d'estimation des marchandises avariées¹. D'après l'art. 67, al. 5, LCA, ces frais n'incomberaient à l'assureur que pour moitié. En fait, dans le monde entier, les assureurs remboursent les frais de constatation du dommage proportionnellement à leur obligation d'indemniser.

74. L'assureur assume en outre les *frais de sauvetage*, les frais extraordinaires de déchargement, de magasinage et de rechargement, exposés à l'effet de prévenir ou d'atténuer l'avarie ou la perte couvertes par l'assurance, à condition que ces dépenses aient été judicieusement engagées par le preneur. L'art. 70 LCA prévoit aussi, mais en d'autres termes, que certains frais de sauvetage sont à la charge de l'assureur. Lorsque ces dépenses sont réparties en avaries communes, l'assureur règle seulement la part contributive du preneur.

75. Les *dépenses ordinaires ou extraordinaires* de transport ne constituent pas des débours et impenses, au sens du § V litt. d. Certaines d'entre elles, que le preneur pourrait à tort être tenté de considérer comme couvertes, après un examen superficiel des conditions générales, ont été expressément exclues à l'art. 3 ; *a fortiori*, les autres dépenses inhérentes au transport ne peuvent être récupérées auprès de l'assureur. L'art. 3 exclut à ce titre : les frais de jours de planche ou staries, c'est-à-dire ceux survenant pendant le temps accordé à un navire pour charger ou débarquer ses marchandises ; — les surestaries, c'est-à-dire l'indemnité due pour le supplément de temps employé au chargement ou

¹ Le texte français aurait dû être adapté sur ce point à la traduction allemande.

au déchargement, après l'expiration du délai des *staries* ; — les frais de quarantaine, c'est-à-dire ceux survenant pendant l'isolement imposé au navire par mesure sanitaire, pour une cause extérieure à la navigation, qu'ils soient prévisibles ou non ; — les frais d'hivernage qui dépendent de la route suivie et de l'époque à laquelle s'effectue le voyage. Ces derniers frais sont exclus même lorsqu'ils sont attribuables à la prolongation de la durée du transport, ensuite d'un accident ou d'un séjour forcé.

76. Il convient d'examiner si, lorsque des *frais* de navigation exposés volontairement dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, sont classés en *avarie commune*, l'assureur couvre la part contributive du preneur.

Les dispositions spéciales aux transports maritimes étant muettes à ce sujet, nous estimons que les frais extraordinaires de navigation répartis en *avarie commune* survenue au cours d'un transport maritime sont couverts en vertu de l'art. 1, al. 2 ; cette disposition qui réserve, il est vrai, les contributions résultant de risques exclus par les conditions de la police, n'excepte pas les contributions relatives à des dommages ou à des dépenses extraordinaires exclues.

S'agissant des transports fluviaux, la question a donné lieu à la réglementation compliquée des art. 59 à 62. Les frais de navigation énumérés à titre d'exemples à l'art. 59 sont couverts par l'assureur, s'ils sont réglés en *avarie commune*, à l'exception des frais attribuables aux risques d'hiver, exclus *a contrario* par l'art. 60. Lorsque les risques d'hiver ont été couverts par convention spéciale ou d'office ¹, les frais de déchargement, de magasinage et de rechargement, dus à ces risques, sont aussi couverts, mais uniquement lorsqu'ils se règlent en *avarie commune*, tandis que les autres frais extraordinaires attribuables à la navigation hivernale sont couverts, qu'ils soient ou non réglés en *avarie commune*. L'art. 62 exclut dans tous les cas le supplément de fret, en ces termes : « Quelles que soient les dispositions du connaissement, l'assurance ne s'étend pas aux frais extraordinaires causés par les risques d'hiver et que le transporteur percevrait comme supplément de fret, sous la désignation de frais de séjour, d'hivernage ou autres analogues, même si ces frais se trouvent inclus dans un règlement d'avaries communes ».

Cette réglementation, qui contraste singulièrement avec la solution

¹ Cf. N° 178.

tacite adoptée pour les transports maritimes, fut l'une des plus discutées. Les innombrables propositions et contre-propositions suggérées rendirent la question confuse à tel point qu'il fallut, à un moment donné, reprendre toute la discussion sur la base du premier texte proposé ; ce dernier ne fut guère remanié, mais bien complété par force détails. Cette partie forme comme une tache dans un ensemble somme toute harmonieux, et la complication du système adopté est comme le reflet des controverses auxquelles les projets ont donné lieu.

III.

Lien de causalité

77. Pour que la garantie de l'assureur soit engagée, il ne suffit pas que la marchandise transportée ait été frappée d'un dommage couvert par l'assurance et qu'un sinistre assuré se soit produit, il faut encore un lien de causalité entre cet événement et le dommage, ce qui ressort de la définition donnée au terme « sinistre » par le § III CGAT. Comme tout événement naît du concours de plusieurs circonstances qui déploient leurs effets dans un ordre très variable, dû au hasard, il n'est guère aisé de déterminer exactement la cause ou les causes d'un dommage, c'est-à-dire de rechercher les mobiles du passage d'une chose (ou d'une personne) d'un état dans un autre. Cette étude a été poursuivie avec ardeur en Allemagne et reprise en Suisse ; elle a également préoccupé les tribunaux anglais ; en France, elle n'a pas donné lieu à un examen aussi approfondi ¹.

78. Seul, à notre connaissance, le Marine Insurance Act, de 1906, donne une directive sur la nature du lien de causalité exigé entre un dommage et un événement assuré. Aux termes de la section 55 du dit Act, « l'assureur est responsable de toute perte causée *proximately* par un événement assuré ». Ce texte consacre la solution primitivement adoptée pour la recherche de la causalité, consistant à retenir l'événement qui est la cause immédiate du dommage, c'est-à-dire l'événement chronologiquement le plus rapproché, appelé *causa proxima*, et opposé à la *causa*

¹ Cf. GUEX, *La relation de cause à effet dans les obligations extracontractuelles*, Lausanne 1904.

remota. Francis Bacon justifiait l'application de cette théorie, en relevant, dans un passage fréquemment cité : « que ce serait pour la loi une tâche infinie de juger les causes des causes et la réaction des unes sur les autres ; c'est pourquoi il faut se contenter de la cause immédiate et juger les actes sans remonter à un degré supérieur »¹. Cette théorie simplifie la procédure probatoire, étant donné que plus on s'éloigne du résultat, plus il est malaisé de démontrer que tel événement en a été une condition. Pourtant elle est arbitraire, car la succession chronologique des événements est, en fait, purement accidentelle. Ce critérium de distinction a été appliqué d'une manière moins absolue en France qu'en Angleterre et a fini par être remplacé par celui de la cause prédominante, qualifiée aussi de cause déterminante, dominante, nécessaire, fatale. Désireuse de concilier cette nouvelle théorie avec celle de la *causa proximate* consacrée par le Marine Insurance Act, l'Angleterre a admis que la *causa proxima* n'est pas nécessairement la plus rapprochée dans le temps, mais bien plutôt la plus efficiente².

79. La théorie de la *cause prédominante*, qui consiste à déterminer laquelle d'entre plusieurs causes a participé au plus haut degré à provoquer un dommage, ne pourrait être appliquée rigoureusement que si le résultat d'un ensemble d'actes pouvait être divisé et gradué³. Or, cette défalcation n'est généralement pas facile à opérer et la cause qualifiée de prépondérante est alors simplement celle à laquelle on fait remonter le dommage. Comme le dit Ripert⁴, au lieu d'analyser la cause pour déterminer si un dommage est à la charge de l'assureur, ce sera généralement l'attribution de responsabilité qui servira à caractériser la cause. Le qualificatif est ainsi donné après qu'une décision a été prise.

80. Keate, juriste anglais cité par Dover, recommande l'application combinée de la théorie de la cause la plus rapprochée avec celle de la cause prédominante ; d'après lui, l'assureur couvre un dommage, en cas de concours de causes, lorsque la cause finale ou la cause prédominante

¹ « It were infinite for the law to judge the causes of causes, and their impulsion one of another ; therefore it contenteth itself with the immediate cause... » Cf. DOVER, *A Handbook to Marine Insurance*, Londres 1936, p. 170 sq.

² Cf. DOVER, *op. cit.*, p. 171 ; « The *causa proxima* of a loss is the cause of the loss, proximate to the loss, not necessarily in time, but in efficiency... »

³ Cf. GUEX, *op. cit.*, p. 72.

⁴ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2682, p. 722.

consiste en un événement assuré¹. Ripert, de l'avis duquel toutes les conditions d'un sinistre sont pratiquement équivalentes, estime qu'il faut établir, *a priori*, une hiérarchie entre elles ; à cet effet, il répartit en trois catégories les sinistres susceptibles de frapper la marchandise assurée, en cours de transport : il place au premier plan la faute de l'assuré ou d'autres intéressés ; ensuite, les événements de guerre ; enfin les événements maritimes, dont la survenance n'est retenue que lorsqu'ils ne concourent pas avec les deux causes précédentes. Mais il n'opère aucune distinction entre les événements maritimes couverts et ceux qui sont exclus de la garantie².

81. L'Allemagne et la Suisse appliquent en général une troisième théorie, celle de la *causalité adéquate*, d'après laquelle un rapport causal doit être admis entre le dommage et un fait, lorsque d'une part, ce fait est une des conditions du résultat dommageable et que, d'autre part, il n'est pas devenu une de ces conditions uniquement par un enchaînement de circonstances que l'expérience ne pouvait prévoir³. Il faut en d'autres termes que, d'après le cours ordinaire des choses, la circonstance qui paraît avoir occasionné un dommage soit généralement favorable à produire l'effet qui s'est réalisé, grâce au concours d'autres circonstances non pas accidentelles ou extraordinaires, mais normales⁴.

Alors que d'après les critères de la *causa proxima* ou de la cause prépondérante, un rapport causal ne peut exister qu'entre l'une des multiples causes dont l'enchaînement avait provoqué un dommage, d'après la théorie de la causalité adéquate, le lien de causalité admis entre telle circonstance et le résultat produit n'élimine pas les rapports qui pourraient exister entre d'autres circonstances et le même résultat. Ainsi, dans la mesure où aucune circonstance extraordinaire n'a influé sur le dommage, il existe autant de rapports de causalité que de circonstances qui ont participé au résultat. On peut alors se demander dans quelle mesure chacune d'entre elles mérite d'être prise en considération, problème qui ne se pose pas d'après les deux théories précédentes. Quel que soit le nombre des causes d'un dommage, la responsabilité basée sur l'une d'entre elles subsiste intacte, à moins que la survenance de l'un

¹ Cf. DOVER, *op. cit.*, p. 176.

² Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2685, p. 727.

³ Cf. PETITPIERRE, *La responsabilité causale*, Bâle 1930, p. 84 a.

⁴ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 33 LCA, rem. 4, p. 379 sq.

des événements concurrents ne soit extraordinaire. Mais l'étendue de la réparation incombant à la personne à laquelle le fait est imputable peut varier en raison des circonstances qui ont contribué à le provoquer. C'est le cas en matière de responsabilité civile mais non en matière d'assurance, abstraction faite, bien entendu, du cas où les diverses causes d'un sinistre ont eu des résultats qualitativement ou quantitativement distincts, étant donné qu'il y a, dans cette dernière éventualité, non pas simplement concours de causes, mais concours de dommages.

82. Même lorsqu'un dommage résulte de causes assurées et de causes expressément exclues, l'assureur est tenu à sa prestation entière, à moins que l'une des causes n'ait rompu la causalité adéquate. Le TF l'a jugé en ces termes, dans un arrêt du 22 juin 1922 : « Si le dommage éprouvé procède de risques assurés et de risques non assurés, la responsabilité de l'assureur doit être admise en principe. En effet, les clauses qui la limitent doivent être interprétées restrictivement et non, par conséquent, dans le sens de l'exclusion de la responsabilité pour peu que le risque non assuré ait influé sur le dommage »¹.

Toutefois les parties peuvent, par contrat, déterminer autrement le lien qui doit exister entre un événement et un dommage pour que celui-ci soit à la charge de l'assureur². Elles pourraient consacrer par exemple le critère de la cause prédominante ou fixer une hiérarchie conventionnelle entre les diverses causes d'un dommage. La police d'assurance maritime italienne sur facultés contient à ce propos une clause intéressante : elle exclut les dommages causés « *totalmente o parzialmente, direttamente o indirettamente da...* ». De la sorte, l'assureur est catégoriquement exonéré lorsque le dommage a été provoqué par le concours d'un risque couvert et d'un risque expressément exclu. Les CGAT adoptent la même solution, mais d'une manière un peu moins nette, en excluant aux articles 2 et 8 « les conséquences directes ou indirectes » de certains événements. Ce faisant, elles créent entre les diverses causes de dommages, une hiérarchie qui rappelle celle proposée par Ripert³ : en principe les fautes et les faits de guerre sont exclus même s'ils concourent avec un événement assuré ; les autres événements exclus n'exonèrent l'assureur, lorsqu'ils

¹ Cf. *RBA*, Vol. V, N° 214.

² Cf. *RBA*, vol. IV, N° 238, arr. du TF du 25 mars 1918.

³ Cf. N° 80.

concourent avec un risque couvert, que si leur survenance est accidentelle ou extraordinaire, conformément à la théorie de la causalité adéquate.

83. Nous appliquerons les règles générales que nous venons de tirer de la jurisprudence et des nouvelles conditions générales suisses lorsque nous aborderons une à une les exclusions des art. 2 sq. Nous constaterons alors que la solution de la causalité adéquate ne constitue guère un progrès par rapport à celle de la cause prédominante. Souvent il n'est, en effet, pas plus aisé de dire si les circonstances qui ont contribué à provoquer tel dommage ont un caractère normal, que de déterminer laquelle d'entre elles est prédominante. Somme toute, qu'il se réfère à l'une ou à l'autre de ces théories, le juge examine avant tout la question de causalité d'après son intime conviction et l'on peut se demander s'il est opportun de voiler cette liberté d'appréciation du juge par l'érection de théories ou de principes assez évasifs.

IV.

Assurance et transport

84. Avant d'entreprendre l'étude des conditions générales proprement dites, nous examinerons encore les notions du preneur, de l'assuré, de leurs ayants cause et ayants droit, définies sous chiffre XII. Nous exposerons ensuite quels sont les intéressés qui participent au transport, quels sont leurs mandataires, représentants ou préposés et quels sont les devoirs qui leur incombent ; mais, pour ne pas sortir du cadre de notre étude, nous passerons sous silence les personnes (cessionnaires, créanciers-gagistes, etc.) susceptibles d'entrer dans les droits de ces intéressés. Nous verrons ainsi, d'une manière concrète, par quels intéressés au transport l'assurance est généralement souscrite.

A. Le preneur, l'assuré, leurs ayants cause et leurs ayants droit

85. Le chiffre XII dispose que : « Les dispositions déterminant les droits et les obligations du preneur d'assurance s'appliquent partout et de plein droit à ses ayants cause et à ses ayants droit ». Ce principe rappelle l'adage : « Nemo plus juris ad alium transferre potest quam ipse habet. »

Signalons pour mémoire que l'expression « de plein droit » a été

traduite en allemand par les termes « in vollem Umfang », qui signifient « en tous points ».

Interprétée à la lettre, cette disposition paraît trop générale à certains égards, trop restrictive à d'autres. Il faut donner une portée très générale aux droits et obligations auxquels fait allusion le § XII. Les conditions d'assurance contiennent en effet, non seulement des dispositions déterminant à proprement parler les droits et les obligations du preneur ou d'autres intéressés, mais encore des prescriptions relatives aux circonstances auxquelles est subordonnée l'existence de certains droits ou l'exécution de certaines obligations. Dans l'esprit des auteurs des CGAT, toute disposition faisant dépendre un droit ou une obligation de l'attitude du preneur d'assurance s'applique, sous réserve de convention contraire expresse, même lorsque ce n'est pas le preneur mais ses ayants cause ou ayants droit qui ont eu cette attitude.

86. Quels sont les *ayants cause* et *ayants droit* du preneur? D'après Roelli¹, toute personne qui peut faire valoir une prétention contre l'assureur, en vertu d'un droit propre ou dérivé, est un ayant droit ; la LCA ne se sert que de ce terme. Plus subtiles, les CGAT distinguent, sans toutefois les définir, l'ayant cause de l'ayant droit. L'« ayant droit », dans l'idée des auteurs des conditions générales, est la personne à laquelle les droits d'un sujet ont été transmis, tels l'héritier, le cessionnaire, l'acheteur. Le terme « ayant cause » qui, suivant la terminologie courante, est synonyme d'ayant droit, paraît désigner, dans l'idée de ces auteurs, tous ceux qui, pour une raison quelconque, ont qualité pour agir au nom du preneur : les ayants droit et, en outre, les représentants, mandataires, préposés, etc., du preneur ou des ayants droit.

A notre avis, cette discrimination, due à un excès de précision, est superflue. Elle est reprise — et encore est-ce mal à propos, comme nous allons le voir — par une seule disposition des CGAT, l'art. 24, al. 1, ainsi conçu : « Si le preneur ou son *ayant cause* provoquent une aggravation essentielle du risque, l'assureur cesse d'être lié pour l'avenir ». On pourrait être tenté de déduire *a contrario* de ce texte que l'aggravation provoquée par les ayants droit n'est pas prise en considération. Il y aurait là une inégalité de régime choquante due à une interprétation trop littérale des CGAT.

¹ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. 1, art. 14 LCA, rem. 3 a, p. 207.

87. Il eût été plus opportun, semble-t-il, d'établir une distinction entre l'assuré et les autres ayants droit. En effet, contrairement à ce que l'on peut déduire d'une interprétation large du § XII, l'assuré n'a que le droit à l'indemnité : il n'a pas, comme le preneur, le droit de résilier le contrat ; il ne peut demander directement à l'assureur la délivrance de certificats. Par ailleurs, seules les obligations du preneur qui naissent de la survenance d'un sinistre, rejaillissent sur l'assuré. Ce dernier n'est pas tenu au paiement de la prime ; au moment de la conclusion du contrat, il n'a pas à faire directement à l'assureur les déclarations qui incombent au preneur. Par contre, son attitude entre en considération, aussi bien que celle du preneur, pour la détermination de l'étendue de la garantie assurée par l'assureur.

Si l'on avait voulu tenir compte de cette situation spéciale de l'assuré, il aurait fallu prévoir au § XII, que seules les dispositions déterminant les droits et obligations du preneur d'assurance en cas de sinistre, s'appliquent de plein droit à l'assuré ; et, que les limitations de l'assurance dépendant de l'attitude du preneur sont également opérantes en cas d'attitude similaire de l'assuré. A la précision, les auteurs des CGAT ont sans doute préféré sur ce point, la simplicité de la rédaction.

B. Le transport, les transporteurs et leurs agents

88. Nous avons parlé jusqu'ici du preneur d'une manière abstraite ; il est temps de rechercher quels sont les intéressés au transport qui souscrivent habituellement une assurance transport. Avant de répondre à cette question, il importe d'examiner brièvement, à l'usage des lecteurs qui ne seraient pas au courant des opérations maritimes, les *diverses phases d'un transport de marchandises*. Les quelques notions que nous allons préciser faciliteront la compréhension de notre exposé ultérieur sur la responsabilité du transporteur et de l'armateur, et sur les recours qui peuvent être exercés contre eux.

89. Dans sa forme primitive, le commerce à distance était des plus simples au point de vue juridique. Les négociants effectuaient, en effet, eux-mêmes le transport des marchandises qu'ils vendaient ou achetaient. Le perfectionnement et la multiplication des voies de communication, l'intensification du trafic, amenèrent les négociants à se spécialiser dans

l'achat ou la vente de marchandises, en laissant à d'autres le soin d'en effectuer le transport¹. Les rapports contractuels découlant des transports se compliquèrent au fur et à mesure de leur développement.

90. Le vendeur se dessaisit tout d'abord de sa marchandise pour la confier à un spécialiste avec lequel il passe un contrat de transport ; ainsi surgissent un *expéditeur* et un *transporteur* ; comme le vendeur n'accompagne plus lui-même la marchandise pour la remettre à son acheteur, il doit en prévoir, dans le contrat, la livraison au tiers acquéreur ; c'est ainsi que le *destinataire* intervient dans l'exécution du contrat et prend figure de partie contractante².

L'expéditeur est amené à régler également par avance le sort de la marchandise pendant les interruptions de transport survenant au cours de voyages combinés effectués par des transporteurs successifs. Il peut confier la marchandise à un *entrepôt* qui veillera à sa conservation mais il a intérêt à désigner, dans les stations intermédiaires, un réceptionnaire spécial, celui, par exemple, qu'on appelle aujourd'hui le *transitaire*, qui recevra la marchandise du premier transporteur, la remettra au suivant et veillera à sa conservation et à sa réexpédition dans les délais minima.

Arrivée à destination, la marchandise est remise par le transporteur au destinataire. Il arrive cependant que le destinataire, désireux de ne pas se mêler au transport et de ne pas avoir à se soucier de l'arrivée des marchandises, délègue à un *consignataire de la cargaison* le soin de prendre livraison des marchandises qui lui sont destinées.

L'accélération croissante de la vie commerciale amène en outre les transporteurs maritimes à délivrer les marchandises par l'intermédiaire d'un mandataire spécial, le *consignataire du navire*, ce qui permet de réduire au strict minimum le stationnement des navires dans les divers ports d'escale³.

91. Aujourd'hui, le négociant qui expédie des marchandises à l'une de ses succursales ou à un tiers acheteur, les confie en général à un commissionnaire de transport ou à un transitaire. Le *commissionnaire de trans-*

¹ Cf. PERRINJAQUET, *Le droit de disposition du destinataire dans le contrat de transport suisse* (Thèse, Lausanne, 1929), p. 15.

² PERRINJAQUET, *op. cit.*, p. 17.

³ Cf. MALETERRE, *op. cit.*, p. 67.

port s'engage à faire effectuer un transport déterminé pour un prix fixé à forfait. Il peut se substituer des entrepreneurs de transport pour l'exécution de son obligation. Le *transitaire*, qui est aussi un commissionnaire, n'est pas, en principe, un commissionnaire de transport ; il assume l'obligation de conclure en son propre nom un contrat pour le compte de l'expéditeur ; il accomplit les formalités préalables au transport ; il perçoit une commission et se fait rembourser ses débours qu'il porte en compte. Il est vrai que, dans la terminologie courante, les notions de commissionnaire de transport (ou transporteur) et de transitaire tendent à se confondre ; en fait, le transitaire effectue des transports et livre la marchandise au transporteur ou au destinataire ; aujourd'hui, grâce aux véhicules à moteur qu'il possède, il transporte, par ses moyens propres, les marchandises sur de grandes distances.

Il conviendra souvent de distinguer ces qualités de l'entrepreneur, pour déterminer les phases successives de son comportement et pour saisir, au point critique, sa responsabilité. S'il en a reçu l'ordre de son commettant, le transitaire a l'obligation d'assurer la marchandise. En Suisse, le commettant ne saurait invoquer l'usage pour rendre responsable le transitaire qui n'aurait pas assuré les marchandises, même si cette mesure est usuelle. A défaut d'ordre formel, le transitaire n'a pas l'obligation d'assurer les marchandises, mais il peut le faire de son propre chef¹ ; il sera fondé dans ce cas à demander à son commettant le remboursement de la prime d'assurance, s'il arrive à prouver l'utilité de cette mesure de précaution². Si les marchandises ont été assurées à son insu par le commettant ou par un tiers, le transitaire risque d'encourir le reproche d'avoir grevé le transport de frais inutiles. Il a donc le plus grand intérêt à solliciter sur ce point des instructions auxquelles il se conformera³.

a) *Parcours terrestres et aériens*

92. Le transitaire remet la marchandise au transporteur maritime, fluvial, terrestre ou aérien. Le chargement est généralement effectué par le transporteur. Le transitaire a la faculté de rassembler un certain nombre de colis et de les présenter en bloc au transporteur, par exemple,

¹ Cf. RIFERT, *op. cit.*, t. II, N° 2027 sq., p. 1018 sq.

² Cf. OSER-SCHENENBERGER, *Obligationenrecht*, art. 426, rem. 16, p. 1574.

³ Cf. MALETIERRE, *op. cit.*, p. 57.

expédition par wagon complet. Dans cette éventualité, il effectuera lui-même le chargement, appelé « chargement de groupage ». Les opérations de chargement ou de déchargement lui incombent lorsqu'il n'existe pas, dans les gares, d'appareils de levage suffisants. L'expéditeur ou le transitaire peuvent se réserver, toutefois, la faculté de procéder eux-mêmes à ces opérations.

93. Nous nous dispensons d'énumérer les personnes qui participent à l'exécution des transports ferroviaires, routiers, fluviaux ou aériens car, pour ces divers modes de transport, les relations entre le transporteur, ses mandataires et ses préposés sont assez simples.

94. A l'expiration du transport terrestre ou aérien, la marchandise est livrée au destinataire ou au consignataire de ce dernier. Si elle doit être réexpédiée, outre-mer par exemple, elle est remise à un tiers réceptionnaire qui peut être soit un mandataire du transitaire ou une de ses succursales, soit un commissionnaire ou mandataire de l'expéditeur ou du destinataire. Le réceptionnaire, quel qu'il soit, doit examiner l'état extérieur des colis et formuler, le cas échéant, les réserves utiles dans les délais prescrits. En cas de dommage, il provoquera une expertise contradictoire. Il accomplira les formalités douanières et fera déposer la marchandise dans des entrepôts ou des docks, à moins qu'elle ne soit immédiatement réexpédiée ou livrée au destinataire.

Lorsque, la réexpédition ayant lieu par mer, aucune entreprise de navigation n'a été désignée par l'expéditeur ou ses ayants cause, le transitaire la choisira lui-même ; il doit donner la préférence à celle qui, tout en offrant des garanties suffisantes, se charge du transport aux conditions les plus avantageuses. Remarquons que certaines entreprises de navigation jouent elles-mêmes le rôle de transitaires¹.

h) *Parcours maritimes*

95. Pour assurer l'expédition des marchandises par mer, le transitaire conclut un *contrat d'affrètement*, que l'on appelait plus communément autrefois, sur les bords de la Méditerranée, le *nolisement*. Ce contrat est constaté par une charte partie. Le contrat d'affrètement met en présence d'une part, l'expéditeur, le transitaire ou le chargeur spécialisé,

¹ Cf. MALETIERRE, *op. cit.*, introduction p. 10-11 et p. 61 sq.

auquel la marchandise aurait été confiée (l'affrèteur); d'autre part, l'armateur (ou frèteur)¹.

96. L'*armateur* est la personne qui se livre à l'exploitation commerciale d'un navire dont elle est propriétaire ou locataire². C'est de lui que dépendent toutes les autres fonctions inhérentes à la vie maritime, notamment celles des chargeurs et des assureurs maritimes. Par ailleurs, l'armateur emploie un nombre considérable d'agents en vue de l'exploitation de son navire. Ceux-ci agissent tous pour le compte de l'armateur; ils sont usuellement répartis en deux catégories³:

Les agents terrestres qui s'occupent de l'équipement du navire (capitaine d'armement), de son entretien et de ses réparations; du contentieux et de la comptabilité (agences maritimes); du trafic (courtiers); du déchargement ou du chargement (acconiers); de la livraison des marchandises (consignataires de navires);

Les agents nautiques qui suivent le navire en tous lieux et s'occupent exclusivement d'une expédition maritime déterminée. Parmi ces agents, *seul le capitaine* est véritablement le représentant de l'armateur. Toutefois, le capitaine doit agir au nom et pour le compte des deux parties intéressées au transport: armateur et affrèteur.

97. Le *capitaine*, « maître à son bord après Dieu », suivant une formule courante en France, est chef de l'expédition maritime. En cette qualité, il doit conduire le bâtiment à destination — c'est son rôle technique — et faire les actes juridiques nécessaires à l'administration du navire, pendant le voyage en mer, et au succès de l'expédition, surveiller, par exemple, la mise à bord, l'arrimage et la mise à terre des marchandises; veiller à leur conservation au cours du transport — c'est son rôle commercial —. Malgré l'étendue des compétences du capitaine, l'armateur reste seul responsable envers les chargeurs.

98. Le *pilote* joue pendant le transport un certain rôle accessoire à celui du capitaine. C'est un préposé temporaire à la direction du navire, obligatoirement choisi dans une corporation organisée par les pouvoirs publics, agissant sous la surveillance du capitaine qui en est responsable.

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. II, N° 1340, p. 298.

² Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. I, N° 776, p. 852.

³ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. I, N° 804 sq., p. 883 sq.

Mentionnons encore le *lamaneur*, dont le rôle, plus restreint, consiste à guider le navire à l'entrée et à la sortie des ports, des fleuves ou des rivières¹. Ces agents, ainsi que tous les autres préposés et membres de l'*équipage*, placés sous l'autorité et la surveillance du capitaine, sont ses employés ; ils ne deviennent ses représentants qu'en vertu de délégations et pouvoirs (officier chargé de remplacer le capitaine, commissaire de bord, etc.).

99. Arrivée au port de débarquement par les soins du capitaine, la marchandise est débarquée par les *aconiers*, et livrée au destinataire par les *consignataires du navire*. L'aconier et le consignataire du navire sont des mandataires directs de l'armateur et se substituent au capitaine, le premier pour le chargement et le déchargement de la marchandise, le second pour sa livraison. Le consignataire du navire doit faire tous les actes qu'implique la délivrance de la cargaison. Il doit en prendre possession, la soigner, vérifier son poids, reconnaître les avaries et manquants qui lui sont signalés. Il doit, en outre, conserver les droits de l'armateur et recouvrer le fret qui lui est dû². Le consignataire du navire est un intermédiaire entre le capitaine et le réceptionnaire, destinataire, transitaire ou consignataire de la cargaison ; il lui arrive parfois de cumuler ces fonctions avec celles du *consignataire de la cargaison* qui est chargé de prendre livraison de la marchandise pour le compte du destinataire ou d'un intermédiaire, dont il est le représentant, après en avoir fait constater les dommages éventuels, de remettre la marchandise au destinataire ou de la réexpédier³.

C. Souscription de l'assurance

100. Parvenus au terme du transport maritime, nous avons rencontré les principaux participants à l'expédition, au transport ou à la réception de la marchandise. L'un quelconque d'entre eux peut indifféremment souscrire l'assurance pour compte propre s'il y a intérêt, ou, dans tous les cas, pour compte d'autrui. L'assurance est fréquemment prise à double, soit sciemment, par surcroît de précaution, ou ensuite d'une

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. I, N° 850, p. 923.

² Cf. BONNECASE, *op. cit.*, N° 360, p. 342 sq. ; RIPERT, *op. cit.*, t. I, N° 816, p. 950 ; N° 878, p. 951.

³ Cf. BONNECASE, *op. cit.*, N° 359 sq., p. 341 sq.

intention frauduleuse, soit par deux intéressés successifs agissant à l'insu l'un de l'autre.

101. C'est généralement le vendeur ou son transitaire qui assure la marchandise en cas de *vente « cif »*, expression conventionnelle, formée des initiales des trois mots : « cost, insurance, freight ». L'abréviation « cif » est l'équivalent de l'expression « caf », courante en France, formée des trois mots français : « coût, assurance, fret ». Par la conclusion d'un contrat de vente « cif » (ou « caf »), le vendeur s'engage à remettre à l'embarquement des marchandises individualisées et à organiser, pour le compte de l'acheteur, le transport et l'assurance de ces marchandises, moyennant un prix global représentant leur coût, le fret et la prime d'assurance.

102. C'est également le vendeur ou son transitaire qui assurent en général les marchandises vendues à l'embarquement. Ce genre de vente porte sur des marchandises déterminées dans leur quantité et leur qualité, à livrer dans un port désigné et dont le vendeur s'engage à effectuer l'embarquement dans un délai fixé ; il en est de même encore pour la *vente par navire désigné*, se distinguant de la vente à l'embarquement, en ce que le vendeur s'engage à embarquer la marchandise sur un navire déterminé.

103. En revanche, en cas de *vente « fob »* — abréviation de l'expression anglaise *free on board* — dans laquelle le vendeur demeure étranger au transport des marchandises et s'engage simplement à livrer celles-ci « le long du bord du navire » sur lequel elles doivent être transportées par les soins et aux risques de l'acheteur, l'expéditeur peut s'attendre à ce que le destinataire assure la marchandise¹.

104. Il arrive que les marchandises soient assurées par l'intermédiaire du transporteur. Nous verrons, dans un chapitre ultérieur, que l'assuré n'a pas intérêt à ce que l'assurance soit souscrite de cette manière, celle-ci ne couvrant les fautes du transporteur que si ce dernier n'a pas la qualité de preneur d'assurance ou d'assuré, ni celle de mandataire, de représentant ou d'auxiliaire de ceux-ci².

¹ Cf. BONNECASE, *op. cit.*, N° 705 sq., p. 584 sq.

² Cf. N° 121.

CHAPITRE III

ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

I.

Principes

105. Les anciennes conditions générales déterminaient l'étendue de l'assurance en énumérant les catégories de risques couverts et en excluant limitativement certains d'entre eux. On suivit le même procédé dans l'avant-projet des nouvelles conditions générales, mais la nomenclature des risques couverts y était faite plus brièvement et plus rationnellement, les risques non assumés par l'assureur étant exclus d'une manière plus nette. Dans une variante de ce projet, présentée simultanément aux assureurs, seuls les risques exclus étaient énumérés.

106. Les expériences faites sous l'empire des anciennes conditions générales ont révélé que l'énumération des risques couverts n'est d'aucun secours en cas d'incertitude sur l'étendue de l'assurance, car elle est dominée par l'art. 33 LCA qui dispose que : « L'assureur répond de tous les événements qui présentent le caractère du risque contre les conséquences duquel l'assurance a été conclue, à moins que le contrat n'exclue certains événements d'une manière précise, non équivoque ». Cette dernière solution permet l'adaptation constante de la loi et des contrats à l'évolution de la technique de l'assurance et des besoins économiques. Les tribunaux suisses l'appliquent dans toute sa rigueur, même pour l'assurance transport, qui garantit pourtant, non point une catégorie de risques nettement déterminés, mais des risques de toute nature, y compris les risques d'incendie ou de vol qui pourraient être assurés isolément.

107. Convaincus de l'inutilité d'une énumération donnée à titre d'exemples, et conscients des difficultés et inconvénients que susciterait une énumération limitative de tous les risques de transport assurés, les assureurs transports suisses ont décidé de consacrer dans leurs nouvelles conditions la règle de l'art. 33 LCA. C'était la solution préconisée dans la variante du projet de conditions révisées, aux termes de laquelle tout risque de transport non expressément exclu est réputé couvert.

Cette nouvelle construction rompt avec la tradition anglaise, respectée par presque tous les autres pays, mais elle apparaissait déjà, dans les anciennes conditions générales suisses relatives aux transports par eaux continentales, qui se bornaient à mentionner que l'assurance couvre les conséquences des « accidents de navigation ou d'une force majeure quelconque, en tant toutefois que les conditions ci-après ne stipulent rien de contraire » ; ces accidents n'étaient pas énumérés.

108. Respectueux de la construction nouvelle des CGAT, nous allons étudier les risques exclus de l'assurance ; on déduira les risques couverts *a contrario*.

II.

Clauses d'exclusions

A. Généralités

109. Le nouveau procédé adopté par les CGAT pour déterminer l'étendue de l'assurance nécessite une énumération complète et claire des risques dont l'assureur n'assume pas les conséquences. Grâce à la rédaction nette des nouvelles conditions, les exclusions se distinguent aisément des clauses de déchéance par lesquelles l'assureur est libéré de sa garantie lorsque le preneur ne s'est pas conformé aux obligations que le contrat lui impose. En plus des clauses d'exclusion proprement dites, les CGAT contiennent un certain nombre de dispositions qui limitent positivement l'étendue normale de l'assurance, en la restreignant à un certain nombre de risques ou de dommages énumérés d'une manière exhaustive.

110. La portée des clauses d'exclusion est plus ou moins grande selon qu'elles concernent les événements susceptibles de provoquer un dommage ou les dommages eux-mêmes. Nous avons vu que, dans le premier cas, l'exonération est inopérante lorsqu'il y a concours entre l'événement exclu et un événement assuré, si celui-ci est en rapport de causalité adéquate avec le dommage. L'effet de la clause d'exclusion est subordonné à une condition précise : l'assureur doit, puisque c'est lui qui invoque l'exception d'exonération, prouver que la cause du dommage n'est pas couverte par l'assurance. Dans le second cas, l'exclusion peut, en principe, être invoquée, quelle que soit la cause du dommage.

Si, dans la pratique, on n'aperçoit pas toujours nettement cette différence de régime qui alourdit ou allège le fardeau de la preuve, c'est que nombre de clauses d'exclusion visent à la fois l'état de l'avarie et la cause de l'avarie. La plupart des « dommages » exclus par les CGAT se confondent, terminologiquement du moins, avec leurs causes ; il en est ainsi des risques inhérents à la nature particulière de la marchandise (la rouille, la casse, l'échauffement, p. ex.) qui, d'après la convention internationale pour les transports de marchandises par chemin de fer (CIM), constituent des causes de dommage, mais que les CGAT mettent au rang de dommages. Cette dernière conception nous paraît conciliable avec le § V, car la survenance de risques inhérents à la marchandise entraînera toujours la détérioration matérielle prévue, à laquelle la cause immédiate est indissolublement liée. Une démarcation plus nette entre causes et dommages eût été, néanmoins, désirable.

111. Les CGAT excluent certains « dommages » sauf s'ils sont la « conséquence d'un événement majeur ». Grâce à ce tempérament, la clause d'exclusion sera inopérante lorsque l'ayant droit prouvera la survenance d'un événement majeur et son rapport avec le dommage dont la cause était, en principe, exclue.

112. Etablissons encore une distinction, formelle : certaines exclusions sont absolues, tandis que d'autres ne sont que relatives.

Les exclusions absolues concernent des risques dont l'assurance paraît contraire à l'ordre public, au vu des expériences faites, car elle incite certains intéressés à négliger leurs devoirs. Les assureurs exploitant la branche transport en Suisse se sont engagés à ne pas couvrir cette

catégorie de risques, à moins qu'une décision contraire ne soit prise à l'unanimité par les membres de leur association. Les exclusions absolues sont énumérées aux articles 2 à 6, 65, 68 et 73.

Les *exclusions relatives* visent des risques que les assureurs ont décidé de ne couvrir que par convention particulière. Elles sont énumérées aux art. 7 (risques spéciaux), 8 (risques politiques et sociaux) et 60 (risques de navigation hivernale ; nous verrons que ce dernier risque est réputé couvert d'office dans un cas spécial)¹.

113. Nous n'étudierons dans ce chapitre que les exclusions s'appliquant à tous les modes et à tous les genres de transport ; elles sont énumérées aux art. 2 à 8 des dispositions communes. Dans un chapitre ultérieur, nous examinerons les autres limitations de l'assurance, relatives, les unes à certains modes de transport (art. 60, 68, 73), les autres à des transports effectués dans des conditions spéciales (art. 9 à 11 et 65).

114. Les exclusions des art. 2 à 8 portent sur :

- a) les conséquences de l'attitude dommageable (faits ou fautes) du preneur ou de l'assuré, de leurs gens, mandataires ou représentants, à l'exception de celles qui sont attribuables aux fautes nautiques.
- b) certains préjudices exclus *ipso facto*, en raison de leur nature même, qui ne rentrent pas dans la notion de « dommages » ; nous les avons déjà étudiés dans le chapitre précédent et n'y reviendrons pas² ;
- c) certains dommages particuliers résultant de risques inhérents à la nature de la marchandise.
- d) les événements normaux survenant au cours de tout transport, toujours réputés exclus, sauf disposition contraire. L'exclusion expresse de certains d'entre eux s'imposait pour éviter toute équivoque, étant donné que la notion d'« événements normaux » est assez subjective.
- e) enfin, un cas de force majeure : les conséquences de la guerre et d'autres troubles sociaux.

¹ Cf. N° 178.

² Cf. N° 54 sq.

B. Faits ou fautes du preneur ou d'autres intéressés au transport

115. Jusqu'à la fin du siècle dernier, on considérait comme contraire à l'ordre public que l'assuré ou d'autres intéressés à l'assurance puissent bénéficier d'un avantage au détriment de l'assureur, en raison de faits dépendant de leur seule volonté, que ceux-ci fussent commis intentionnellement ou par négligence. Aussi, les assureurs se refusaient-ils d'une manière absolue à couvrir les conséquences des faits ou fautes de ces intéressés. Aujourd'hui, la plupart des assurances garantissent les conséquences de la faute légère de l'assuré, dispensant ainsi ce dernier d'apporter un soin particulier aux objets assurés. L'assurance joue alors deux rôles : l'un, le principal, consiste à parer à l'incertain, et l'autre, à décharger l'assuré du souci de conservation, ce qui lui permet de poursuivre des buts vitaux plus importants¹.

116. Cette notion nouvelle de l'assurance, qui paraît actuellement non seulement compatible avec l'ordre public, mais encore nécessitée par les exigences de la vie économique, est consacrée par l'art. 14 LCA. L'al. 1 de cette disposition libère l'assureur de sa garantie seulement lorsque le sinistre a été causé intentionnellement par le preneur ou l'ayant droit. Dans les autres cas, l'assureur répond partiellement ou entièrement du dommage. Ainsi, en cas de faute grave du preneur ou de l'ayant droit, l'assureur ne peut que réduire sa prestation ; en cas de faute légère, sa responsabilité demeure entière, conformément à l'al. 4, disposition qui ne peut être modifiée au détriment du preneur, sauf en matière d'assurance transport.

117. L'art. 2 CGAT déroge à la LCA ; il libère l'assureur dans tous les cas des « conséquences quelconques, directes ou indirectes » des faits ou fautes de l'assuré ou d'autres intéressés. A première vue, on pourrait être tenté de confondre cette réglementation avec celle qui est prévue par l'al. 1 de l'art. 14 LCA, concernant les fautes intentionnelles. En réalité, la première est plus rigoureuse encore. En effet, d'après l'interprétation donnée à l'art. 14 LCA, l'assureur qui invoque cette disposition n'est libéré que s'il existe un rapport de causalité adéquate entre la faute et le dommage. Les CGAT exonèrent au contraire l'assureur,

¹ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 14 LCA, rem. 1, p. 192-193.

quelle que soit la nature du rapport entre la faute et le dommage. L'intention qu'ont eue les auteurs des nouvelles conditions d'abandonner ici la théorie de la causalité adéquate, est marquée par l'exclusion des « conséquences quelconques ». Quoique cette exclusion soit suffisamment explicite en elle-même, l'art. 2 la précise en mentionnant, à titre d'exemple, qu'il peut s'agir de conséquences directes ou indirectes. Cette précision est superflue à notre avis, puisqu'en Suisse, le rapport direct ou indirect d'un fait à un dommage ne sert pas à déterminer le caractère causal d'un événement ¹.

L'art. 52, al. 1, des nouvelles conditions mentionne seulement que le 4^e alinéa de l'art. 14 LCA est inapplicable au contrat d'assurance transport ; il ressort ainsi nettement que l'assureur n'entend pas assumer les conséquences des fautes légères du preneur ou d'autres intéressés. Les autres alinéas de l'art. 14 LCA sont inapplicables, en vertu du 2^e alinéa de l'art. 52 CGAT, parce qu'ils sont incompatibles avec l'esprit des CGAT et, plus spécialement, avec l'art. 2. Il eût été, à notre avis, plus simple d'exclure à l'alinéa 1 de l'art. 52, l'art. 14 LCA dans son ensemble.

En respectant strictement l'ancien principe de l'exclusion absolue des fautes même légères du preneur, les conditions d'assurance transport marquent nettement la distinction qu'il y a lieu d'établir entre une assurance transport et une assurance responsabilité civile. Nous ne reviendrons pas sur cette distinction que nous avons abordée à p. 15 sq (N^o 20).

118. Aux termes de l'art. 2, l'assurance ne couvre pas les conséquences des « faits ou fautes du preneur ou de l'assuré, ainsi que de leurs gens ², mandataires ou représentants », c'est-à-dire de l'expéditeur, du chargeur, de l'affréteur, du réceptionnaire, du commissionnaire et de tous les autres intéressés au transport, hormis le transporteur. Une exclusion aussi générale, concernant même les faits de personnes qui n'ont aucun rapport direct avec l'assureur est très compréhensible, bien que d'apparence draconienne. En effet, ces tiers ont un intérêt au transport de la marchandise et sont, par conséquent, tous susceptibles d'être indirectement intéressés à la survenance d'un dommage provoqué par leur fait. Lorsque

¹ Cf. N^o 81 sq.

² Les imprimés utilisés en France parlent de « préposés » en lieu et place de « gens ». Ce terme n'a pas été adopté dans les conditions suisses d'assurance, parce qu'il n'a pas, chez nous, une portée suffisamment précise et qu'il n'est pas familier au public.

l'assurance est conclue pour le compte de qui il appartiendra, l'un ou l'autre d'entre eux est même susceptible d'être directement intéressé à l'assurance. Guidée par des motifs analogues, la police d'assurance maritime italienne a exclu les « *colpa o fatto qualsiasi dell'Assicurato, caricatore, noleggiatore, ricevitore, o commissionario e loro mandatarî o incaricati* ». Déjà le C. Com. fr. a prévu, en son art. 352, l'exclusion des « *dommages causés par le fait et faute des propriétaires, affréteurs ou chargeurs* », et à l'art. 351, celle du « *fait de l'assuré* ». Les anciennes conditions suisses excluaient, d'une manière un peu plus vague que les CGAT : « *le dommage causé par une faute de l'assuré ou de ses représentants ou résultant d'une faute tombant à la charge de tiers en leur qualité d'expéditeurs ou de destinataires des marchandises assurées* ».

119. Le preneur pêche souvent en omettant d'exécuter strictement les obligations issues du contrat d'assurance lui-même, en méconnaissant, par exemple, son obligation d'annoncer immédiatement les sinistres à l'assureur, ou de prévenir l'aggravation d'un dommage. Nous étudierons ce genre d'infractions dans un chapitre consacré aux obligations du preneur ou de l'assuré¹; nous ne nous arrêterons ici qu'aux fautes du preneur ou d'autres intéressés, en tant qu'elles ne sont pas basées sur les rapports contractuels entre preneur et assureur.

120. Le manque de soin apporté à la marchandise au départ et à l'arrivée; le mauvais conditionnement de celle-ci; les fausses déclarations aux administrations de transport ou douanières; les instructions préjudiciables données formellement au transporteur, sont les fautes les plus courantes, imputables au preneur, à l'assuré ou à leurs gens. La plupart d'entre elles sont expressément exclues par les art. 2 et 3.

121. Quant aux fautes commises au cours de l'exécution du contrat de transport, elles sont d'une importance particulière. Elles sont exclues de l'assurance si le transport est effectué par le preneur ou par ses gens; elles sont couvertes, au contraire, dans les autres cas, parce qu'elles sont considérées comme des actes de tiers, c'est-à-dire comme des événements fortuits, indépendants de la volonté du preneur ou de l'assuré.

¹ Cf. Chapitre VIII, N° 316 sq.

Cette différence de régime s'explique, étant donné que l'expéditeur ou le chargeur qui confie la marchandise à un transporteur tiers, sont en fait contraints de lui concéder un pouvoir souverain sur la marchandise, tant qu'elle est entre ses mains. Ils sont ainsi exposés aux pertes et détériorations que pourrait subir la marchandise du fait de l'armateur, du capitaine, du conducteur ou de telle autre personne responsable du transport, sans pouvoir intervenir eux-mêmes en vue de prévenir ou d'atténuer ces dommages.

Le lésé, il est vrai, bénéficie déjà dans bien des cas d'un droit de recours contre la personne responsable. Toutefois, cette responsabilité est toujours assez aléatoire et sa détermination est source de peines et de frais pour le lésé. L'assurance leur donne au contraire une garantie stable. Elle s'avère en outre particulièrement utile, lorsqu'un tiers a la possibilité de se libérer des conséquences de ses fautes. Alors que, d'une manière générale, les transporteurs terrestres et aériens répondent, en vertu de la loi, de toutes leurs fautes personnelles ainsi que de celles de leurs gens et représentants, dans nombre de cas, les transporteurs maritimes sont exonérés de plein droit des effets des fautes de leurs gens ou représentants.

a) *Responsabilité des transporteurs*

122. Nous allons étudier, en les groupant, les différentes fautes pouvant survenir au cours de l'exécution d'un contrat de transport maritime de marchandises, sans nous attarder beaucoup à la responsabilité des transporteurs terrestres, dont la réglementation est beaucoup moins complexe : nous mettrons en évidence les fautes qui n'engagent pas la responsabilité de l'armateur. A première vue cette étude peut paraître superflue, puisque l'assureur couvre, en principe, toutes les fautes du transporteur. Toutefois, l'intérêt de cette question est indéniable, si l'on songe au fait que l'assureur est indirectement intéressé aux possibilités de recours contre les auteurs responsables d'un sinistre. Nous verrons, en effet, dans un chapitre ultérieur, que les indemnités perçues auprès de tiers sont déduites de la prestation qu'il a garantie¹.

¹ Cf. N° 414.

aa) *Transports maritimes*

123. Le préjudice subi par la marchandise confiée au transporteur maritime peut résulter de l'intervention personnelle de l'armateur. La responsabilité personnelle de ce dernier entre principalement en jeu lorsque le navire n'est pas en bon état de navigabilité, — à moins qu'il ne s'agisse d'un vice caché ; — lorsque les documents nécessaires à la navigation ont été mal établis ; lorsque les précautions commandées par la nature du chargement n'ont pas été prises ; enfin, lorsque l'armateur a choisi un capitaine dépourvu des diplômes requis (*culpa in eligendo*)¹.

Au cours du voyage, l'initiative personnelle de l'armateur et, par là même, sa responsabilité personnelle, s'effacent le plus souvent devant l'autorité et l'indépendance du capitaine. Pourtant, il y a faute personnelle de l'armateur, si ce dernier s'est substitué au capitaine en prenant, par exemple, la direction des opérations de chargement ou de déchargement, ou en donnant des ordres formels au sujet de la conduite du navire. L'armateur est enfin personnellement responsable, s'il a retiré un profit des fautes commises par le capitaine².

124. Le dommage résulte bien plus souvent des *faits ou fautes du capitaine ou des autres agents de l'armateur*. La règle générale selon laquelle le mandant répond des actes de ses préposés s'applique à l'égard des agents terrestres de l'armateur, mais la pratique maritime déroge à cette règle à l'égard du capitaine et de l'équipage qui sont conventionnellement déclarés, vis-à-vis des chargeurs, pleinement indépendants³. Les armateurs ont ainsi pris l'habitude d'insérer dans les connaissements, une clause (devenue clause de style et connue sous le nom de « *negligence clause* ») qui les libère des fautes ou négligences quelconques du capitaine, de ses pilotes, marins ou autres personnes embarquées à quelque titre que ce soit. On appelle ces faits ou fautes « *baraterie de patron* ».

125. Etymologiquement, la « *baraterie* » ou « *baraterie de patron* » se rapporte à tous les actes contraires au droit, commis volontairement par le capitaine ou par l'équipage, au préjudice du propriétaire ou, le cas échéant, de l'armateur. Telle est encore actuellement la signification

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. II, N° 1706 sq., p. 643 sq.

² Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. II, N° 1752 sq., p. 699 sq.

³ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. II, N° 1721, p. 660.

du terme correspondant anglais « *baratry* ». En France et en Italie, la portée de cette expression a été étendue à toutes les fautes, qu'elles soient intentionnelles ou qu'elles résultent de la négligence, de l'incapacité, du défaut de soin, de l'impéritie, de l'imprudence ou d'autres actes involontaires du transporteur maritime ou de ses gens. C'est là également le sens qu'il convient de donner à ce terme en Suisse.

126. La baraterie englobe deux genres de fautes qu'il importe de distinguer : les fautes nautiques et les fautes commerciales.

- a) Les *fautes nautiques* sont celles que le capitaine commet dans la conduite et la direction du navire : par exemple, manœuvres défectueuses entraînant un abordage, un échouement, ou un incendie ; erreurs de route ; contravention aux règles concernant les signaux ; ces fautes peuvent causer un préjudice non seulement aux chargeurs, mais aussi à des tiers.
- b) Les *fautes commerciales* qui, elles, lèsent uniquement les chargeurs, consistent en un manque de soin apporté par le capitaine à la garde, à la manutention ou à la livraison des marchandises ; tels sont le vice d'arrimage, la livraison à un tiers non qualifié, la manipulation maladroite dans le chargement ou le déchargement effectués sous la responsabilité du capitaine¹.

127. Les chargeurs ne se sont guère opposés à l'application de la *negligence clause* pour les fautes nautiques du capitaine. En revanche, ils ont tenté de faire admettre l'inapplicabilité de cette clause aux fautes commerciales. La jurisprudence ne s'est pas ralliée à leur interprétation, mais la distinction entre fautes nautiques et fautes commerciales a été reprise, peu à peu, par certains textes légaux relatifs à la responsabilité de l'armateur.

Le célèbre Harter Act, des Etats-Unis, l'a consacrée le premier, en proscrivant la faculté pour l'armateur de se décharger des fautes commerciales du capitaine. Les principes du Harter Act ont été repris par plusieurs législations, notamment, en 1904, par le Paramount Act de l'Australie et, en 1910, par le Canadian Water-Carriage of Goods Act². Les Règles de La Haye, de 1921, relatives à la responsabilité du trans-

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. I, N° 846, p. 920.

² Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. II, N° 1805-7, p. 764-7

porteur maritime (qui, comme les Règles d'York et d'Anvers, devaient tirer leur force de leur application conventionnelle, grâce à leur insertion dans des connaissements types), s'inspirent aussi de la distinction entre fautes commerciales et fautes nautiques. Il en est de même de la convention internationale sur l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924, qui reproduit, entre autres, dans ses grandes lignes, les « Règles de la Haye » de 1921¹. Signalons que l'arrêté du Conseil fédéral du 9 avril 1941, concernant la navigation maritime sous pavillon suisse (voir plus spécialement les art. 49, 55 et 56), a déclaré cette convention applicable pour la Suisse².

bb) *Transports terrestres*

128. La responsabilité des transporteurs terrestres a, elle aussi, été restreinte par des clauses de non-garantie. En 1890, la convention internationale relative au transport des marchandises par chemin de fer fit disparaître les clauses d'exclusion de responsabilité, en établissant en faveur du voiturier un nombre limité de cas de libération. En France, la loi Rabier de 1905 proclame le voiturier garant des marchandises prises en charge et prévoit expressément la nullité de toute clause contraire³.

129. Les conventions qui modèrent, sans l'exclure, la responsabilité du transporteur sont admises dans la mesure où elles ne servent pas à éluder les règles précitées.

b) *Garantie des fautes du transporteur*

130. L'assurance-couvre sans distinction toutes les fautes du transporteur ou de ses gens, cela même si elles donnent au lésé qualité pour réclamer au transporteur la réparation du préjudice qu'il a subi.

131. Trois réserves s'imposent toutefois :

- a) Les dommages résultant de fautes exclues spécifiquement ne sont pas garantis, que l'auteur de ces fautes soit le preneur ou un tiers quelconque.

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. II, No 1814 sq., p. 775 sq.

² Cf. *Rec. of.*, t. 57, p. 378.

³ Cf. JOSSERAND, *Les Transports en service intérieur et en service international*, 2^{me} éd., Paris 1926, No 633-4, p. 616 sq.

- b) L'étendue des prestations de l'assureur ne doit pas dépendre de la seule volonté du preneur, même pour les réductions justifiées par des recours menés à bonne fin. C'est pourquoi l'art. 42, litt. c, prévoit que : « L'assureur est libéré de sa garantie lorsque le preneur a déchargé le transporteur de sa responsabilité, avant ou après un sinistre, sans le consentement de l'assureur ». Si l'expéditeur consent à limiter la responsabilité du transporteur, en assignant, par exemple, à l'envoi une valeur inférieure à sa valeur effective, il doit obtenir le consentement de l'assureur.
- c) Selon l'art. 2, al. 2 : « Lorsque le preneur effectue le transport lui-même ou par ses gens, l'assurance ne couvre pas les dommages provenant de la baraterie de patron, du dol, de la négligence, de l'imprudence, de l'impéritie du capitaine, du conducteur ou du convoyeur qui étaient de leur choix ».

132. Les auteurs de l'art. 2, al. 2, ont tenu à mentionner expressément non seulement les conséquences de la baraterie, mais aussi celles du dol, de la négligence, de l'imprudence et de l'impéritie du capitaine ou de tout autre conducteur ; une pareille énumération s'avérait nécessaire, étant donné que la baraterie, terme de marine, n'englobe pas les fautes commises en cours de transport terrestre ou aérien. L'al. 2 de l'art. 2 n'en est pas pour autant aussi précis qu'il eût été désirable. Il reste muet sur la nature du rapport de causalité exigée entre la faute et le dommage pour justifier l'exonération de l'assureur. Les parties ont-elles entendu faire application ici des principes de l'al. 1 de l'art. 2 ou des principes généraux ? Une interprétation faite suivant l'esprit des CGAT incite à opter pour la première solution. Il eût néanmoins été prudent de le dire, car il ne faut pas perdre de vue que toute obscurité concernant l'étendue de l'assurance s'interprète contre l'assureur.

Il ressort de l'art. 2, al. 2, que le capitaine du navire ou tout autre conducteur du véhicule ne sont assimilés à des tiers par rapport au preneur transporteur que s'ils n'ont pas été choisis par lui ou par ses gens. A l'étranger, l'assureur garantit en général certaines fautes nautiques, même lorsque le transport est effectué par le preneur lui-même. Ainsi, d'après le § 33 des ADSV, l'assureur est exonéré des conséquences des fautes du preneur agissant en qualité de transporteur, sauf des fautes nautiques commises par négligence légère. En Angleterre, les conséquences

des fautes nautiques involontaires de l'assuré agissant en qualité de transporteur sont également assumées par l'assureur, lorsqu'elles se rapportent à la conduite du navire. Cette solution, particulière à l'assurance maritime, est basée sur le régime de la responsabilité de l'armateur. Elle n'a pas été reproduite dans les conditions générales suisses, car elle ne pouvait guère être généralisée pour tous les modes de transport.

133. Sous l'empire des anciennes conditions suisses pour les transports par mer, l'assureur était « exempt à l'égard des armateurs, des affréteurs ou de leurs ayants droit, des dommages provenant de la baraterie de patron ayant le caractère de dol ou de fraude, lorsque le capitaine est de leur choix », mais il couvrait la faute involontaire de ce dernier. S'agissant des transports par eaux continentales, l'assureur ne répondait pas des « dols ou malversations du patron ou de l'équipage » ni des fautes d'arrimage, que le transporteur fût ou non choisi par une personne intéressée à l'assurance. Enfin, en cas de transports par terre, l'assureur couvrait les dommages résultant « de malversations et de fautes des employés de chemin de fer ou d'autres personnes desquelles le chemin de fer se sert pour l'exécution des transports dont il s'est chargé ».

C. Infractions aux règles sur les transports

134. L'art. 2 exclut, indépendamment des faits ou fautes du preneur ou d'autres intéressés, certaines infractions à caractère spécial auxquelles nous allons consacrer quelques lignes.

L'exclusion des conséquences d'infractions aux prescriptions relatives au trafic commercial est motivée par des considérations d'ordre public. L'ordre public eût été mieux sauvegardé, il est vrai, si, en cas de contravention aux prescriptions légales en matière de trafic commercial, l'assureur avait été libéré par une clause de déchéance, analogue à celle de l'art. 12. L'ayant droit ne bénéficierait ainsi d'aucune garantie, même lorsque le dommage n'aurait pas été la conséquence du caractère illicite de l'opération commerciale. Toutefois, une sanction aussi sévère serait de nature à nuire aux intérêts du commerce et au crédit.

135. *Commerce prohibé ou clandestin, infractions aux lois et règlements sur les entrées, sorties ou transit de la marchandise.* — A première vue,

cette clause d'exclusion, reproduite en termes moins généraux par les polices étrangères, paraît affranchir l'assureur, quel que soit l'auteur du trafic illicite. En fait, suivant l'interprétation donnée à cette clause d'après les anciennes conditions qui, sur ce point, étaient analogues aux nouvelles, cette dernière ne peut être invoquée que si le preneur a contribué aux opérations répréhensibles, ou plus exactement si lui, l'assuré ou les autres intéressés y ont participé ou les ont favorisées d'une manière quelconque, par exemple au moyen d'un conditionnement spécial des colis, par de fausses données transcrites dans les documents accompagnant l'envoi, par des réticences. En revanche, l'assureur ne sera pas admis à décliner la prétention de l'ayant droit, en alléguant l'existence de procédés illégaux auxquels les intéressés auraient été étrangers. Il restera également engagé lorsque, au moment de l'expédition, le preneur ne pouvait pas connaître l'interdiction des opérations commerciales qu'il a entreprises.

136. Les conditions générales ont réservé une mention spéciale à la *contrebande*, bien que cette infraction rentre dans la catégorie de celles que nous venons de citer. La contrebande consiste dans l'importation clandestine de marchandises prohibées par un pays et, par extension, dans la fraude par laquelle on élude le paiement des droits qui frappent les marchandises, soit aux frontières, soit à l'intérieur du pays.

On désigne plus particulièrement par *contrebande de guerre*, le fait de mettre à la disposition d'un belligérant des marchandises dont l'importation est interdite en raison de leur aptitude absolue ou relative à servir à des buts militaires. La contrebande absolue s'entend des marchandises exclusivement destinées à des usages militaires, tandis que la contrebande relative se rapporte à celles dont l'emploi peut être indifféremment militaire ou pacifique. Les conséquences de la contrebande de guerre constituent, aussi bien que celles de la contrebande ordinaire, non pas un risque de guerre, mais un risque ordinaire, et sont donc exclues à ce titre, même lorsque les risques de guerre sont compris dans l'assurance. Néanmoins lorsque, par exemple, toutes les marchandises de provenance ennemie sont qualifiées de contrebande de guerre, par ordre de représailles ou pour tout autre motif, sans être pour autant mentionnées sur les listes de contrebande dressées par le pays où elles ont été introduites, ni reconnues comme contrebande par le droit international, l'assureur doit en

assumer les conséquences, malgré l'exclusion de l'art. 2, al. 2, s'il n'a pas spécialement exclu ce risque (c'est le cas, par exemple, de la confiscation exclue par l'art. 8).

137. Les CGAT excluent expressément les conséquences du commerce ou du transport de l'opium ou d'autres *drogues dangereuses*, prohibés par une convention internationale ou par la législation des pays intéressés. L'exclusion de ce risque est inspirée de la « Dangerous Drugs Clause » — reproduite à l'annexe N° IV —, élaborée en Angleterre et appliquée, en vertu d'un accord obligatoire, par tous les membres de l'ITVV¹.

L'insertion de cette clause dans toutes les polices couvrant — aux anciennes ou aux nouvelles conditions générales suisses — des marchandises de toute nature nous paraît recommandable, car elle est avantageuse pour les deux parties ; elle met d'une part les assurés en garde, d'une manière expresse, contre la contrebande de ces drogues ; d'autre part, elle prévoit un renversement du fardeau de la preuve, favorable à l'assureur ; en l'absence de cette clause, ce dernier devrait prouver, pour décliner le paiement d'une indemnité, que le preneur n'était pas en droit de transporter l'opium ou les autres drogues contenues dans l'envoi ; aux termes de la clause, au contraire, il appartient au preneur ou à l'ayant droit de prouver qu'il était autorisé à transporter les dites drogues ; à défaut de cette preuve, l'assureur est exonéré.

Les assureurs travaillant en Suisse ont reproduit cette clause parmi celles qu'a élaborées leur association nationale, le STV, encore qu'ils paraissent ne plus se sentir liés vis-à-vis des assureurs étrangers par les clauses obligatoires de l'ITVV. Sans doute, l'application de cette clause sera-t-elle également maintenue par tous les assureurs étrangers car elle tend à la protection de l'intérêt public.

138. Les CGAT mettent enfin en évidence l'exclusion des conséquences des *fausses déclarations*.

La déclaration d'expédition, qui est l'obligation la plus générale et la plus impérieuse incombant à l'expéditeur, au départ de la marchandise, en vertu des règlements de transport, sert à renseigner le transporteur sur les conditions dans lesquelles il doit effectuer le transport. Elle contient

¹ Cf. *Annuaire ITVV*, accord obligatoire N° 13 ; au sujet de l'ITVV, voir note p. 20.

notamment, d'une part le résumé des opérations qu'il est tenu d'accomplir ; d'autre part, la nomenclature des numéros, marques ou adresses des colis à expédier, ainsi que toutes les données nécessaires à la fixation du fret, telles que nombre, poids, nature des colis et, dans certains cas, déclaration de valeur.

139. Il arrive que les indications fournies par l'expéditeur soient inexactes : ce dernier désigne, par exemple, sous un terme général, des marchandises qui devraient être déclarées d'une manière précise, dissimulant ainsi leur nature véritable ; il présente comme marchandise ordinaire des objets précieux qui devraient être taxés *ad valorem* ou encore, dans sa déclaration de valeur, il reste bien au-dessous de la réalité¹. Ces fausses déclarations sont généralement volontaires : l'expéditeur cherche à bénéficier d'un fret réduit ou à frauder la douane. Mais elles peuvent aussi avoir été faites de bonne foi, l'expéditeur ne péchant alors que par ignorance. De toutes façons, elles constituent des infractions aux règlements sur les transports et causent un préjudice au transporteur. Elles sont sanctionnées par le paiement de surtaxes ou d'amendes.

140. A l'égard de l'assureur, les déclarations d'expédition inexactes ont les conséquences suivantes :

- a) En principe, elles suscitent une aggravation sensible du risque car, lorsque la nature ou la valeur des marchandises est dissimulée, le transporteur acceptera ces dernières même si leur conditionnement est insuffisant ; en outre, il n'apportera pas à leur garde, leur conservation et leur transport, tout le soin commandé par leur nature spéciale. Certaines aggravations de cet ordre, le mauvais conditionnement par exemple, sont, notons-le, spécialement frappées d'exclusion par les CGAT.
- b) Elles rendent d'autre part illusoire le droit de recours éventuel du lésé contre le transporteur. La loi ou le contrat de transport disposent en effet, généralement, que le transporteur est affranchi de toute responsabilité, lorsque de fausses déclarations lui ont été faites. Ce fait à lui seul est déjà susceptible de libérer l'assureur de toute garantie, en vertu de l'art. 42, litt. c, ainsi que nous l'avons vu plus haut². Cette clause de déchéance paraît toutefois ne pas pouvoir

¹ Cf. JOSSERAND, *op. cit.*, N° 299, p. 300.

² Cf. N° 131.

être invoquée lorsque le preneur a involontairement déchargé le transporteur de sa responsabilité, en faisant, par exemple, une déclaration inconsciemment inexacte.

141. Grâce à l'exclusion énoncée à l'art. 2, al. 1, l'assureur est exonéré d'une manière générale et absolue de toutes les conséquences des fausses déclarations (aggravation des risques ou privation de recours), qu'elles soient volontairement ou involontairement inexactes.

Ce risque n'est pas expressément exclu dans la plupart des polices d'assurance maritime étrangères. Dans la police française maritime sur facultés, seules les fausses déclarations relatives à la nature de la marchandise emportent l'exonération des assureurs. Par contre, les assureurs acceptent que l'assuré fasse, dans le connaissement, une déclaration inexacte de valeur, ou ne fasse aucune déclaration de valeur, alors qu'il y serait tenu¹. Ceci incite les expéditeurs non seulement à frauder la douane ou les transporteurs, mais encore à négliger d'apporter aux marchandises tout le soin nécessaire. L'attitude plus rigoureuse des assureurs suisses sauvegarde mieux les intérêts du commerce et la moralité publique.

142. Certaines exclusions de l'art. 3 se rapportent, comme celles de l'art. 2, à des risques dont la survenance dépend, du moins partiellement, de la volonté du preneur, de l'assuré ou d'autres intéressés. Il en est notamment ainsi du retard ainsi que du vice propre, et tout particulièrement du mauvais conditionnement, que nous allons étudier successivement.

D. Retard dans l'acheminement de la marchandise

143. Cette exclusion exonère l'assureur de tout préjudice attribuable à un retard, mais ce dernier n'a pas pour effet de faire cesser l'assurance. Le retard peut être la cause soit de dépenses extraordinaires (indemnités pour demeure, dommages-intérêts, frais supplémentaires) soit de détérioration, — fréquente lorsque des marchandises, telles que des fruits, sont périssables, — soit encore de dépréciation (baisse du prix de la marchandise ; disparition de l'intérêt à la livraison).

¹ Cf. Pol. fr. fac., art. 4 interprété *a contrario*.

144. Comme elles ne sont pas mentionnées par le § V ni par l'art. 1, les *dépenses extraordinaires*, dommage indirect, ne sont pas couvertes. Il en est de même des dépréciations de valeur que l'assureur n'assume pas parce que la valeur plus ou moins grande des marchandises à destination dépend des spéculations de l'assuré qui constituent un risque commercial étranger au transport.

145. En vertu de l'art. 3, les *détériorations* dues au retard sont, elles aussi, exclues de la garantie de l'assureur. Cette solution rigoureuse s'impose car, s'il se sait couvert, l'assuré sera incité à retarder l'acheminement de la marchandise saine ou avariée, dans un but de spéculation, ou pour aggraver, à l'insu de l'assureur et par le seul écoulement du temps, les conséquences d'un sinistre assuré.

146. En principe, le retard n'est jamais couvert, même s'il concourt avec des événements assurés, étant donné qu'il a été expressément exclu « quelle qu'en soit la cause ». Sur ce point, la solution suisse est plus sévère que celle qui est consacrée par les polices étrangères. Cependant, comme nous le prouveront les exemples suivants, il est souvent matériellement impossible à l'assureur d'invoquer avec succès cette cause d'exonération.

Des fruits chargés sur un camion tombent à terre ensuite d'une collision du véhicule avec un corps fixe ou mobile et s'avarient partiellement. L'assureur répond intégralement de ce dommage qui est une conséquence directe de la collision. Supposons que la marchandise ne soit pas tombée du véhicule mais qu'ensuite de la forte secousse provoquée par la collision, les fruits aient néanmoins été légèrement écrasés ; ce dommage est, lui aussi, à la charge de l'assureur. Supposons enfin que les fruits n'aient pas été avariés au moment du choc malgré sa violence car, étant particulièrement délicats, ils ont été séparés et protégés les uns des autres au moyen de laine de bois, mais qu'ils soient néanmoins arrivés en mauvais état en raison du retard causé par l'accident.

Dans ces trois éventualités, les fruits sont arrivés complètement avariés à destination, ensuite de la prolongation forcée de la durée du transport, et cela, bien que toutes les mesures propres à prévenir ou à atténuer l'avarie aient été prises.

Alors même que le montant du dommage se détermine en principe d'après la valeur qu'avaient les marchandises au moment du sinistre,

il ne sera guère possible à l'assureur d'établir, dans nos deux premières hypothèses, dans quelle proportion le dommage est imputable au retard ; les conséquences de ce retard seront donc à sa charge. Au contraire, dans la dernière éventualité, dans laquelle les fruits ont été munis d'un emballage spécial, l'assureur pourra facilement démontrer que l'avarie est attribuable au retard, car les fruits ne présenteront aucune trace de heurts mais seulement les caractéristiques d'une maturité excessive. Cette différence de régime, peu équitable en somme, résulte exclusivement de circonstances de fait qui ne permettent pas à l'assureur de prouver dans quelle proportion une cause exclue de l'assurance a une influence sur le dommage.

E. Vice propre

147. Le vice propre est une cause de détérioration ou de destruction de la marchandise, attribuable à une défectuosité ou à une anomalie de la marchandise, visible ou cachée. Deux hypothèses peuvent se présenter :

- a) la marchandise est affectée, avant le moment où des risques peuvent se produire, d'un vice extrinsèque ou intrinsèque, qui en diminue la valeur ou est susceptible d'en entraîner la détérioration, la disparition ou la destruction (p. ex., emballage insuffisant ou non approprié ; maladie d'animaux embarqués) ;
- b) la marchandise a une tendance naturelle à se détériorer ou à se perdre, indépendamment de tout accident, par le seul fait de la durée ou des événements normaux du transport, auxquels elle résiste mal (tel est le cas des céréales sujettes à échauffement et à la freinte de route, des liquides sujets au coulage, des vins sujets à la fermentation, des matières volatiles sujettes à l'évaporation).

148. Tout dommage attribuable au mauvais état extérieur ou intérieur de la marchandise ou à sa constitution organique, est réputé avoir été provoqué par le preneur ou l'assuré. En effet, en faisant transporter des marchandises dans un état qui les expose inmanquablement à un dommage, le preneur ou l'assuré commettent une faute qui, si elle est souvent légère, n'en est pas moins fatale parfois.

En vertu de l'exclusion générale de l'art. 2, les conséquences de ces fautes ne sont pas à la charge de l'assureur. L'exclusion du vice propre

lui-même est pourtant loin d'être superflue, car elle dispense l'assureur d'apporter la preuve que ce vice est imputable au preneur ou à l'assuré ; l'exclusion expresse de certains cas douteux de vice propre allège également le fardeau de la preuve qui pèse sur l'assureur. On rencontre des clauses d'exclusion de ce genre aussi bien dans les polices étrangères que dans la police suisse. Nous les étudierons dans l'ordre suivant :

- 1) vice propre extrinsèque (mauvais conditionnement ou défaut d'emballage) ;
- 2) vice propre intrinsèque ;
- 3) vice propre inhérent à la marchandise.

a) *Vice propre extrinsèque*

149. Le mauvais conditionnement de la marchandise, de même que l'insuffisance de l'emballage, constituent des *défauts extrinsèques*, mais qui résultent généralement d'une négligence grave du preneur ou de l'assuré. L'exclusion expresse de ces défauts est entre autres destinée à attirer l'attention du preneur sur les soins qu'il doit apporter à l'expédition de la marchandise. La preuve du vice propre extrinsèque sera facile à rapporter, lorsque des réserves auront été inscrites sur le titre de transport ou lorsque le destinataire aura reconnu l'insuffisance de l'emballage. A défaut de cette preuve, une expertise sera nécessaire.

L'assureur est libéré de sa garantie si le résultat de cette expertise est concluant, sans que l'ayant droit puisse lui opposer, par exemple, le fait que le transporteur aurait accepté de transporter les marchandises dans leur état défectueux. En effet, si le transporteur a admis le transport de marchandises sans faire reconnaître par l'expéditeur le défaut d'emballage, il est responsable des dommages résultant de ce défaut ; mais, dans cette éventualité, sa responsabilité ne saurait entraîner celle de l'assureur, car les fautes commises par le transporteur sont couvertes dans la mesure seulement où elles ne portent pas sur un fait expressément exclu.

En revanche, l'assureur ne pourra se libérer par la seule preuve que le conditionnement de la marchandise ne satisfait pas aux prescriptions des entreprises de transport, sauf si celles-ci ont elles-mêmes décliné expressément leur responsabilité. Comme ces prescriptions ne

concernent que les rapports entre transporteur et expéditeur, il appartient au transporteur de juger, dans chaque cas, si elles sont suffisamment respectées. Il peut renoncer, *in casu*, à leur application, ou les modifier postérieurement à la conclusion du contrat d'assurance, mais l'assureur ne peut s'en prévaloir pour se libérer car il doit, avant tout, prouver le défaut d'emballage en se basant sur des faits tangibles¹.

b) *Vice propre intrinsèque*

150. Il y a *vice propre intrinsèque* lorsque l'état de la marchandise elle-même est anormal, mais non pas lorsque la marchandise est particulièrement délicate. On ne saurait ainsi qualifier des fruits, marchandise périssable, comme atteints d'un vice propre par le seul fait qu'ils ont péri en cours de transport ; il faudrait pour cela que leur degré de maturité ait été trop avancé, au moment du chargement, ce que seule une expertise permettra le plus souvent de prouver.

151. Il convient de relever ici que l'assureur a la faculté de prélever une prime proportionnée aux risques particulièrement importants de détérioration que présentent les marchandises délicates. En acceptant l'assurance de telles marchandises contre les risques de transport, il ne reconnaît cependant pas implicitement qu'au moment du départ, elles étaient aptes au transport.

c) *Vice propre inhérent*

152. Il y a enfin *vice propre inhérent* à la marchandise lorsque celle-ci a une tendance naturelle à se détériorer ou à se perdre, en dépit de toute mesure de précaution. Les dommages qui en résulteraient ne sont pas couverts par l'assurance, car ce sont des dommages normaux et prévisibles. Les CGAT excluent expressément certains cas de vice propre inhérent à la marchandise, à savoir :

à l'art. 3 : le coulage ordinaire, le déchet ordinaire et la freinte de route ;

à l'art. 4 : la dispersion, l'échauffement et la dessiccation de la marchandise.

¹ Cf. RBA, vol. IV, N° 118, arr. trib. comm. ct. St-Gall, du 4 janvier 1921.

En étudiant ces différents risques particuliers, nous ferons quelques rapprochements avec d'autres dommages du même ordre ; nous parlerons notamment de l'inflammation spontanée, exemple typique d'un risque inhérent à la marchandise.

153. On désigne par *freinte de route*, expression synonyme de déchet de route, la déperdition normale de poids ou de quantité résultant, pour une marchandise, de la longueur du transport. Comme l'importance du déchet varie considérablement suivant la nature des marchandises, le § VI dispose que : « le déchet ordinaire et la freinte de route sont ceux fixés par l'usage ; l'excédent constitue le déchet extraordinaire ».

154. On distingue habituellement du déchet de route, le *coulage ordinaire* qui consiste en un suintement inévitable de liquides, au cours du transport, par les douves ou par les bondes des fûts, en dehors de tout événement particulier. Le § VI considère comme coulage ordinaire : « un manquant inférieur ou égal à 3 % pour les liquides en récipients métalliques et à 5 % lorsqu'ils sont contenus dans des récipients d'autre nature. L'excédent constitue le coulage extraordinaire ». La police d'assurance maritime italienne fixe des pourcentages identiques pour le coulage ordinaire. Les anciennes conditions suisses les fixaient respectivement à 3 et à 10 %.

La police française se réfère à l'usage pour l'évaluation de n'importe quel manquant, coulage ou autre déchet. Lorsque les assureurs s'en remettent à l'usage pour l'appréciation du déchet ou du coulage ordinaires, les tribunaux fixent ces manquants suivant la pratique des places, la nature des marchandises, la longueur du trajet, le genre de voyage, l'état du véhicule, ou par comparaison de différents lots de même nature. Ce système, très équitable en lui-même, occasionne cependant un certain flottement ¹.

155. Le transporteur, aussi bien que l'assureur, décline toute garantie pour les manquants ordinaires ; il est généralement affranchi de ce risque de plein droit.

L'art. 31 CIM règle la question du coulage et du déchet de route d'une manière très détaillée. Elle prévoit une tolérance fixe à raison des

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2713, p. 761.

manquants ordinaires ; cette tolérance s'élève à 1 % pour les marchandises sèches et à 2 % pour les marchandises liquides ou remises à l'état humide ainsi que pour certaines marchandises limitativement énumérées. Cette réglementation est empruntée à la législation suisse sur les transports par chemin de fer¹. Il est regrettable, à certains égards, que les pertes en poids ou en quantité constituant le coulage ou le déchet de route n'aient pas été proportionnées à la longueur des trajets.

Il convient de citer deux autres dispositions édictées par la CIM et relatives aux manquants ordinaires, qui sont d'autant plus intéressantes qu'elles peuvent s'appliquer *mutatis mutandis* aux rapports entre assureur et assuré :

- a) en vertu de l'art. 31, § 2, CIM, l'ayant droit est admis à prouver que : « d'après les circonstances de fait, la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance ».
- b) aux termes du § 4 de ce même article : « en cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité ». Même à défaut de texte légal, il ne serait pas admissible que le transporteur ou l'assureur astreignent l'ayant droit à prouver qu'au moment du sinistre, il n'y avait pas de manquants, sous peine de ne l'indemniser que sous déduction du déchet présumé.

156. Les manquants excédant le déchet ordinaire constituent le *déchet extraordinaire* qui est compris dans l'étendue normale de l'assurance. En revanche, le *coulage extraordinaire* est exclu d'une manière relative par l'art. 7 b, à moins qu'il ne résulte d'un événement majeur. Grâce à cette réserve, l'ayant droit sera dispensé de prouver, en cas de survenance d'un événement majeur, que cette circonstance ne justifie pas l'exclusion de principe du coulage extraordinaire. Une clause standard a été élaborée pour la couverture de ce risque par convention particulière et moyennant surprime. Elle prévoit, en faveur de l'assureur, une tolérance supérieure à celle qui est fixée pour le coulage ordinaire.

¹ Cf. § 37 R. Trp.

157. Abstraction faite du coulage et du déchet ordinaires, l'art. 4 exclut expressément, sous réserve du cas où ils seraient la conséquence d'un événement majeur, trois exemples caractéristiques de dommages susceptibles de résulter d'un vice inhérent à la marchandise ; ce sont la *dispersion*, l'*échauffement* et la *dessiccation*. L'assureur est ainsi dispensé de rechercher s'il y a eu vice propre de la marchandise. Ces trois dommages n'étaient pas exclus spécialement par les anciennes conditions suisses. Il convient de relever ici que l'une des causes générales de l'échauffement et de la dessiccation est déjà exclue par l'art. 3¹.

158. En revanche, l'*inflammation spontanée*, qui était expressément exclue par les anciennes conditions suisses², n'est pas mentionnée au nombre des exclusions des art. 2 à 8. Cependant, l'exclusion de ce risque par les nouvelles conditions générales résulte d'une part, de l'exclusion générale de l'art. 3, et se déduit d'autre part *a contrario* de l'exigence formulée à l'art. 44, al. 2, aux termes duquel : « Si une marchandise sujette à l'inflammation spontanée a été endommagée ou détruite par le feu, le preneur doit prouver que le sinistre est dû à une cause extérieure ». Le renversement du fardeau de la preuve prévu ici est très équitable, car il est plus facile au preneur de prouver que la cause du dommage n'est pas inhérente à la marchandise, qu'il ne l'est à l'assureur, de prouver qu'il y a eu inflammation spontanée. Un renversement du fardeau de la preuve identique nous aurait paru également justifié dans les autres cas de vice propre, ce qui aurait donné plus de force aux clauses d'exclusion de ce risque. Mais les assureurs suisses ont pu craindre de recourir trop souvent à un procédé qui n'est pas admis à l'étranger.

159. Aux vices inhérents à la marchandise, que nous venons d'étudier, il est intéressant de comparer les exemples de périls auxquels, selon la CIM, certaines marchandises peuvent être exposées de par leur nature, et qui libèrent le transporteur de sa responsabilité. L'art. 28, litt. d, CIM mentionne (dans un ordre différent de celui que nous adoptons) : la détérioration intérieure et spontanée, la dessiccation, la dispersion et, en outre, le coulage extraordinaire, le bris et la rouille, que les CGAT considèrent comme des risques spéciaux et qu'elles excluent, sauf con-

¹ Cf. N° 174 sq.

² Cf. chapitre A, § 2, al. 4 chapitres B et C, § 2, al. 1.

vention contraire, de l'assurance, à moins que le dommage ne soit la conséquence d'un événement majeur.

Le § 2 de l'art. 28 CIM mérite également de retenir notre attention : « Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu résulter d'une ou de plusieurs de ces causes, il y a présomption qu'il en résulte, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas ». Nous avons vu que cette présomption n'est consacrée par les CGAT qu'en cas d'inflammation spontanée apparente. Il arrivera donc fréquemment que l'assureur restera tenu du dommage, nonobstant la présence d'un vice inhérent à la marchandise, faute de pouvoir rapporter la preuve de la cause d'exonération qu'il a le droit d'invoquer ; le transporteur, lui, sera au contraire affranchi sans autre de toute responsabilité.

160. La police française n'exclut expressément aucun des dommages que nous venons de mentionner ; elle exclut, par contre, le vice propre en général¹. La police allemande mentionne expressément l'exclusion de la dispersion et de l'inflammation spontanée². La police italienne ajoute à ces exclusions celle de la fermentation³.

161. Il eût été indiqué, à notre avis, de compléter les trois exclusions de l'art. 4 par celle de la *fermentation*, quand bien même ce dommage est exclu, lui aussi, dans la mesure où il rentre, comme cas particulier, dans la catégorie des vices propres dont la preuve est toujours difficile à rapporter.

F. Risques assimilables au vice inhérent

162. On peut rapprocher du vice propre inhérent à la marchandise certains risques auxquels celle-ci est exposée avec un haut degré de probabilité, sans toutefois l'être fatalement. Le sucre et le tabac sont, par exemple, très exposés au risque de mouillure ; les plaques de tôle au risque d'oxydation ou de rouille ; les objets de déménagement sont particulièrement exposés à la casse ; le café aux émanations. A l'exception de la mouillure, ces « *risques spéciaux* », — que nous allons étudier dans cet ordre, — sont tous exclus de l'assurance par l'art. 7 b, sous réserve

¹ Cf. Pol. fr. fac., art. 5, § 1.

² Cf. ADSV § 86.

³ Cf. Pol. it. fac., art. 2 l.

du cas où ils résulteraient d'un événement majeur ; comme ils sont exclus d'une manière relative, c'est-à-dire « sauf convention contraire », ils peuvent être couverts, moyennant surprime, par convention particulière. Des clauses standard ont été élaborées pour l'assurance de certains de ces risques.

163. L'assurance de la *mouillure* était réglée d'une manière très confuse par les anciennes conditions générales d'assurance : les dispositions relatives aux transports par mer excluaient, d'une part, l'oxydation ; d'autre part, l'humidité, le moisi ou la pourriture..., « à moins qu'ils ne proviennent de l'action immédiate de l'eau de mer à la suite d'un accident pour lequel la compagnie est responsable conformément à la police »¹. La pratique des compagnies d'assurance avait donné au terme « humidité » un sens plus restreint que mouille ou mouillure ; il visait principalement le risque de buée de cale. Les dispositions relatives aux modes de transports autres que maritimes n'excluaient pas l'humidité, mais seulement la rouille et la pourriture, à moins qu'elles ne résultassent d'un accident survenu au véhicule². Enfin, la mouillure par eau de pluie n'était jamais couverte, quel que fût le mode de transport. Ce risque rentrait, en effet, comme l'a admis le TF dans l'arrêt du 8 mai 1923³, dans l'exclusion générale des « Witterungseinflüsse », expression traduite dans les anciennes conditions par « influences de la température »⁴.

164. La revision des conditions générales a projeté quelque clarté sur ce problème, sans pourtant le régler d'une manière entièrement satisfaisante.

Dans un premier projet, la mouillure, de même que l'oxydation, la moisissure ou la pourriture, étaient exclues, sauf convention contraire, à moins qu'elles ne fussent la conséquence d'un événement majeur. L'exclusion de l'oxydation ou de la rouille a été maintenue dans le texte définitif des CGAT, mais les assureurs ont décidé de ne plus exclure la mouillure en général ; cette dernière est couverte sauf si elle résulte de la buée de cale, — exclue d'une manière relative, — ou de l'influence des conditions atmosphériques (eau de pluie, p. ex.) qui, elles, sont

¹ Cf. chap. A, § 2, al. 5.

² Cf. chap. B, § 2, al. 1 ; chap. C, § 2, al. 1.

³ Cf. *RBA*, vol. V, N° 151.

⁴ Cf. N° 174.

exclues d'une manière absolue. En fait, cette dernière réserve a pour effet de réduire presque à néant la garantie de la mouillure au cours des transports terrestres, puisqu'elle est attribuable le plus souvent à la pluie.

La mouillure par eau de pluie n'est donc couverte, d'après les nouvelles conditions générales, que lorsqu'elle est la conséquence d'un événement assuré, conformément aux principes que nous avons exposés à propos du lien de causalité. Exemple : la marchandise est entreposée dans un hangar ; le hangar brûle ; la marchandise est sauvée par les pompiers mais, ayant été déposée à ciel ouvert, elle est mouillée par l'eau des lances ou par la pluie : l'assureur couvre incontestablement le dommage causé par les eaux d'extinction ; il garantit également les dégâts causés par la pluie, pour autant que la pluie puisse être considérée comme une circonstance concurrente normale de l'incendie, événement majeur. (Cet exemple nous montre d'une manière frappante que la théorie de la cause adéquate ne permet pas de résoudre complètement la question de causalité car elle ne donne aucune directive pour déterminer les circonstances concurrentes qui sont normales, ordinaires ou prévisibles¹.) En revanche, si la marchandise, chargée ou déposée à ciel ouvert, est mouillée par la pluie, le dommage n'est pas à la charge de l'assureur, même si la pluie est accompagnée de tempête, car cette dernière n'est pas un événement assuré.

Ce régime ayant provoqué de nombreuses récriminations de la part des assurés, le STV a décidé de couvrir, par convention particulière et moyennant surprime, la mouillure par eau de pluie, pour autant que l'emballage de la marchandise soit satisfaisant et que, pendant les séjours, la marchandise soit magasinée de façon appropriée. Cette extension de garantie a fait l'objet d'une « clause standard » qui déroge à l'exclusion absolue des influences atmosphériques consacrée par l'art. 3.

165. Il est à craindre toutefois que la solution entérinée dans le texte définitif des CGAT ne crée une confusion dans l'esprit de certains assurés qui, pour avoir lu superficiellement l'imprimé, se seraient imaginé qu'ils étaient couverts d'office contre l'eau de pluie — puisque la mouillure n'est pas exclue —, alors que, d'après l'art. 3, ils ne le sont pas.

A notre avis, les assureurs auraient mieux fait de maintenir d'emblée la solution, d'apparence plus rigoureuse, mais en fait plus simple, plus

¹ Cf. N° 83.

claire et plus logique, du premier projet de nouvelles conditions. L'exclusion *in globo*, mais relative, de la rouille eût incité les assurés à demander la couverture de ce risque par une convention particulière analogue à celle qui permet de couvrir la rouille. Cette convention les aurait automatiquement couverts, même contre les dommages causés par l'eau de pluie, en vertu du principe consacré par l'art. 51, al. 2, qui prévoit que : « Les conditions particulières priment les conditions générales ».

166. L'oxydation et la rouille peuvent être assurées, par convention particulière, même lorsqu'elles ne sont pas la conséquence d'événements majeurs ; mais elles ne peuvent en aucun cas être couvertes lorsqu'elles sont attributables uniquement au vice propre, extrinsèque ou intrinsèque, de la marchandise, ces risques étant exclus par l'art. 3.

La clause standard relative à l'assurance contre l'oxydation et la rouille consacre cette cause d'exonération en prévoyant que, pour avoir droit à l'indemnité, le preneur doit prouver que ces dommages résultent d'une cause extérieure. Il y a renversement du fardeau de la preuve relative au vice inhérent de rouille ou d'oxydation, valable d'une manière générale et non pas seulement lorsque la rouille pourrait provenir de la nature particulière de la marchandise. Nous avons vu que les CGAT mettent une preuve analogue à la charge de l'ayant droit en cas d'incendie, mais restreinte au cas où la marchandise est sujette à l'inflammation spontanée¹.

L'oxydation et la rouille sont assurées, quelle qu'en soit la cause extérieure, eau douce ou salée ; elles le sont même si le dommage est dû à la pluie, bien que les dommages provoqués par les conditions atmosphériques soient exclus d'une manière absolue. Cette solution large, adoptée à l'unanimité par les assureurs suisses, est pratique, car elle dispense les parties de rechercher l'origine de l'eau qui a atteint la marchandise.

167. Le risque de casse, exclu en principe par les conditions générales, peut être assuré, par convention particulière, selon la nature des marchandises transportées, en application soit d'une clause standard générale, soit de l'une ou l'autre des trois clauses standard spéciales élaborées par le STV. La première de ces clauses spéciales a trait à l'assurance des machines, la seconde, à celle des meubles à l'état de neuf, enfin, la der-

¹ Cf. N° 158.

nière, à l'assurance des meubles usagés et des autres objets de déménagement. Ces clauses étant très explicites, nous nous abstiendrons de les commenter et nous nous bornerons à renvoyer le lecteur à l'annexe N° IV.

168. Les *émanations* de toute nature entraînant changement de structure, d'aspect, de couleur, de goût ou d'arome de la marchandise sont aussi exclues d'une manière relative par l'art. 7 b, à moins qu'elles ne soient la conséquence d'un événement majeur. Le dommage résultant de ce risque ne doit pas être confondu avec les dommages attribuables au contact avec d'autres marchandises, exclus par le projet des CGAT, mais que les assureurs ont décidé de couvrir, en définitive, par une décision prise à la majorité.

169. Le risque de *contact* n'est pas inhérent à la nature de la marchandise ; il résulte principalement du mode d'arrimage ainsi que de l'emballage des marchandises chargées à proximité les unes des autres. Quant aux dommages causés par les émanations, ils sont attribuables avant tout à la nature particulière de la marchandise. L'exclusion des émanations s'imposait plus que celle du contact qui, d'ailleurs, est déjà exclu en vertu de l'art. 2, lorsqu'il résulte d'un mauvais arrimage effectué par le chargeur. Les émanations sont également exclues dans la police française¹ ; en revanche, les polices allemande et italienne restent muettes sur ce point, et il en était de même des anciennes conditions suisses.

170. Supposons qu'au cours d'un transport, des tissus, contenus dans des caisses et chargés à côté de fûts de vin, soient endommagés par suite de coulage : le dommage par contact est couvert. Par contre, si un envoi de peaux a été endommagé par la pénétration d'eau salée dans les cales et si l'odeur qui s'en échappe contamine le tabac chargé dans la même cale, l'assureur ne couvrira pas la détérioration matérielle du tabac par émanation, à moins que l'infiltration de l'eau ne résulte d'un événement majeur (p. ex., une voie d'eau nécessitant la relâche du navire dans un port et le déchargement des quatre cinquièmes de la cargaison).

171. Il convient de rapprocher de l'exclusion des émanations celle qui est formulée à l'art. 5. Cet article dispose que, lorsque la marchandise est chargée ou placée, au su du preneur, à proximité d'objets nocifs ou

¹ Cf. Pol. fr. fac., art. 5, § 1.

dangereux (énumérés à titre d'exemples), susceptibles de l'endommager : « l'assurance ne couvre pas, même en cas d'événement majeur, le dommage résultant du voisinage ou de la communauté de chargement ». Ainsi, l'assureur ne garantit pas la destruction de marchandises qui ont pris feu ensuite d'explosion de poudre à canon, chargée sur le même véhicule ou entreposée dans le même local, au su du preneur. L'exclusion absolue, mais limitée au cas où le preneur a connaissance du voisinage ou de la communauté de chargement, se justifie pleinement, car le preneur pouvait écarter la menace en ordonnant que la marchandise fût chargée ou entreposée ailleurs. Il en résulte, *a contrario*, que lorsque des matières dangereuses ou nocives sont chargées, à l'insu du preneur, à proximité des marchandises assurées, l'assureur couvre les dommages qui en résultent, sous réserve des émanations, exclues par l'art. 7 b. L'exclusion peut aussi être invoquée lorsque l'« assuré » a connaissance du risque créé par le voisinage ou par la communauté de chargement ; cela se déduit de l'art. 5 ; mais il eût été opportun de le prévoir expressément.

Le motif d'exclusion de l'art. 5 peut être invoqué même en cas d'événement majeur : la cause à la suite de laquelle les matières nocives ou dangereuses ont endommagé la marchandise assurée est donc sans importance. Supposons, par exemple, qu'un incendie éclate à bord d'un navire sur lequel des tissus ont été chargés à proximité de benzine. L'assureur sera affranchi de sa garantie s'il prouve que l'incendie a atteint d'abord la benzine puis, par propagation, les tissus. Il sera également libéré, partiellement du moins, s'il démontre que l'incendie s'est déclaré dans les marchandises mais qu'il n'a pu être maîtrisé à cause de la benzine chargée à proximité, et à laquelle il s'est propagé. Cette rigueur s'explique car on peut admettre que la présence de la benzine a empêché l'extinction rapide de l'incendie ; sans elle, le dommage ne se fût peut-être pas produit ou aurait été moins important. Au surplus, cette rigueur est plus théorique que réelle, car la preuve incombant à l'assureur sera souvent difficile à rapporter ; un renversement du fardeau de la preuve eût été tout aussi justifié dans ce cas que dans celui de l'inflammation spontanée dont nous avons parlé précédemment ¹.

172. On peut se demander si l'assureur des marchandises, qu'elles soient nocives ou non, qui, par contact, émanations ou propagation de

¹ Cf. N° 158.

sinistre, causent un *préjudice aux propriétés de tiers*, répond des indemnités réclamées de ce chef à son assuré par les tiers lésés. Non, car, comme nous l'avons vu plus haut, les indemnités dues à des tiers ne rentrent pas dans la notion de « dommage ». Cette solution est d'ailleurs confirmée par l'art. 6, d'après lequel « l'assurance ne s'étend pas à la responsabilité dont le preneur est tenu envers des tiers en raison du préjudice que leur a causé la marchandise ». Cette exclusion, conçue en termes aussi généraux que possible, et de manière à affranchir l'assureur de toute réclamation basée sur la responsabilité du preneur ou, *a fortiori*, de l'assuré, remédiera, on l'espère, à la confusion que font certains intéressés entre une assurance responsabilité civile et une assurance transport¹. Toute dérogation à cette exclusion absolue modifierait la nature même du contrat d'assurance transport conclu en vertu des CGAT.

Placée intentionnellement après l'exclusion des risques attributibles à la proximité de marchandises dangereuses, cette disposition prévient celui qui fait assurer des marchandises de cette nature que les réclamations des tiers lésés ne sont pas couvertes.

G. Risques inhérents au transport

173. L'assurance ne couvre pas davantage les risques inhérents au transport que ceux inhérents à la nature de la marchandise ; elle les couvre d'autant moins que l'intéressé peut prévenir, partiellement tout au moins, le dommage qu'ils pourraient entraîner. Il s'agit de l'influence des conditions atmosphériques et de la température ; de la buée de cale ; des risques de drôme et des ravages causés par les rats, souris, vers ou autre vermine.

a) Influence des conditions atmosphériques et de la température

174. Ce risque est exclu de l'assurance d'une manière absolue car il ne présente pas, en général, les caractéristiques d'un événement extraordinaire ; il est inhérent au transport.

Le sens de l'expression « conditions atmosphériques » et du mot « température » mérite d'être précisé car, chose bizarre, le terme adopté dans le texte allemand a changé de sens en passant des anciennes conditions aux nouvelles. Les mots « influences des conditions atmosphériques »

¹ Cf. N° 20.

ont été traduits en allemand par « Witterungseinflüsse ». Or, d'après les anciennes conditions, ce mot allemand se rapportait aux « influences de la température » qui étaient seules exclues ; on lui donnait cependant le sens de « conditions atmosphériques »¹. Les mots « influences de la température » utilisés par les CGAT ont été traduits par « Temperatur-einflüsse ». Il faut en conclure que la modification des nouvelles conditions par rapport aux anciennes a consisté à exclure la température, en plus des conditions atmosphériques, quand bien même une comparaison littérale des deux textes français donne à croire que c'est l'exclusion de la température qui a été complétée par celle des conditions atmosphériques.

L'historique des CGAT accuse l'incertitude qui régnait naguère sur l'emploi de ces deux expressions : un premier projet n'excluait que les « influences atmosphériques », expression remplacée ultérieurement par « influences de la température » puis, finalement complétée par celle d'« influences des conditions atmosphériques. »

175. Dans le langage courant, l'expression « conditions atmosphériques », analogue à « phénomènes atmosphériques », se rapporte à l'action de tout météore, c'est-à-dire aux variations ordinaires et extraordinaires du temps. Interprétée littéralement, l'exclusion des « influences des conditions atmosphériques » se rapporte donc, d'une part à des événements courants tels que brume, brouillard, pluie, neige, gel, vent ordinaire, soleil, etc. ; d'autre part, au cyclone, à l'ouragan ou à la tempête.

176. Une interprétation historique des CGAT conduit à des conclusions plus favorables à l'assuré : dans les anciennes conditions générales, comme dans nombre de polices étrangères, la tempête figure en tête de l'énumération des risques assurés. Dans le premier projet des nouvelles conditions qui, conformément à la tradition, énumérait encore les risques couverts, la tempête figurait parmi eux, malgré l'exclusion, prévue ailleurs, des influences atmosphériques. D'après la construction du contre-projet, finalement adopté, tout risque non exclu est réputé couvert ; or, au cours de leurs délibérations, les auteurs des CGAT n'ont jamais manifesté l'intention d'exclure la tempête. Elle a toujours et partout été couverte par les assureurs maritimes. On peut donc admettre que les auteurs des nouvelles conditions n'entendaient exclure les effets des conditions atmos-

¹ Voir sur ce point *RBA*, vol. V, N° 152, arr. trib. comm. du ct. de Zurich, du 7 juillet 1924.

phériques que lorsque celles-ci ne présentaient pas de caractère extraordinaire, ce qui eût été logique et raisonnable.

177. En fait, l'exclusion, vraisemblablement involontaire, des *variations extraordinaires* élimine toute discussion sur le critère permettant de distinguer les variations normales et prévisibles, des variations anormales. La distinction est souvent difficile, notamment lorsqu'il s'agit de déterminer quelle doit être la force du vent pour que la variation du temps puisse être qualifiée d'extraordinaire.

Au surplus l'exclusion de la tempête et des autres variations extraordinaires ne doit pas inquiéter l'assuré, car elles ne constituent pas en elles-mêmes un sinistre : elles sont à l'origine de sinistres considérés, presque tous, comme des événements majeurs, incontestablement couverts. Toutefois, si l'exclusion est interprétée littéralement, l'assuré sera privé de toute garantie lorsque des variations extraordinaires de temps sont à l'origine d'un sinistre non couvert par l'assurance, lorsque, par exemple, à la suite d'une tempête qui a arraché des bâches ou enlevé un toit, la pluie a détérioré des marchandises. Si le risque de tempête était garanti, l'application de la théorie de la causalité adéquate aboutirait à la solution inverse. L'assuré ne sera pas couvert non plus contre les aggravations de dommage attribuables à la tempête.

178. Signalons à propos des « conditions atmosphériques » que les *risques particuliers à l'hiver*, c'est-à-dire la glace, le gel, l'hivernage et tous autres faits attribuables à la saison d'hiver, peuvent être couverts par convention spéciale, en vertu des art. 60 à 62 ; mais ces dispositions ne s'appliquent qu'aux transports par eaux continentales. L'art. 60, al. 2, prévoit même qu'ils sont couverts d'office « si le voyage s'effectue sans la volonté du preneur plus tôt ou plus tard qu'il n'avait été convenu, de telle sorte, qu'en fait, la marchandise se trouve, contre le gré du preneur, exposée aux risques de navigation hivernale ». Dans cette éventualité, le preneur doit néanmoins payer la surprime usuelle.

179. Les influences de la température ont été exclues expressément par les CGAT, indépendamment de l'exclusion des influences des conditions atmosphériques, et cela pour deux motifs : pour préciser d'une part, par souci de clarté, la portée de l'expression « conditions atmosphériques » — l'action de la température provenant de variations de climat

ou d'autres causes naturelles rentre en effet dans les variations ordinaires des conditions atmosphériques — ; d'autre part, pour exonérer l'assureur des dommages attribuables aux variations artificielles de la température. L'assureur ne répond pas du dommage provoqué, par exemple, par l'arrimage des marchandises à proximité des chaudières. Il convient de relever ici que les dommages résultant d'une disposition défectueuse des marchandises dans les véhicules ne sont pas formellement exclus par les CGAT. La police italienne exclut le mauvais arrimage comme tel ¹.

b) *Buée de cale*

180. La buée de cale est exclue de l'assurance par l'art. 7, litt. a. Elle est produite par la condensation des vapeurs qui se dégagent dans les cales, généralement à la suite de brusques changements de température. Elle est surtout fréquente lorsqu'un navire, chargé dans une région tropicale, s'engage dans une zone plus tempérée ; l'esu froide agit alors sur les flancs du navire et provoque une buée dans les cales chaudes. On peut y remédier partiellement par l'aération. La buée de cale laisse sur les marchandises des traces extérieures qui permettent de distinguer l'humidité qui en résulte de celle, inhérente aux marchandises (humidité provenant de l'échauffement du tabac par surfermentation, par exemple), qui ne laisse pas de traces extérieures et que nous avons signalée parmi les vices propres exclus expressément par l'art. 4 CGAT ².

La buée de cale, bien qu'elle soit un phénomène normal, prévisible, inhérent au transport, que le chargeur peut prévenir, partiellement au moins, en prenant des mesures de précaution suffisantes, peut être couverte par convention particulière. La clause standard, élaborée pour l'assurance de ce risque prévoit que : « Les effets de la rouille et de l'oxydation restent exclus ». Mais inversement, on peut le relever ici, lorsque la rouille et l'oxydation sont couvertes par convention spéciale, l'assureur en répond même si elles sont attribuables à la buée de cale.

c) *Drômes*

181. Sauf convention particulière, les risques inhérents au transport de la marchandise au moyen de drômes sont exclus par l'art. 7, litt. a, en

¹ Cf. Pol. it. fac., art. 2 l.

² Cf. *Instructions aux commissaires d'avaries*, brochure publiée par l'ITVV.

raison de la nature spéciale de ce mode de locomotion. Par drômes, on entend des faisceaux ou trains de bois qu'on fait flotter sur certaines rades, rivières ou au passage des barres¹. Ils ne doivent pas être confondus avec les allèges qui servent au transport des marchandises du quai à bord, ou inversement, et dont les risques sont assurés *ipso jure*, comme nous le verrons².

d) *Rats, souris, vers ou autre vermine*

182. Les ravages causés aux marchandises par les rats, souris, vers ou autre vermine, sont exclus d'une manière absolue par l'art. 3. Il s'agit aussi de risques inhérents au transport. L'expéditeur doit s'attendre à la présence de rats ou d'autres bestioles dans les cales des navires ou dans les entrepôts; il pourra souvent prévenir un dommage grâce à l'emballage approprié des marchandises.

Seule, l'action directe des rats sur la marchandise est exclue; si ces rongeurs creusaient un trou dans une paroi de telle manière que l'eau pénètre dans les cales, le dommage subi par les marchandises tomberait sous la garantie de l'assureur dans la mesure où l'une des causes adéquates du dommage est elle-même couverte³. Dans cet exemple pourtant, on serait en droit de voir dans l'action des rats, la cause première du dommage.

H. Risques politiques et sociaux

183. Le dernier groupe d'exclusions figurant dans les dispositions communes concerne les *risques de guerre* et les cas de force majeure analogues. La notion de risque de guerre est plus étendue en matière d'assurance qu'en droit international. Elle comprend, outre la guerre proprement dite, la guerre civile, les mouvements populaires, les révolutions et, d'une manière générale, toute lutte engagée par des citoyens armés contre l'autorité de l'État, et tous les troubles sociaux⁴.

184. En France et en Angleterre, craignant d'être incomplets, les assureurs se sont abstenus d'énumérer les risques de guerre exclus, et

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2733, p. 776.

² Cf. N° 245.

³ Cf. CHALMERS et OWEN, *The Marine Insurance Act*, p. 80, cité par MATTER, *op. cit.*, p. 113.

⁴ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 33 LCA, rem. 7, p. 395.

se sont bornés à faire figurer dans les polices, la guerre en général, ainsi que quelques faits de guerre particuliers. Les anciennes conditions suisses n'étaient guère plus explicites. Ce système oblige l'assureur des risques ordinaires de transport à prouver, s'il veut se libérer, que le fait qui est à l'origine du dommage est un fait de guerre.

Les nouvelles conditions suisses énumèrent, sans que cette énumération soit toutefois limitative, les faits, actes ou événements qui donnent lieu aux risques exclus. Dans le projet de CGAT, tous ces événements étaient qualifiés de « risques spéciaux », expression empruntée à la terminologie italienne. Dans la suite, on se servit de cette expression pour une autre catégorie de risques auxquels elle convenait mieux, tels l'oxydation, la casse, etc., risques exclus par l'art. 7. Les risques de guerre et autres analogues furent appelés dès lors, d'une manière plus expressive et mieux appropriée, « risques politiques et sociaux ».

185. Nous définirons et commenterons, sans nous y attarder, les exclusions les plus caractéristiques de l'art. 8. L'étude approfondie de cette question sortirait du cadre de notre sujet. Nous entendons en effet nous occuper principalement des risques ordinaires de transport, auxquels les praticiens opposent les risques de guerre, de révolution, d'émeute, de grève, de lock-out, de mouvements populaires, etc.

Les CGAT excluent, d'une manière générale, tout accident ou fortune de guerre ou de révolution. Les cas d'espèce suivants sont mentionnés à titre d'exemples :

186. *La guerre*; elle est exclue, qu'elle soit déclarée ou non. En fait, l'absence de déclaration de guerre n'enlève pas au conflit son caractère intrinsèque¹; on peut même considérer qu'un acte de guerre implique *ipso facto* une déclaration².

187. L'art. 8 exclut ensuite *les hostilités et les invasions*, qui sont indiscutablement des faits de guerre.

188. *La retorsion et les représailles*, c'est-à-dire les préjudices causés par un Etat à un autre, en réponse à des actes similaires du second à l'égard du premier, ne sont pas davantage couverts³. Il faut établir la distinction

¹ Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2671, p. 708.

² Cf. GROS, *op. cit.*, N° 168, p. 125.

³ Cf. CAPITANT, *Vocabulaire juridique*.

suivante entre la retorsion et les représailles : la première consiste en une mesure législative, préjudiciable à un autre Etat, destinée à réprimer une mesure de même nature prise par ce dernier. C'est donc un acte licite. Les représailles sont au contraire des actes de violence, illicites, accomplis par un Etat pour répondre à des actes également illicites d'un autre Etat.

189. L'art. 8 cite ensuite l'*arrêt* qui, en général, est une mesure pacifique et non belliqueuse, dictée par l'intérêt public ; elle n'atteint que momentanément le navire et sa cargaison qui doivent être restitués à leurs propriétaires¹. Il faut distinguer l'*arrêt* de la *capture* qui, en droit maritime, désigne la saisie d'un bâtiment ennemi par un navire de guerre. Les bâtiments ou marchandises ainsi capturés sont appelés « *prises maritimes* ».

La capture est caractérisée par les deux éléments suivants :

- a) seuls des navires ennemis ou considérés comme tels peuvent faire l'objet d'une capture² ;
- b) le gouvernement du bâtiment qui a opéré la capture devient *propriétaire* du bâtiment ennemi et de sa cargaison, sans qu'un jugement de prise intervienne³.

Lorsque la prise porte sur un bâtiment neutre ou sur tout ou partie de sa cargaison, il y a *saisie*⁴ et non capture. La saisie est rendue définitive par jugement d'un tribunal de prises ; comme la capture, elle rend l'Etat saisissant propriétaire de la prise, sans indemnité pour le lésé.

190. Passons à l'exclusion de la *confiscation* qui, lorsque la prise a été déclarée définitive, ne laisse au lésé aucun espoir de restitution ou d'indemnité. Il ne faut pas la confondre avec le *séquestre provisoire*. Le TF a jugé qu'il y a présomption de confiscation, lorsque la prise se prolonge indéfiniment, malgré toutes les démarches faites pour obtenir la libération de la marchandise⁵.

191. En marge des risques que nous venons d'étudier, il y a lieu de mentionner la *réquisition*, qui n'est pas expressément exclue par les CGAT.

¹ Cf. RBA, vol. V, N° 154, arr. trib. comm. ct. Zurich, 6. II. 1922; GROS, *op. cit.*, N° 167, p. 124; PERSICO, *op. cit.*, N° 143, p. 166.

² Cf. CAPITANT, *Vocabulaire juridique*.

³ Cf. HAUTEFEUILLE, *Dictionnaire universel du commerce et de la navigation*, t. II.

⁴ Cf. HAUTEFEUILLE, *op. cit.*; RBA, vol. V, N° 154, arr. trib. comm. ct. Zurich, 6. II, 1922; RBA, vol. IV, N° 90, arr. trib. comm. ct. Zurich, 16. VI. 1920.

⁵ Cf. RBA, vol. V, N° 109, arr. TF des 14-27. XI. 1923.

Alors que la capture et la saisie ont pour objet la cargaison ou les navires ennemis ou neutres, la réquisition frappe en principe les nationaux, alliés ou habitants de pays occupés. D'autre part, alors que la capture ou la saisie définitive privent irrémédiablement et sans contre-prestation la victime de ses droits sur les objets saisis, l'Etat, par la réquisition, contraint les particuliers à céder certaines choses ou à en abandonner temporairement la jouissance, moyennant une indemnité correspondant à la valeur de la spoliation.

192. Les « *molestations* par ordre d'un gouvernement ou d'une autorité quelconques, constitutionnels ou non, amis ou ennemis, reconnus ou non », n'exigent aucun commentaire.

193. Le *blocus*, le *danger de guerre* et les *préparatifs de guerre*, exclus eux aussi, ne désignent pas des causes bien déterminées de dommages, mais plutôt l'atmosphère, les circonstances dans lesquelles ils peuvent survenir. L'exclusion du « *danger de guerre* », est empruntée à l'art. 75 de la convention d'assurance maritime danoise¹. C'est un risque spécial qui ne doit pas être confondu avec le « *risque de guerre* », risque générique.

194. Les *sanctions économiques, financières ou militaires* sont exclues ensuite. Citons à titre d'exemple de sanction, la *séquestration*, par quoi il faut entendre (suivant la définition adoptée par les assureurs suisses, dans la clause de guerre et de révolution, reproduite dans les polices fédérales d'assurance des risques de guerre) : « la saisie des objets assurés, par une autorité quelconque ou par une puissance belligérante ou neutre, en vertu de lois ou de prescriptions en vigueur au moment où le voyage assuré commence et qui interdisent ou soumettent à des restrictions quelconques le commerce, l'exportation, l'importation ou le transit de ces objets (p. ex., contrôle par l'Etat, interdictions de paiement, liquidations forcées, sanctions) ». Nous verrons que ce risque est exclu même lorsque l'assurance est étendue aux risques de guerre.

Les sanctions ne sont pas couvertes, ne serait-ce que par le fait que ces préjudices ne rentrent pas dans la notion de « *dommage* »², car ils ne frappent pas la marchandise elle-même.

¹ Cf. Revue *La Réassurance*, mai 1926, p. 223 sq. sous : *Guerre et sanctions par rapport à l'assurance maritime*.

² Cf. N° 54.

195. On peut définir le *pillage*, qui fait partie, lui aussi, des risques politiques et sociaux, comme une dévastation de la propriété mobilière d'autrui, opérée à force ouverte par une bande de trois personnes au moins, agissant de concert. Le pillage se produit généralement en période de troubles ou d'hostilités ; mais on ne saurait pour autant le qualifier de fait de guerre, car il n'a pas de caractère politique, ses auteurs agissant dans un but purement lucratif.

Le pillage diffère du vol simple par son caractère de violence. Il faut encore le distinguer de la *piraterie*, qui est, suivant Hall¹, un acte de violence commis par un groupe d'hommes agissant indépendamment de toute puissance politiquement constituée, sur mer ou sur terre ou dans le territoire d'un Etat par le moyen du quai de la mer. Contrairement aux pillards, les pirates n'agissent pas dans un but de lucre. Il ne faut pas confondre non plus les pirates avec les corsaires qui agissent sur des navires armés et commettent des actes de violence en faveur d'un prince ou d'un gouvernement².

Le risque de piraterie était expressément couvert par les anciennes conditions suisses en langue française ; en revanche le texte allemand parlait non pas de piraterie, mais de « *Seeräuberei* », terme d'une portée à la fois moins large et moins restrictive. La piraterie figurait également dans les imprimés étrangers au nombre des risques normalement couverts ; mais, en avril 1937, les assureurs anglais décidèrent de l'exclure, au même titre que les risques de guerre ; les assureurs du continent suivirent cet exemple.

196. L'art. 8 exclut encore « les *émeutes, grèves, lock-out, mouvements populaires, insurrection, soulèvement, coup d'Etat, révolution, guerre civile* » qui sont tous des faits assimilables à la guerre proprement dite.

197. Le *sabordage*, qui ne figure dans aucune police étrangère est expressément exclu par les CGAT. Le sabordage peut constituer un fait de guerre, un cas de baraterie de patron, ou un événement maritime ordinaire, selon les motifs pour lesquels le capitaine y a recouru. Ainsi, lorsque le sabordage a lieu sur l'ordre de l'autorité, afin que le bateau ne tombe pas en possession de l'ennemi, il y a fait de guerre. Lorsque le capitaine effectue spontanément le sabordage dans le même but, on a tendance à

¹ HALL, *International Law*, 1902, 3^{me} éd., p. 257.

² Cf. PERSICO, *op. cit.*, N° 109, p. 122-123.

considérer cet acte comme de la baraterie de patron. Lorsque le capitaine ordonne le sabordage pour des raisons purement personnelles, il y a incontestablement baraterie de patron : le capitaine cherche, par exemple, à échapper aux sanctions qu'il pourrait encourir pour n'avoir pas respecté des prescriptions concernant le trafic de certaines marchandises ; il cherche à provoquer la perte des marchandises pour toucher l'indemnité d'assurance ou pour la procurer à l'ayant droit. Il arrive enfin que le sabordage soit nécessaire pour prévenir un sinistre plus grave, une explosion, par exemple, ou pour éviter une aggravation, telle que la communication d'un incendie à d'autres navires. Il peut y avoir alors avarie commune. Quand bien même le risque de sabordage est exclu sans réserve par les CGAT, on devrait, à notre avis, l'interpréter dans le cadre de l'art. 8, c'est-à-dire n'en tenir compte que lorsqu'il est motivé par un fait de guerre ou, plus généralement, par un risque politique et social.

198. L'art. 8 exclut enfin les risques occasionnés par les *mines* fixes ou flottantes, les *bombes, torpilles ou autres engins* de cette espèce, et cela « que les hostilités ou troubles durent encore ou qu'ils aient pris fin ». Cette dernière précision s'imposait, en raison du danger permanent que représentent les engins non éclatés ou non détruits après la cessation des hostilités.

199. Quoique les conséquences directes ou indirectes des risques énumérés ci-dessus soient exclues de l'assurance par les CGAT, il n'en faudrait pas conclure que la garantie de l'assureur est automatiquement suspendue par la guerre, bien qu'elle donne lieu à une aggravation incontestable et générale des risques ordinaires. La guerre rend en effet les conditions de transport extrêmement précaires pour toutes sortes de raisons, dont voici les principales : désordre des services publics ; suppression des balises et des autres signaux ; extinction des phares ; entretien défectueux des bateaux ; remise en service de vieux navires, à cause du manque de tonnage ; équipages insuffisants et peu expérimentés ; séjours prolongés dans les ports de transbordement, faute de débardeurs et de matériel roulant ; déviation forcée de route dans les zones de guerre.

On peut sans doute prévoir la cessation de l'assurance en cas de guerre, par convention particulière. Ainsi, en Allemagne, lorsque l'assu-

rance a été conclue « frei von Kriegsmolest », elle cesse automatiquement de déployer ses effets au premier acte d'hostilité¹. Par contre, le contrat ne subira pas de modification, même après l'ouverture des hostilités, si elle a été conclue « nur für Seegefahr », mais les risques de guerre ne seront pas couverts².

200. Grâce à l'exclusion des conséquences directes ou indirectes des risques politiques et sociaux, l'assureur suisse des risques ordinaires est libéré dès que, parmi les causes d'un dommage, il se trouve un fait de guerre ou un événement analogue. Ce dommage peut d'ailleurs être couvert par une assurance spéciale. Il arrive que la preuve de la survenance d'un tel événement soit très difficile à rapporter, notamment en cas de perte sans nouvelles d'un navire. Les jurisprudences française et anglaise se contentent alors d'une double présomption de fait : l'une établissant qu'il y a vraisemblablement fait de guerre et l'autre, que vraisemblablement, le navire n'a pas péri par un risque maritime. Cette double présomption détermine en fait l'intime conviction du juge³.

Par contre, au cours de la guerre de 1914-1918, l'Italie a promulgué un décret disposant que pendant la durée des hostilités, toute perte serait présumée résulter d'un fait de guerre ; cette présomption pouvait être renversée, notamment par l'assureur qui n'aurait assuré que les risques de guerre.

201. Les nouvelles conditions suisses consacrent une solution plus générale, mais analogue, qui, par rapport aux anciennes conditions générales suisses et aux conditions étrangères actuelles, constitue une innovation. L'art. 8, al. 2, dispense dans tous les cas et en tout temps l'assureur de rapporter strictement la preuve qu'un dommage résulte d'un fait de guerre ou de tout autre risque politique ou social. Dès que l'assureur aura démontré qu'il est « possible » que le dommage résulte d'un risque politique ou social, sans même en avoir indiqué la cause, il y aura, selon l'art. 8, al. 2, « présomption qu'il résulte d'un sinistre que l'assurance ne couvre que si elle a été étendue aux risques politiques ou sociaux »⁴.

¹ Cf. ADSV, § 119.

² Cf. § 849 DHGB. La clause « nur für Seegefahr » correspond approximativement à la clause « frei von Kriegsegefahr » selon le § 35 ADSV.

³ Cf. RIEPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2678, p. 716-717.

⁴ Voir renversement analogue de la preuve se rapportant à d'autres cas, dans la CIM, art. 28, al. 2, cf. N° 159.

Ainsi se trouvent résolus, pour l'assureur des risques ordinaires de transport, la plupart des conflits que provoque la survenance d'un fait de guerre ou d'un autre risque politique ou social. Relevons ici que l'art. 8, malgré ses nombreuses innovations, fut l'un des articles les moins discutés, partant les plus rapidement approuvés par le STV.

202. L'assuré remédiera partiellement au renversement du fardeau de la preuve dont bénéficie l'assureur, en s'assurant contre les risques politiques et sociaux, ou tout au moins contre les risques de guerre, aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre. Il fera bien cependant de faire couvrir, si possible, ces risques par l'assureur auprès duquel il a souscrit l'assurance contre les risques ordinaires de transport, car il se présentera inévitablement des cas limites qui permettraient à l'assureur des risques ordinaires de décliner sa garantie en invoquant la présomption de l'art. 8, al. 2, et à l'assureur des risques de guerre de refuser tout règlement parce que l'ayant droit ne serait pas en mesure d'établir d'une manière suffisante que le dommage est la conséquence d'un risque de guerre.

203. L'assurance spéciale des *risques de guerre et de révolution* se faisait, jusqu'en 1939, sur la base d'une clause standard révisée, pour la dernière fois, en 1938. Cette clause, dite clause de « guerre et révolution », couvre les dommages matériels résultant de « faits de guerre entre Etats, que la guerre soit ou non déclarée, tels que : bombardement, torpillage, explosion de mines sous-marines et autres procédés auxquels recourent les belligérants » ainsi que de « révolution, guerre civile et piraterie ». Elle s'étend en outre aux conséquences de la confiscation, de la réquisition et de l'enlèvement. Dans certains pays, comme en Angleterre, par exemple, ces risques ne sont pas couverts. La contrebande de guerre, la séquestration et les dommages indirects restent expressément exclus.

Une autre clause, de 1938 également, la clause de *grève*, couvre encore actuellement les conséquences directes « d'événements de grève, de lock-out ou d'autres troubles civils ou sociaux ».

204. Il convient de signaler ici qu'en période de troubles généralisés, les assureurs cherchent à se décharger du risque de guerre dont l'étendue et le caractère deviennent très difficiles à apprécier, et cela d'autant plus

qu'ils ne peuvent plus le répartir au moyen de la réassurance internationale. Comme la sauvegarde de l'économie nationale d'un pays exige plus que jamais en période troublée l'assurance des marchandises contre les risques de guerre, les gouvernements, à l'époque actuelle, se chargent généralement eux-mêmes de ces risques, soit comme assureurs, soit comme réassureurs.

205. En Suisse, la Confédération a pris à sa charge l'assurance contre les risques de guerre de la plupart des transports de marchandises, et cela dès le début de septembre 1939. Les compagnies d'assurance transport concessionnaires, — qui ont procédé dès 1938 aux études et aux préparatifs, — ont mis leurs services à sa disposition pour la souscription, l'encaissement des primes, la délivrance des polices et le règlement des sinistres ; elles interviennent donc, en l'espèce, comme agents de la Confédération. L'étendue de l'assurance fédérale est analogue à celle que prévoyait la clause de guerre et de révolution de 1938.

En imposant au preneur deux assureurs différents, l'un pour l'assurance des risques ordinaires, l'autre pour celle des risques de guerre, l'institution de l'assurance fédérale empêche l'assuré de parer aux désavantages dont le frappe la présomption de l'art. 8, al. 2, et cela à l'époque où les risques de guerre sont les plus menaçants. Cette discontinuité apparente de l'étendue de l'assurance est en fait plus théorique que réelle car, le plus souvent, si la Confédération décline sa responsabilité, en prétendant que le sinistre présente les caractéristiques d'un risque ordinaire de transport, l'assureur des risques ordinaires se ralliera, en fait à cette conception.

206. La Confédération n'assure pas les transports qui ne présentent qu'un intérêt secondaire pour notre pays. Ici interviennent les assureurs privés et les réassureurs suisses qui se sont constitués en *pool* à cet effet. Ils ont cependant décliné la couverture de la confiscation, de la réquisition et de l'enlèvement. Disons ici que le but économique d'un *pool* consiste dans la répartition des risques suivant un plan déterminé. Suivant certains, c'est un contrat de réassurance, suivant d'autres, un contrat de société ¹.

¹ Cf. FRENZL, *Luftversicherung*, Berlin, Abhandlungen des ITVV, p. 155.

207. Nous sommes ainsi parvenus au terme de l'étude des risques exclus par les art. 2 à 8 ; nous allons maintenant examiner l'étendue normale de l'assurance ainsi que les restrictions susceptibles d'intervenir dans certains cas particuliers.

III.

Divers types d'assurance

A. Généralités

208. L'étendue normale de l'assurance est définie à l'art. 1, aux termes duquel, l'assurance s'étend à toute perte, avarie, avarie commune, ainsi qu'à tous débours et impenses, à moins qu'ils ne soient la conséquence d'un risque exclu par les conditions générales ou particulières de la police. Toutes les assurances, plus vastes ou plus limitées, qui correspondent aux besoins de l'assuré ou à l'idée que l'assureur se fait des risques, gravitent autour de cet article.

Les exclusions peuvent être étendues comme elles peuvent être annulées moyennant paiement d'une surprime et adjonction de clauses particulières.

209. On utilise sur le marché international un vocabulaire spécial pour désigner les types d'assurance les plus courants. Ce vocabulaire pouvant donner lieu à des erreurs d'interprétation, les assureurs suisses se sont vus obligés de préciser la portée de certaines de ces expressions dans les CGAT.

210. Nous allons étudier les cas où les types d'assurance trouvent *ipso jure* une application pratique aux termes des conditions générales. Ce sont :

- 1) l'assurance « tous risques » (art. 13) ;
- 2) l'assurance « vol exclu » (art. 15) ;
- 3) l'assurance « f. a. p. » (art. 14) ;
- 4) l'assurance limitée aux « conséquences d'événements majeurs » (art. 68 et 73) ;
- 5) l'assurance « contre perte totale seulement » (art. 55).

Toutes ces garanties peuvent être à leur tour étendues ou restreintes à certains risques particuliers. Nous nous arrêterons uniquement aux modifications de l'assurance consacrées par les art. 9, 10, 11 et 64.

211. La teneur de la plupart de ces types d'assurance a été condensée en formules sommaires destinées à être insérées dans les certificats d'assurances ; elles sont utilisées par tous les assureurs exploitant la branche transport en Suisse, ce qui permet d'obtenir une certaine uniformité dans le langage particulier à l'assurance transport. Le lecteur trouvera ces formules parmi les annexes.¹

B. Assurance « tous risques »

212. D'après l'art. 13 : « Lorsque l'assurance est conclue à *tous risques*, elle couvre les risques spéciaux ; par contre, elle ne s'étend pas, sauf convention contraire, aux *risques politiques et sociaux* et les exclusions prévues par les art. 2 à 6 sont maintenues ». Si les assureurs n'avaient pris la précaution de donner un sens précis à cette expression, le juge aurait pu, en cas de litige, faire rentrer tous les risques dans une telle assurance, y compris les risques exclus d'une manière absolue aux art. 2 à 6 et les risques politiques et sociaux qui, eux, peuvent être couverts par convention particulière.

213. L'assurance « tous risques » diffère de l'assurance normale de l'art. 1, en ce qu'elle comprend la garantie automatique des risques spéciaux exclus à l'art. 7. L'expression « tous risques » permet à l'assuré de réclamer une indemnité ensuite de casse, d'oxydation, de rouille, etc.

Toutefois, pour que l'esprit des CGAT soit sauvegardé, l'assureur qui accorde l'assurance à tous risques doit, d'une part, prélever les surprimes afférentes aux risques spéciaux auxquels la marchandise est exposée ; d'autre part, insérer dans le contrat les clauses standard appropriées. A défaut de clauses standard, il établira des conditions particulières. Ainsi, l'étendue de l'assurance restera nettement délimitée et l'assureur obtiendra la contre-valeur de l'extension de sa garantie.

C. Assurance « vol exclu »

214. L'art. 15 dispose que : « Lorsque l'assurance est conclue ou réputée avec *exclusion du vol et de la disparition*, le vol ou la disparition

¹ Cf. Annexe V.

de tout ou partie de la marchandise sont couverts néanmoins, — sous réserve des exclusions et limitations prévues aux art. 9, 10, 11 et 64, — lorsque le dommage est la conséquence d'un événement majeur ».

Précisons d'emblée que le mot « disparition » opposé au « vol » se rapporte dans la règle à toute perte dont la cause ne peut être établie ; mais, dans le cadre du § V, il a un sens générique ; il comprend les pertes dont la cause est connue, vol ou manquants, par exemple.

Il est équitable d'assimiler le vol survenu ensuite d'un événement majeur à un dommage causé directement par un tel événement car les motifs justifiant l'exclusion générale du vol font alors défaut. Au surplus, cette solution simplifie dans ce cas le problème ardu du concours des risques que nous avons déjà étudié ¹.

215. L'art. 65 prévoit l'exclusion absolue et *ipso jure* du vol et de la disparition, « lorsque la marchandise est chargée ou déchargée par les soins de l'expéditeur ou du destinataire, à moins que le nombre des colis ou leur poids ne soit attesté par la gare d'expédition et que, s'agissant des chargements de groupage, le preneur ne prouve par certificat de l'entreprise de chemin de fer que le wagon a été plombé ». Nous verrons ultérieurement que le preneur doit toujours être à même de prouver que la marchandise a été remise au transporteur ².

216. Il ressort *a contrario* de l'art. 15, et des CCAT dans leur ensemble, que les risques de vol et de disparition sont normalement compris dans l'assurance. Il convient de mettre ce point en évidence car, d'après les anciennes conditions, les risques de vol et de disparition étaient exclus sauf convention contraire ; les assurés qui redoutaient la fréquence de ces sinistres, en dépit de la diligence qu'ils mettaient à surveiller les opérations de chargement, en demandaient régulièrement la couverture par convention particulière, bien que ces risques ne constituent pas, à proprement parler, des risques de transport. Seules les conditions générales relatives aux transports par chemin de fer déclaraient ces risques automatiquement garantis.

Les assureurs n'ont pas hésité à incorporer ces risques dans l'étendue normale de l'assurance puisqu'auparavant, ils étaient couverts par une clause particulière, reproduite dans presque toutes les anciennes polices.

¹ Cf. N° 82 sq

² Cf. N° 391.

L'un des buts de la revision des conditions générales consistait précisément à tenir compte des usages et des désirs des assurés, usages et désirs qui faisaient régulièrement l'objet de conventions particulières.

217. Cette innovation peut paraître surprenante au premier abord, car elle est en contradiction avec un accord obligatoire conclu en 1920 — modifié en 1926 — sous les auspices de l'ITVV, aux termes duquel : « les conditions générales d'assurances maritimes seront modifiées en ce sens que le risque de vol ne sera couvert que par convention expresse »¹. Tous les membres de l'ITVV ont adhéré à cet accord, à l'exception de ceux des Pays-Bas, de la Norvège, du Danemark et de la Belgique. Les assureurs suisses qui s'y étaient ralliés ont sans doute considéré, lors de l'adoption des CGAT, les accords obligatoires de l'ITVV comme périmés en raison de la situation politique ; ils ne se sont pas sentis liés vis-à-vis des assureurs étrangers.

D. Assurance f. a. p.

218. Le contrat d'assurance peut être conclu ou réputé d'office *franc d'avarie particulière* ; à l'étranger, cette forme d'assurance est dénommée assurance « f. p. a. », abréviation de l'expression anglaise « franc of particular average ». Les nouvelles conditions suisses consacrent l'abréviation « f. a. p. », adaptée à l'expression française « franc d'avarie particulière ». Dans la traduction allemande des CGAT, l'abréviation étrangère f. p. a., utilisée en Suisse jusqu'à l'introduction des nouvelles conditions, a été maintenue.

219. L'assurance f. a. p. proprement dite couvre la perte due à la disparition du véhicule, les contributions aux avaries communes ainsi que les débours et impenses relatifs aux dommages assurés ; les avaries et autres pertes ne sont pas garanties. En Suisse, on ne recourt pas volontiers à ce mode d'assurance : il convient aux transports maritimes et fluviaux mais n'offre aucune sécurité au preneur pendant les séjours et les transports terrestres.

220. L'assurance f. a. p., prévue à l'art. 14, comporte un tempérament : « les pertes et avaries sont néanmoins couvertes, — cette der-

¹ Accord obligatoire N° 12, publié dans l'*Annuaire de l'ITVV*.

nière franc de 5 % —, si elles sont la conséquence d'un événement majeur ou de la chute de la marchandise pendant le transbordement et, — s'ils sont assurés, — pendant le chargement ou le déchargement ». Ainsi, un vol survenu à la suite d'un événement majeur est couvert par l'assurance souscrite en vertu de l'art. 14.

À l'étranger, ce genre d'assurance franc d'avarie particulière s'appelle assurance « f. p. a. sauf », et cette expression le distingue de l'assurance f. p. a. ordinaire. En Suisse, l'assurance « f. a. p. » est toujours considérée comme une assurance « f. a. p. sauf ». En effet, les praticiens ont pris l'habitude de sous-entendre le mot « sauf », car la plupart des assurances f. a. p. sont conclues « sauf en cas d'événement majeur ».

En Angleterre, lorsque l'assurance est conclue « f. p. a. sauf », la seule survenance d'un événement majeur rend l'assureur responsable des avaries particulières, sans que l'ayant droit ait à prouver, comme c'est le cas en Suisse, l'existence d'un lien de causalité adéquate entre le dommage et l'événement majeur¹.

221. Dans les anciennes conditions générales suisses, c'était l'assurance f. a. p. qui servait de base à l'étendue normale de la garantie de l'assureur. Mais comme cette garantie était très fréquemment étendue à d'autres risques par convention particulière, les assureurs lui ont préféré les bases plus larges consacrées par l'art. 1. Au surplus, sous l'empire des anciennes conditions, l'assurance f. a. p. était réputée conclue franc d'avarie particulière sauf en cas d'échouement ou d'accidents de mer, limitativement énumérés, et considérés comme les équivalents d'un échouement. Aucune définition de l'assurance f. a. p. n'était donnée pour les autres genres de transport. Les distinctions faites à propos des transports maritimes devaient être appliquées par analogie *mutatis mutandis* aux transports terrestres.

En Allemagne, l'assurance « f. a. p. sauf » est encore réglée actuellement d'une manière analogue². En revanche, la police française d'assurance maritime énumère les sinistres maritimes et terrestres qui donnent lieu, nonobstant la clause « f. a. p. sauf », à la couverture des avaries particulières.

¹ Cf. DOVER, *op. cit.*, p. 101.

² Cf. ADSV § 114.

La formule des anciennes conditions suisses ne pouvait être maintenue dans les CCAT qui contiennent des dispositions communes à tous les modes de transport, et cela bien que, lors de certains transports, la marchandise ne soit exposée ni au risque d'échouement, ni aux risques analogues, mais à d'autres risques caractéristiques, énumérés au § IV.

222. L'assurance « f. a. p. » définie par l'art. 14 couvre même les conséquences de la chute de la marchandise pendant les opérations de chargement, de transbordement et de déchargement, si ces risques sont couverts. Cette idée a été empruntée à l'art. 31 de la police française d'assurance sur facultés qui figure parmi les dispositions spéciales aux polices d'abonnement, bien qu'en réalité, il concerne également les assurances conclues aux conditions d'une police spéciale.

223. Les CCAT disposent à l'art. 88, relatif aux contrats et polices d'abonnement, que: « L'assurance des marchandises qui ne sont pas spécifiées dans les conditions particulières est réputée f. a. p. » Cette restriction de la garantie s'impose pour les marchandises dont les assureurs ne peuvent connaître la nature avant l'acceptation des risques, ce qui, nous le verrons, peut se produire lorsque l'assuré bénéficie d'un contrat d'abonnement.

E. Assurance limitée aux « conséquences d'événements majeurs »

224. Les nouvelles conditions générales ne prévoient pas d'autres cas d'assurance conclue f. a. p. d'office et sans restriction ; en revanche, pour les transports routiers et aériens, elles limitent l'assurance aux « dommages résultant d'un événement majeur ». Ce type d'assurance se rapproche beaucoup de l'assurance f. a. p. Il ne s'étend pas, il est vrai, aux avaries communes, mais cette limitation ne joue aucun rôle en l'occurrence, puisqu'elle n'a pas été prévue pour les transports maritimes et fluviaux. Il n'offre guère que deux différences, — elles sont de peu d'importance —, avec l'assurance f. a. p. : l'assurance limitée aux événements majeurs ne couvre pas les conséquences de la chute de la marchandise ; en revanche, elle couvre sans franchise l'avarie résultant d'un événement majeur.

L'assurance limitée aux événements majeurs s'écarte du principe directeur consacré par l'art. 1, aux termes duquel tout risque non exclu est réputé couvert. L'assuré qui a souscrit ce type d'assurance, — comme, en cas de pertes et d'avaries, celui qui a souscrit une assurance f. a. p., — ne serait pas fondé à invoquer cette présomption, car l'assurance est ici expressément restreinte à une série d'événements limitativement énumérés.

225. Les résultats peu encourageants enregistrés dans l'assurance des *transports par camions* ont engagé les assureurs suisses à limiter l'assurance, pour l'emploi de ces véhicules, aux événements majeurs, auxquels ils ont par ailleurs refusé d'assimiler, comme le proposaient certains, les bris de roues, la rupture de freins, d'essieu ou d'attelage, l'éclatement de pneus, etc. Ces sinistres ne sont assurés que s'ils résultent d'événements majeurs (collision contre un corps fixe ou mobile, par exemple). Signalons en passant que, pour ces transports, l'assurance du vol, qu'il soit la conséquence d'un événement majeur ou qu'il soit couvert par convention particulière, n'est accordée que jusqu'à concurrence de 75 % du dommage. Les assureurs ont tenu à faire supporter au preneur une franchise de 25 % (art. 70) qu'il lui est interdit de couvrir ailleurs sous peine de déchéance ; une forte franchise est le seul moyen de lutter contre la tentation qu'auraient certains preneurs d'agir de connivence avec le voleur de la marchandise, cette connivence étant très difficile à déceler.

Les limitations des art. 68 à 72 ne sont pas absolues et il peut y être dérogé lorsque la marchandise est transportée par un tiers, à condition qu'elle soit chargée sur un véhicule convenablement couvert et bien fermé. Cette solution plus large est justifiée par la possibilité de recourir contre ce tiers. Deux clauses standard annulent dans ces cas les limitations des art. 68 à 72 et soumettent ainsi la garantie de l'assureur à l'étendue normale de l'assurance prévue à l'art. 1 ; l'une concerne les transports par camions isolés effectués par un tiers ; l'autre, les voyages combinés¹.

226. L'assurance des *transports aériens* a également été limitée aux événements majeurs (art. 74). L'attitude réservée des assureurs à l'égard

¹ Le STV élabore en outre des conditions générales particulières aux transports routiers isolés, inspirées des CGAT et des clauses standard, mais dans lesquelles seront supprimées toutes les dispositions concernant les transports maritimes et fluviaux. Ce texte n'est malheureusement pas encore achevé.

de ce moyen de locomotion s'explique par l'expérience insuffisante qu'ils ont encore dans ce domaine. L'étendue de l'assurance peut paraître trop restrictive lorsqu'il s'agit de transports aériens effectués par des entreprises concessionnées, cela d'autant plus que les envois postaux expédiés par air sont assurés aux pleines conditions. Les assureurs n'ont toutefois apporté de tempérament à la rigueur de l'art. 74 que pour les voyages combinés ; ils ont décidé que, en pareille éventualité, l'assurance peut être étendue à tous les risques par l'effet d'une clause standard, à condition que le transport ne soit pas effectué par le preneur lui-même ou par ses gens (voir annexe N° IV).

F. Assurance « contre perte totale seulement »

227. Lorsque la marchandise à transporter par mer est avariée ou lorsque le transport doit s'effectuer par voilier, l'assurance est fréquemment conclue « contre perte totale seulement ». Elle est alors limitée, d'après l'art. 55, au cas où la marchandise disparaît en même temps que le navire. Tous les autres dommages sont ainsi exclus.

Dans le projet de nouvelles conditions, la définition de la « perte totale » suivait celle de la « perte », ce qui incitait à conclure que tous les cas de pertes qui ne rentrent pas dans le concept « perte totale » devaient être considérés comme des « pertes partielles ». Telle n'était pourtant pas l'intention des assureurs. Lors du remaniement de ce projet, la notion de perte totale a été supprimée dans le préambule et reproduite seulement dans les dispositions spéciales aux transports maritimes, les assureurs l'ayant trouvée trop restrictive pour les autres modes de transport. Dans tous les cas où la notion de perte totale a été abandonnée, les assureurs ont procédé à une énumération complète de la nature des dommages couverts ; ce faisant, ils ont étendu la portée de la garantie primitivement prévue pour ces cas.

228. La notion de perte totale des CGAT est beaucoup plus restreinte que celle des conditions qui les ont précédées. Aux termes de ces dernières, il y avait perte totale des marchandises, « lorsque celles-ci étaient détruites ou qu'elles étaient enlevées à l'assuré sans espoir pour lui de pouvoir de nouveau rentrer en leur possession, notamment lorsqu'elles étaient englou-

ties par la mer ou que leur nature primitive était complètement changée »¹. Les sacrifices faits dans l'intérêt commun, par exemple, le jet de la marchandise, n'étaient pas considérés comme perte totale parce qu'ils donnaient lieu à un règlement en avaries communes. Le « *Marine Insurance Act* » nous donne de la perte totale une définition analogue, mais heureusement un peu moins complexe et moins lourde : il y a perte totale, selon la section 57 de ce document, lorsque la marchandise est détruite ou endommagée d'une manière telle qu'elle cesse de représenter une chose de l'espèce assurée ou lorsque l'assuré en est irrémédiablement privé. Telle est la signification habituelle de cette expression à l'étranger. Nous la résumerons en disant que la perte totale consiste en une destruction ou en une disparition totales, matérielles ou économiques, de la marchandise : à l'étranger, on considère donc qu'il y a perte totale, c'est-à-dire destruction économique et non avarie, lorsque la détérioration dont a souffert la marchandise est assimilable à une perte. Cette notion n'a pas été reprise par les CGAT qui consacrent les définitions plus rationnelles que nous avons vues.

G. Combinaisons particulières de divers types d'assurances transport

229. Les CGAT et les clauses standard prévoient cinq combinaisons spéciales des types d'assurance que nous venons d'étudier. Nous signalerons pour mémoire la clause « *franc d'avarie particulière* » (f. a. p., art. 14), étendue au *vol* et à la disparition de *colis entiers*, ou, — pour les marchandises en vrac, — de chargements entiers. Cette clause est intitulée « *Vol de colis ou chargements entiers* » (Cf. annexe N° IV). Cette forme d'assurance, qui peut être obtenue par convention particulière, a servi, en 1941, de base à la nouvelle tarification suisse des risques, car elle paraissait la plus fréquemment employée.

Les quatre autres combinaisons que nous allons étudier sont consacrées par les art. 9, 10, 11 et 64 des nouvelles conditions ; elles sont applicables d'office, lorsque la marchandise ou le véhicule ne satisfont pas aux conditions normalement requises par le transport. Elles constituent des limitations relatives qui peuvent donc être écartées par convention spéciale.

¹ Cf. anc. cond. § 35, chap. A.

230. L'art. 9 prévoit que : «Sauf convention contraire, les marchandises usagées, ou en retour ou en réexpédition, ou qui ne sont pas emballées avec la diligence usuelle, sont assurées f. a. p. (art. 14), le vol ou la disparition consécutifs à un événement majeur n'étant toutefois couverts que s'ils portent sur un ou des colis entiers ; le vol ou la disparition d'une partie d'un colis ne sont pas couverts ». Relevons que, pour qu'il y ait perte de colis entiers, la pratique exige qu'il y ait disparition simultanée du contenu et du contenant.

231. L'art. 10 dispose que : «Sauf convention contraire, lorsque la marchandise est chargée dans un état avarié, l'assurance s'entend f. a. p., avec exclusion de l'avarie, du vol et de la disparition, même en cas d'événement majeur ». Il avait été prévu tout d'abord que l'assurance des marchandises avariées ne serait accordée que contre la perte totale. En définitive, on a étendu la garantie de l'art. 10 aux contributions aux avaries communes, à la disparition simultanée de la marchandise et du véhicule, à la destruction totale ou partielle de la marchandise attribuable à l'un des événements prévus à l'art. 14, ainsi qu'aux débours et impenses relatifs aux dommages couverts.

L'avarie est couverte également dans le cas spécial où elle est attribuable à la chute de la marchandise pendant le transbordement et, — s'ils sont assurés, — pendant le chargement ou le déchargement. Ce tempérament équitable repose, en réalité, sur un défaut de concordance entre l'art. 10 et l'art. 14. Après avoir adopté l'art. 10, les assureurs ont décidé, à propos de l'art. 14, d'assimiler la chute de la marchandise pendant les opérations de chargement et de déchargement, aux événements majeurs. Les dérogations à l'assurance f. a. p. prévues par l'art. 10 n'ont toutefois pas été complétées d'une manière correspondante.

232. Sauf convention contraire, lorsque la marchandise est chargée *en pontée*, l'assurance est restreinte d'office, par l'art. 11, d'une part, à la perte consécutive à la disparition du bateau, d'autre part, aux avaries communes. Elle ne couvre ni la perte attribuable au vol ou à la disparition, ni les avaries, le jet et l'enlèvement.

Une clause standard a été élaborée pour l'extension de l'assurance des marchandises chargées en pontée « à la perte attribuable à l'enlèvement ou au jet de colis entiers ». Cette perte est couverte, suivant la

clause, sous déduction d'une franchise de 2 %, calculée sur la valeur d'assurance de toute la marchandise chargée en pontée (cf. annexe N° IV)¹.

Les assureurs suisses peuvent accorder à leurs assurés des avantages encore plus étendus par convention particulière, établie pour chaque cas, à la condition d'obtenir au préalable l'agrément du STV.

233. L'*art. 64* dispose enfin, qu'en général: « Lorsque la marchandise est chargée sur un wagon ouvert, l'assurance est réputée f. a. p. avec exclusion du vol et de la disparition même en cas d'événement majeur ».

¹ Cf. à propos des franchises, N° 306 sq.

CHAPITRE IV

DURÉE DE L'ASSURANCE

I.

Généralités

234. Nous avons vu que, en principe, le contrat d'assurance déploie ses effets dès que les parties ont réciproquement manifesté leur volonté. En réalité, les effets matériels du contrat se déploieront au moment où les risques se présenteront, c'est-à-dire, en général, dès le début du transport. Le moment où le contrat prend fin, coïncide en général avec la fin du transport. Ce genre d'assurance, appelé assurance « en voyage », se distingue de l'assurance « à terme », dont l'expiration échoit à une date fixée d'avance.

235. Selon le § 1 du préambule des CGAT, on entend par « voyage, le transport de la marchandise de l'endroit où, d'après la police, l'assurance doit commencer, à celui où elle doit prendre fin, suivant l'itinéraire prévu et, s'il n'est pas prévu, suivant l'itinéraire usuel ». Si le transport comporte l'emploi successif de divers véhicules, le voyage est appelé « combiné » dans les CGAT et peut se composer soit de transports successifs, soit de transports mixtes¹. Le « transport », qui n'est pas défini par les CGAT consiste, dans leur esprit, à déplacer la marchandise d'un lieu à un autre, au moyen d'un ou de plusieurs véhicules.

236. La remise de la marchandise au transporteur et sa délivrance par ce dernier marquent généralement le commencement et la fin du transport ; souvent, l'exécution d'un transport comprend aussi des

¹ Pour plus de détails, cf. RIPERT, *op. cit.*, t. II, N° 2014, p. 1003 et N° 2022, p. 1009.

opérations accessoires, telles que le chargement et le déchargement, le transbordement, ou certains stades intermédiaires comme le séjour de la marchandise. Lorsque la remise de la marchandise a lieu dans les locaux de l'expéditeur, le transport comprend même des opérations de simple déplacement.

237. Or, l'assurance ne couvre pas indistinctement toutes les opérations du transport. Les risques de *chargement* et de *déchargement* sont généralement compris dans l'assurance, pour certains modes de transport tout au moins. En revanche, l'assurance ne s'étend qu'exceptionnellement aux risques de déplacement et de mise en place.

La distinction entre chargement et simple déplacement, de même qu'entre déchargement et mise en place a donc une certaine importance, mais elle présente matériellement de grosses difficultés, surtout lorsque la marchandise est déplacée directement, au moyen d'un treuil, par exemple, des locaux au véhicule, sans mise à terre intermédiaire ; ici déplacement et chargement constituent deux opérations continues et indivisibles. Pour prévenir des conflits, il faudrait prévoir que le chargement et le déchargement ne sont pas couverts lorsqu'ils sont liés au déplacement et à la mise en place de la marchandise, à moins de convention contraire couvrant le risque dans son ensemble.

238. L'art. 17 étend l'assurance aux *transbordements* normaux survenant au cours d'un voyage combiné. Par transbordement, on entend usuellement le transfert de personnes ou de choses d'un navire sur un autre et, par extension, d'un véhicule quelconque sur un autre. Les CCAT ont restreint la portée de ce terme en disposant au § 1 du préambule que : « On entend par transbordement, le transfert de la marchandise, au cours d'un voyage combiné, d'un véhicule à l'autre ». Ainsi, lorsque la marchandise est déplacée d'un véhicule sur un autre, au cours d'un transport effectué au moyen de deux véhicules, le transbordement n'est assuré que si les deux parcours sont couverts par l'assurance. Si seul l'un des parcours est assuré, le transfert de la marchandise d'un véhicule sur l'autre n'est pas couvert.

Une telle réglementation étsit nécessaire pour éviter que des marchandises assurées auprès de deux assureurs différents pour les parcours successifs ne soient assurées à double pendant ces transferts. Elle engagera

les assurés soucieux de bénéficier d'une garantie continue à s'assurer pour le tout auprès du même assureur.

239. L'assurance couvre enfin les *séjours* dans une certaine mesure. Aux termes de l'art. 18 : « En cas de séjour forcé de la marchandise, à bord du véhicule ou à terre, en cours de voyage ou avant livraison, la marchandise reste couverte pendant un délai de quinze jours au maximum, à calculer pour chaque séjour. Le premier jour du délai est celui de l'arrivée du véhicule.

« Dans tous les cas, si le destinataire, avisé de l'arrivée de la marchandise, n'en prend pas livraison sans délai, l'assurance prend fin à minuit le jour où la livraison aurait pu se faire.

« L'assurance du risque de séjour peut être prolongée moyennant convention nouvelle et prime à débattre. »

240. Cette réglementation marque un progrès sur celle des anciennes conditions qui, comme nous allons le voir, était assez *hétéroclite*. S'agissant des transports par mer, l'assurance couvrait les séjours, suivant une interprétation stricte des anciennes conditions, quelle que fût leur durée, dès l'instant où la marchandise était chargée au départ et jusqu'à son arrivée à destination, tandis que le magasinage au départ et à l'arrivée n'était pas couvert. L'assurance des transports par eaux continentales couvrait en outre le magasinage à l'arrivée pendant quinze jours au maximum. Enfin, lorsque l'assurance se rapportait aux transports par chemin de fer, le magasinage effectué au départ ou à l'arrivée, sous la surveillance de l'entreprise ferroviaire, était couvert pendant huit jours. Ce délai était prolongé à quinze jours, en cas d'empêchement dans la livraison des marchandises. Faute de précision, les séjours intermédiaires paraissaient couverts sans limitation. Le TF en a d'ailleurs jugé ainsi dans un arrêt du 27 novembre 1922¹. Il a relevé à ce propos que la limitation du risque de magasinage, après l'arrivée à destination, est justifiée, car la durée de l'assurance ne doit pas dépendre de l'arbitraire de destinataires qui différeraient l'acceptation de la marchandise ou la refuseraient. Il a relevé encore qu'une assurance spéciale pouvait être conclue en cas d'empêchement à la livraison.

¹ Cf. *RBA*, vol. IV, N° 184.

241. En vertu des CGAT, les séjours sont couverts d'office pendant une période de quinze jours. Ce délai permettra au preneur désireux de bénéficier d'une assurance continue, de demander en temps utile, une prolongation de la durée de l'assurance.

L'assureur a la faculté de décliner l'extension de l'assurance des séjours ; il le fera notamment lorsqu'il doutera du caractère forcé du séjour de la marchandise. Il se peut, en effet, que l'assuré diffère la réexpédition de la marchandise ou sa livraison par spéculation, ensuite d'un surcroît de travail ou pour tout autre motif de caractère subjectif ; ce sont là des risques commerciaux qui ne sont pas assumés par l'assureur.

242. En temps de guerre, la durée exacte des séjours est souvent difficile à déterminer, en raison des troubles dans les communications. Il en résulte des complications pour le calcul des primes de séjour. C'est pourquoi les tarifs suisses actuels fixent une *durée normale du voyage*. Le jour auquel expire cette « durée normale » est considéré comme marquant le début des séjours éventuels. Grâce à ce système, les séjours involontaires dépassant le délai de quinze jours, couvert sans surprime, et survenant pendant la durée normale du voyage sont assurés, eux aussi, sans prime complémentaire, même lorsque leur durée aura pu être nettement déterminée. Abstraction faite de cette extension de la couverture des séjours, la fixation de la durée normale du voyage n'exerce aucune influence sur la durée de l'assurance, en particulier sur le commencement et la fin de celle-ci.

II.

Particularités relatives à chaque mode de transport

243. Le commencement et la fin de l'assurance n'ont pas été fixés d'une manière uniforme pour tous les transports. Les divergences de régime sont principalement dues au fait que l'assureur n'entend, en principe, assumer une garantie seulement pendant que la marchandise est indiscutablement aux soins du transporteur. Au cours du transport,

la durée de l'assurance est elle-même limitée dans certains cas spéciaux que nous rencontrerons en étudiant successivement les différents modes de transport.

A. Transports maritimes et par eaux continentales

244. Selon l'art. 16, al. 2 : « L'assurance par mer ou par eaux continentales commence au moment où la marchandise quitte le sol au port d'embarquement et prend fin avec la mise à terre au port de débarquement, les transports par allèges étant couverts si celles-ci sont utilisées conformément aux usages locaux ; mais si, au début ou au terme du voyage, la marchandise, au lieu d'être prise ou remise à terre, est transbordée immédiatement d'un bateau sur un autre, l'assurance ne s'étend pas aux risques de chargement et de déchargement ». Nous avons déjà vu qu'en pareille éventualité, il n'y a pas « transbordement » au sens du § I CGAT.

Signalons ici que, suivant l'art. 57 relatif aux transports par eaux continentales : « L'assurance ne s'étend pas aux transports effectués sur les lacs, fleuves, rivières ou canaux dont la navigabilité n'est pas reconnue officiellement ».

245. La marchandise est fréquemment transportée de quai à bord ou inversement, au moyen d'allèges¹. La police française d'assurance maritime sur facultés prévoit que : « Les risques d'allèges sont à la charge de l'assureur pendant le transport immédiat de terre à bord », excluant ainsi les risques de séjour sur allèges. A supposer que la marchandise périsse sur l'allège avant l'arrivée du navire au lieu d'embarquement, le dommage ne serait donc pas couvert par l'assurance². Les anciennes, aussi bien que les nouvelles conditions générales suisses ont étendu l'assurance. Comme l'a jugé le tribunal civil de Zurich, l'assurance s'étend au risque couru par les marchandises alors que, conformément aux usages locaux, elles sont momentanément entreposées dans les allèges³. L'assurance de ce séjour est toutefois limitée à quinze jours (art. 18), à moins qu'elle n'ait été prolongée par convention particulière. La solution restrictive française est meilleure que la réglementation suisse ; en effet, étant donnée l'importance des risques courus par la marchandise pendant qu'elle

¹ Cf. au N° 181, la distinction entre allèges et drômes.

² Cf. RIPERT, *op. cit.*, t. III, N° 2733, p. 776.

³ Cf. RBA, vol. IV, N° 114, arr. trib. comm. ct. Zurich, du 26. VIII. 1921.

séjourne sur des allèges, il est opportun de ne couvrir ce risque que dans des cas spéciaux, moyennant surprime, tout en insistant pour que de tels séjours soient réduits au strict minimum.

B. Transports confiés à une entreprise publique

246. L'art. 16, al. 3, prévoit que : « Lorsque le transport est confié à une entreprise publique de chemin de fer, d'aviation, de messageries ou de postes, l'assurance commence avec la consignation à l'entreprise et prend fin avec la livraison par l'entreprise au destinataire ». Toutefois, le risque de transbordement n'est pas toujours couvert. L'art. 67, relatif aux transports par chemin de fer, dispose en effet que : « Lorsque la marchandise pèse plus de 2500 kg. par colis, l'assurance ne couvre le risque de transbordement que s'il est effectué à l'aide d'une grue appartenant à l'entreprise de chemin de fer et sous la surveillance des employés de cette entreprise ».

C. Autres modes de transport

247. Pour tous les autres genres de transport, en particulier pour les transports par véhicules routiers ne dépendant pas d'une entreprise publique, l'assurance prend effet, suivant l'al. 1 de l'art. 16, « au moment où la marchandise a été placée sur le véhicule au lieu d'expédition et prend fin au moment où la marchandise quitte le véhicule au lieu de destination. Elle ne s'étend pas aux risques de chargement ou de déchargement ».

L'art. 72, relatif aux transports par véhicules routiers, prévoit que : « En cas d'arrêt en cours de route ou de séjour forcé, la marchandise est couverte pendant 48 heures dès l'arrêt du véhicule, à condition que celui-ci soit placé sous surveillance continue ou remisé dans un local fermé ». Le 2^e alinéa de l'art. 72 prévoit que la réserve de l'al. 1 ne s'applique pas lorsque le transport routier constitue une partie d'un voyage combiné ; il en est de même lorsque l'assurance des transports routiers est étendue en vertu de la clause « Transports routiers » (cf. annexe N^o IV).

III.

Extensions de la durée de l'assurance

248. Les parties peuvent convenir que l'assurance déploiera ses effets d'une manière plus étendue que ne le prévoient les art. 16 à 18.

Nous avons déjà vu que la durée normale des séjours assurés peut être étendue par convention spéciale.

249. La durée de l'assurance peut aussi être prolongée si cette dernière est conclue « *de domicile à domicile* ». Cette expression est empruntée à la terminologie allemande « *von Haus zu Haus* » ; on peut aussi parler d'assurance conclue « *de magasin à magasin* », expression dérivant de la clause anglaise équivalente : « *Warehouse to Warehouse* ».

La portée de l'assurance « *de domicile à domicile* », de création postérieure à l'élaboration des anciennes conditions suisses, n'a pas été précisée par les assureurs suisses jusqu'au jour de la revision de ces conditions. Le TF, appelé à se prononcer sur ce point, a admis que l'assurance court, en pareille éventualité, du moment où les marchandises à transporter sont déplacées en vue du transport et jusqu'à celui de leur mise en place, à l'endroit indiqué par le destinataire¹. Une telle interprétation est inspirée de la clause allemande « *domicile à domicile* » qui a la teneur suivante : « Les risques courent du moment où les marchandises, au lieu de chargement, sont enlevées de la place où elles furent déposées jusque là, afin d'être acheminées pour le voyage assuré. Les risques finissent au moment où les marchandises sont déposées au lieu de destination et à la place désignée par le destinataire, pour leur magasinage (place de livraison) »².

Les assureurs suisses ont réagi contre cette interprétation qui leur semblait trop large ; dans les nouvelles conditions, ils ont assigné à la clause « *domicile à domicile* » une place effacée en lui conférant un seul avantage : celui de marquer que l'assurance produit ses effets sans interruption pendant la durée du transport effectué par un ou plusieurs véhicules, sans sortir pour autant du cadre des art. 16 à 18. L'assurance

¹ Cf. RBA, vol. VII, N° 148, arr. TF du 6. XII. 1934 : ATF, 63, 2. 455.

² Cf. *Annuaire ITVV*, accord recommandé, N° III b.

de domicile à domicile se rapproche ainsi de celle d'un voyage combiné ; dans l'un et l'autre cas, les risques de transbordement, survenant au cours du voyage assuré, sont couverts. Toutefois, alors que l'assurance d'un voyage combiné s'étend, au gré du preneur, à tous les parcours d'un transport ou à certains d'entre eux seulement, l'assurance de domicile à domicile s'étend *ipso jure* à tout le voyage, y compris les trajets accessoires effectués par camion, du domicile de l'expéditeur à la gare ou au port d'embarquement, ou du port, ou encore de la gare, au lieu final de destination.

250. Pour obtenir une assurance de même étendue que celle qui est conférée par la clause allemande « Haus zu Haus », le preneur devra désormais conclure une assurance « domicile à domicile » conforme à la définition consacrée par l'art. 19, en demandant en outre, par dérogation aux art. 16, al. 1, et 19, l'assurance des *risques de chargement et de déchargement*. En effet, lorsqu'ils sont exclus de l'assurance en vertu de l'art. 16, ces risques peuvent être couverts par convention spéciale, moyennant insertion de la clause standard suivante : « Les risques de chargement et de déchargement sont couverts ». Afin de mettre un terme aux différends provoqués par une interprétation stricte des termes « chargement et déchargement », les assureurs suisses ont décidé de leur donner un sens large, de telle sorte que l'assurance étendue à ces risques, suivant la clause ci-dessus, couvre même les risques de déplacement et de mise en place.

Certains assureurs ont fait observer que l'extension de la garantie aux risques de chargement et de déchargement ne devrait pas être consentie lorsque ces opérations sont entreprises par le preneur lui-même. Mais la majorité des membres du STV ont admis, très justement, que la marchandise court moins de risques lorsqu'elle est chargée ou déchargée par les soins du preneur que lorsque l'opération est effectuée par des tiers.

251. Les différentes extensions de la durée de l'assurance peuvent naturellement être combinées.

CHAPITRE V

VALEURS EN CAUSE

I.

Généralités

252. Nous avons vu dans notre introduction que l'assurance transport, assurance de choses, est un contrat d'indemnité. Elle est destinée non seulement à rendre à l'assuré les valeurs détruites par un sinistre, mais encore à lui conférer une situation aussi avantageuse que si ces valeurs n'avaient jamais été détruites. Ce but ne sera atteint que lorsque les marchandises transportées auront été assurées pour un montant suffisant. Les valeurs dont dépend l'indemnité en cas de sinistre sont au nombre de trois : *la valeur d'assurance, la valeur de remplacement et la somme assurée.*

Nous étudierons dans un chapitre ultérieur le régime spécial auquel l'assuré est soumis lorsqu'il s'assure à double auprès de deux assureurs différents (double assurance). Enfin nous examinerons le mode de calcul de l'indemnité due en cas de sinistre couvert par l'assurance.

A. Notions générales

253. D'après l'art. 49 LCA, « *La valeur d'assurance est la valeur de l'intérêt assuré au moment de la conclusion du contrat.* ».

254. L'art. 62 LCA dispose que « *La valeur de remplacement doit être calculée d'après la valeur que représentait l'intérêt assuré au moment du sinistre.* ».

Ces notions ne sont pas rigoureusement exactes car un « intérêt » n'a pas une valeur déterminée : c'est un simple rapport reliant une personne

à une chose par un lien économique¹. Pour rendre intelligible la terminologie de la LCA, il faut assimiler « intérêt assuré » à « chose assurée ».

A interpréter strictement la loi, la valeur d'assurance et la valeur de remplacement seraient deux constantes, la première étant déterminée au moment de la conclusion du contrat, la seconde ne l'étant qu'au moment du sinistre. M. Jaeger considère toutefois la valeur d'assurance comme une grandeur variable et non comme une constante²; selon lui, cette valeur représente la somme dont serait réduit le patrimoine du preneur si un sinistre survenait au moment de la conclusion du contrat ou dans l'intervalle entre celle-ci et la survenance effective du sinistre³.

255. La valeur d'assurance doit théoriquement permettre à l'assureur d'apprécier l'étendue de sa prestation. Elle ne marque toutefois pas la limite de ses engagements car l'importance du dommage est déterminée d'après la valeur de remplacement; or, celle-ci est inconnue lors de la conclusion du contrat. Pour parer à cet inconvénient, les parties conviennent d'un montant maximum au delà duquel l'assureur n'est plus engagé (cf. art. 69, al. 1, LCA). Cette constante, appelée *somme assurée*, sert également de base au calcul de la prime.

Le preneur cherche généralement à faire coïncider la somme assurée avec la valeur de remplacement car, s'il évalue la valeur de remplacement d'une manière trop large, il devra payer des primes trop fortes par rapport au risque couru et, s'il l'évalue d'une manière trop étroite, il ne sera pas entièrement désintéressé en cas de sinistre.

256. Toutefois, lorsque le preneur peut prévoir une hausse de la valeur de la marchandise pendant le transport, il indiquera généralement comme somme assurée un montant supérieur à la valeur d'assurance; — il y a dans ce cas une *surassurance*, dont la légitimité est reconnue par la loi. En revanche la loi sanctionne par une clause de déchéance la *surassurance frauduleuse*, qui tend à procurer au preneur un profit illicite; l'assureur est alors délié envers le preneur mais n'en a pas moins droit à la prime. La preuve de l'intention frauduleuse de l'assuré est difficile à rapporter par l'assureur car l'assurance est souvent conclue sur la base de données peu précises. Ainsi, l'assureur se contente d'indications pro-

¹ Cf. JAEGER, *op. cit.*, t. II, art. 49 LCA, rem. 44, p. 56.

² *Id.* 46, p. 58.

³ *Id.* 44, p. 57.

visoires lorsque le preneur ignore l'importance et la valeur d'un chargement au moment de la conclusion du contrat. Cet inconvénient n'a pas une grande importance car la surassurance frauduleuse est rare en assurance transport, non que les assurés se montrent dans cette branche plus vertueux que dans les autres, mais plutôt parce que toute réclamation de leur part exige des preuves particulièrement rigoureuses.

257. Si la somme assurée se révélait inférieure à la valeur de remplacement, il y aurait *sous-assurance*. Elle peut être volontaire, soit que le preneur tienne à supporter lui-même une partie du risque (propre assurance), soit qu'il l'assure ailleurs (assurances multiples).

B. Déclaration des valeurs en cause

258. L'indication de la somme assurée à l'assureur peut consister :

- a) soit dans la fixation de la somme jusqu'à concurrence de laquelle l'assuré entend être garanti sur des marchandises dont il déclare séparément la valeur d'assurance dans la police ;
- b) soit dans la fixation de la somme jusqu'à concurrence de laquelle l'assuré tient à être garanti, mais sans déclaration de la valeur qu'il attribue aux marchandises ;
- c) soit encore dans la déclaration de la valeur que l'assuré attribue à la marchandise qu'il désire assurer. Dans l'esprit de l'assuré, la valeur d'assurance constituera ici la somme assurée¹.

259. Dans le domaine de l'assurance transport plus que dans tout autre, l'assureur admet généralement sans discussion la *valeur déclarée* par le preneur lors de la conclusion du contrat. Cette valeur représente la somme assurée ; il ignore si elle équivaut ou non à la valeur d'assurance, sauf dans le cas, pratiquement assez rare, où le preneur a déclaré à la fois la somme assurée et la valeur d'assurance ; dans cette éventualité même, l'assureur ne contrôle pas si la valeur de la marchandise qui lui a été déclarée correspond à la réalité. Il se fie entièrement aux déclarations du preneur. Cette confiance s'explique par des considérations d'ordre pratique : l'assureur ne connaît pas les marchandises assurées au moment

¹ Cf. LAFARGUE, *La clause de valeur agréée dans les assurances terrestres et maritimes*, Paris 1936, p. 7 (introduction).

de la conclusion du contrat et n'a souvent aucun moyen pratique de vérifier la sincérité des indications fournies par le preneur.

Il se peut, en effet, qu'au moment de la conclusion du contrat, les marchandises soient déjà chargées et se trouvent dans un endroit éloigné ou difficilement accessible ; il se peut même, nous l'avons vu dans notre introduction, qu'elles soient en route ou déjà arrivées à destination. D'autre part, toute vérification occasionnerait dans le transport des marchandises des retards incompatibles avec le rythme de plus en plus accéléré des transactions commerciales.

L'attitude passive de l'assureur marque à quel point le contrat d'assurance transport est basé sur la bonne foi. Le Guidon de la mer, recueil d'usages maritimes du XVI^e siècle, relevait déjà cette particularité en ces termes : « L'asseur en tout se confie en la prud'homme de son assure, car nonobstant que le marchand chargeur expose sur sa police les pactions et les conditions sous lesquelles il entend se faire assurer, toutefois l'asseur, lorsqu'il signe la somme, n'entre en conférence verbale avec l'assuré ; il lit seulement ce qui est escrit audessous du style d'icelle police, sans voir la sorte, la quantité, ny qualité des marchandises, suivant en cela la relation, prud'homme et fidélité de son marchand chargeur, présupposant qu'il soit loyal en sa trafique... »¹.

L'art. 43 des nouvelles conditions générales suisses souligne dans les termes suivants que l'assureur enregistre les déclarations du preneur sans leur donner son approbation : « La conclusion du contrat d'assurance n'implique pas, de la part de l'assureur, la reconnaissance de l'existence et de la valeur de la marchandise. »

260. Il arrive toutefois que l'assureur accepte expressément la valeur déclarée par le preneur, après l'avoir vérifiée ou non. L'assurance est alors conclue avec *valeur agréée*. Il n'y a plus là une simple déclaration unilatérale du preneur, mais une véritable convention spéciale entre parties sur la valeur des marchandises. Cette convention, qui déroge partiellement à l'art. 43, implique reconnaissance de la valeur de la marchandise. L'assureur s'engage alors à baser le règlement d'un sinistre éventuel sur l'évaluation faite au moment de la conclusion du contrat, ce qui dispense le preneur d'établir, à l'appui de sa réclamation, la valeur de remplacement

¹ Cf. *Guidon de la mer*, t. II, chapitre II, art. XV ; PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, 1828-1845.

de la marchandise. Une telle convention n'est admissible que si elle se concilie avec le principe indemnitaire propre à toute assurance dommage ¹.

261. Pour sauvegarder ce principe, la LCA prévoit à l'art. 65 que si les parties ont fixé la valeur d'assurance par un accord spécial, la valeur convenue est considérée comme valeur de remplacement, à moins que l'assureur ne prouve que la valeur de remplacement est inférieure à la valeur d'assurance. Cette disposition est applicable d'après les CGAT, comme elle l'était d'après les anciennes conditions. La loi limite ainsi les effets de la reconnaissance de valeur faite par l'assureur en renversant le fardeau de la preuve : le preneur est déchargé, au détriment de l'assureur, du devoir d'établir, en cas de sinistre, la valeur de la marchandise transportée ; il est dispensé de présenter toutes les factures ou autres documents analogues. Il en résulte que l'assureur rencontrera des difficultés d'ordre probatoire, s'il cherche à contester l'évaluation qu'il a agréée, à moins que la marchandise assurée ne soit cotée. L'art. 65 LCA ne porte donc pas un coup bien dur à la clause de « valeur agréée ».

262. Cette clause est néanmoins peu utilisée en Suisse ; chose curieuse, elle est d'un usage beaucoup plus fréquent en France, bien que dans ce pays, ses avantages soient plus apparents que réels. La pol. fr. fac. affaiblit en effet la clause de valeur agréée en disposant à l'art. 16 que : « *Nonobstant* toutes valeurs agréées, les assureurs peuvent, lors d'une réclamation de pertes ou d'avaries, demander la justification des valeurs réelles et, en cas d'exagération, réduire la somme assurée au prix coûtant, augmenté de dix pour cent, à moins qu'ils n'aient expressément agréé une surévaluation supérieure... » (le prix coûtant égale la valeur d'assurance telle qu'elle est définie à l'art. 25 CGAT ; l'augmentation de 10 % correspond au bénéfice espéré qui, en Suisse, est fixé également à forfait, à 10 %) ².

Grâce à cette clause, appelée clause « nonobstant », la preuve de la valeur réelle des marchandises reste à la charge du preneur, en dépit de la reconnaissance de valeur obtenue de l'assureur au moment de la conclusion du contrat. C'est le seul moyen de respecter d'une manière absolue le principe indemnitaire qui doit présider au règlement des sinistres.

¹ Cf. LAFARGUE, *op. cit.*, p. 33.

² Cf. N° 267.

II.

Valeur d'assurance

263. L'art. 25 prévoit que la valeur d'assurance est réputée représentée, en principe, par « la valeur des marchandises au lieu et à l'époque du chargement, augmentée de tous les frais jusqu'à bord, du fret et du coût de l'assurance ». La valeur des marchandises au lieu et à l'époque du chargement s'établit suivant les prix figurant sur les factures ; à défaut de documents, il conviendra de recourir au cours de la bourse, au prix des marchandises sur le marché, ou encore, à la valeur courante de marchandises de même nature et qualité. La valeur des objets d'art ou d'autres objets ayant une « valeur d'amateur » s'apprécie librement ; au besoin, elle pourra être déterminée par des experts.

Moyennant convention spéciale, le preneur peut majorer la valeur d'assurance, calculée sur la base de l'art. 25, des frais survenant pendant le voyage ou au lieu de destination, des droits de douane et du bénéfice espéré. Les frais acquittés se prouvent par la présentation de récépissés. Cette preuve, de même que celle portant sur la valeur de la marchandise suivant le prix de facture, ouvre la voie à toutes sortes de dissimulations qu'aucun contrôle ne pourra dévoiler.

264. D'après les anciennes conditions suisses, une convention spéciale était exigée même pour l'inclusion du *fret* dans la valeur d'assurance.

265. Toutefois l'assureur garantissait d'office le remboursement des *droits de douane* perçus dans le pays de transit où les marchandises devaient être subitement vendues parce qu'elles avaient été avariées en cours de route. Ces droits d'entrée, parfois exorbitants, augmentaient l'indemnité due par l'assureur d'une manière tout à fait disproportionnée à la détérioration matérielle de la marchandise.

Les assureurs suisses remédièrent à cette situation, il y a une dizaine d'années, en disposant par la « clause d'assurance supplémentaire des droits de douane », que l'assurance ne s'étend à ces droits que s'ils ont été déclarés séparément, avec paiement d'une surprime et observation de certaines conditions spéciales. Peu après l'élaboration de la clause

suisse, l'ITVV a procédé à une enquête sur l'opportunité de l'introduction, dans d'autres pays, d'une clause analogue à la clause suisse. Il a renoncé à régler cette question par un accord international car l'enquête a révélé que lorsque des marchandises avariées sont vendues au cours du transport, les assureurs s'engagent, dans bien des pays, à régler le sinistre en perte totale. Le produit de la vente des marchandises avariées leur est remboursé après déduction de tous frais et droits de douane¹. Il eût certes été plus avantageux pour les assureurs étrangers d'appliquer, comme on le fait maintenant chez nous, un règlement en avaries plutôt qu'un règlement en perte totale.

Lorsque le preneur majore la valeur d'assurance par l'inclusion des droits de douane, il doit déclarer ceux-ci séparément à l'assureur. L'assurance complémentaire de ces droits est accordée à des conditions spéciales reproduites dans une nouvelle clause standard² qui, d'ailleurs, a été inspirée par l'ancienne « clause d'assurance complémentaire ».

266. En revanche, si le preneur comprend dans la valeur d'assurance *les frais pendant le voyage ou au lieu de destination*, il n'est pas tenu d'indiquer séparément la valeur de ces composantes.

267. Au moment où le preneur contracte l'assurance, il n'est généralement pas en mesure de calculer d'une manière exacte le bénéfice qu'il croit pouvoir réaliser. Aussi, lorsque le *bénéfice espéré* — appelé improprement parfois *bénéfice imaginaire* — doit être inclus dans la valeur d'assurance, est-il fixé, sauf convention contraire, au dixième de la valeur d'assurance telle qu'elle est déterminée par l'art. 25. Ce taux est considéré comme correspondant approximativement à la plus-value résultant du voyage. Conventionnellement, le *bénéfice espéré* peut être fixé au-dessus ou au-dessous du 10 % ; si la majoration se révèle supérieure au *bénéfice réel*, il y aura eu surassurance de la marchandise.

268. Avant d'analyser la valeur de remplacement, nous reproduirons encore l'art. V des « Conditions générales d'assurance pour la garantie du risque de guerre par la Confédération suisse sur marchandises à l'importation ou à l'exportation, transportées par terre, par eaux conti-

¹ Cf. *Recueil de procès-verbaux de l'ITVV*, 1933, p. 60.

² Cf. annexe IV.

nentales, par mer et par air » ; cette disposition détermine d'une manière originale la valeur d'assurance ; elle est marquée par l'intention du pouvoir fédéral de sauvegarder l'économie publique suisse. La voici :

« La valeur d'assurance des marchandises est limitée au prix de revient effectivement à la charge du destinataire, c'est-à-dire au maximum :

- a) pour les *importations*, au prix d'achat (fob ou fow au point de départ), majoré des frais de transport, de transbordement et d'assurance jusqu'à la frontière suisse ;
- b) pour les *exportations*, au prix de vente (fob ou fow au point de départ suisse), majoré des frais de transport, de transbordement et d'assurance jusqu'au lieu de destination.¹ »

III.

Valeur de remplacement

269. Nous avons vu qu'en Suisse, la valeur de remplacement est déterminée en principe par la valeur qu'a la marchandise *au moment du sinistre*². Le législateur a consenti, pour l'assurance transport, une exception à cette règle, considérant que le dommage subi par l'assuré correspond, en l'occurrence, à la valeur que la marchandise aurait eue au lieu de destination, au moment où elle aurait dû être livrée. Il a prévu à l'art. 64, al. 1, LCA que : « Dans l'assurance des marchandises contre les risques de transport, la valeur de la chose au lieu de destination fait règle ».

Le § 19 du projet de nouvelles conditions, correspondant à l'art. 27 CGAT, disait :

- al. 1) « La valeur de remplacement est celle que la marchandise aurait eue au lieu de destination. »
- al. 2) « En cas de doute, la valeur de remplacement est présumée égale à la valeur d'assurance majorée, s'ils sont couverts, des frais pendant le voyage ou au lieu de destination, des droits de douane et du bénéfice espéré. »

¹ Cf. Imprimé du I. IX. 1941.

² Cf. N° 254.

Il consacrait la solution spéciale de la LCA qu'il complétait à l'al. 2 par une règle réservée aux cas douteux. Ce dernier régime de l'al. 2 était admissible en tant que régime d'exception seulement, car il ne répondait pas, à tous égards, aux principes qui régissent l'assurance transport. Il n'en a pas moins été adopté comme règle générale à l'art. 27 du texte des nouvelles conditions. Cette solution, qui a fait l'objet, *in extremis*, d'une laborieuse discussion, n'a pas été approuvée à l'unanimité par la commission de rédaction. Nous verrons que la raison de la majorité ne fut pas à tous égards la meilleure. L'assemblée générale a accepté le texte nouveau sans y prêter beaucoup d'attention.

270. Les assureurs suisses ont donc retenu le moment du sinistre comme élément de détermination de la valeur de remplacement ; ils n'ont pas fait usage de la latitude que le législateur leur avait accordée ; ils ont préféré consacrer le système imposé pour les autres branches d'assurance. Cette attitude surprenante ne présente heureusement pas d'inconvénients majeurs, grâce au fait que la valeur de remplacement se détermine par ailleurs d'après celle que la marchandise transportée a au lieu de destination.

Les assureurs se sont toutefois rendu compte que leur solution n'était pas entièrement satisfaisante aux points de vue théorique et pratique. La date à laquelle se produit le dommage ne correspond en effet pas toujours avec celle du sinistre qui en est l'origine et il arrive aussi que la date du sinistre ne puisse être établie, ainsi en cas de perte sans nouvelles. C'est pourquoi les assureurs ont introduit à l'art. 27 la présomption que : « Sauf en cas de double assurance, la valeur de remplacement est réputée égale à la valeur d'assurance, majorée, s'ils sont couverts, des frais pendant le voyage et au lieu de destination, des droits de douane et du bénéfice espéré ».

Autant dire qu'ils ont enterré la notion même de la valeur de remplacement pour baser le règlement des dommages sur la valeur d'assurance, système plus arriéré, appliqué encore dans plusieurs pays, notamment en France et consacré par les anciennes conditions générales suisses. Ils ont longuement motivé cette « innovation » qui présente, à vrai dire, tous les caractères d'un retour en arrière, mais leurs arguments ne sont pas tous pertinents. Nous nous bornerons à rapporter les principaux d'entre eux.

271. On a prétendu que la valeur de remplacement d'un envoi composé d'articles de prix divers est souvent inconnue, parce que le commissaire d'avaries évalue seulement le lot des marchandises avariées. Nous objecterons que la preuve de la valeur de remplacement de la marchandise incombe au preneur et que l'intervention d'un commissaire ne saurait le dispenser de la rapporter. Il est très compréhensible que le commissaire n'évalue pas tout l'envoi, lorsque seul un colis a été avarié, et ceci, à plus forte raison, si la valeur de ce dernier est minime; il en résulterait des frais disproportionnés au montant du dommage que l'assureur règlera sans difficulté.

On a également relevé que l'assureur, ou le commissaire d'avaries, ne disposeront pas des données qui leur permettent de contrôler la valeur de remplacement de la marchandise lorsque, par exemple, l'assurance couvre des produits finis. Il faut craindre alors que l'assureur et l'ayant droit n'apprécient différemment la valeur de la marchandise. A notre avis, ces divergences pourront être soumises sans inconvénient à l'appréciation d'un expert. Elles seront somme toute assez rares, car la pratique a délimité les facteurs déterminants pour le calcul de la valeur de remplacement.

Enfin, lorsque la marchandise frappée d'un sinistre n'atteint jamais le lieu de destination ou lorsque celle qui est destinée à remplacer un envoi endommagé ne peut être livrée qu'avec un retard considérable, le calcul de la valeur de remplacement devient un véritable rébus. C'est alors que le règlement d'un dommage basé sur la valeur d'assurance s'avère le plus convenable.

272. Ces petites difficultés d'évaluation ne justifient cependant pas, à notre avis, la violation du principe indemnitaire entraînée par la présomption de l'art. 27. En effet, lorsqu'un dommage est réglé suivant la valeur d'assurance, telle que la définit l'art. 25, l'assuré bénéficie d'une indemnité trop élevée, en cas de baisse du cours de la marchandise, alors qu'en principe, un sinistre ne doit pas placer l'ayant droit dans une situation plus avantageuse que celle où il se trouverait si la marchandise était parvenue indemne à bon port. La solution des nouvelles conditions incitera même certains assurés à souhaiter la perte de la marchandise lorsqu'ils apprendront que, contrairement à leurs prévisions, la valeur de la marchandise transportée est en baisse. Or, comme le président de la

commission d'étude des CGAT n'a cessé de le répéter : l'assureur ne doit jamais courir un risque dont l'assuré peut souhaiter la réalisation ; plus encore que son intérêt particulier, c'est un principe de moralité qui doit guider l'assureur.

Au surplus, d'après le nouveau régime des CGAT, l'assuré n'est pas couvert contre les hausses qui pourraient se produire en cours de transport, même s'il surassure la marchandise en prévision de cette éventualité.

273. A interpréter littéralement les CGAT, la présomption de l'art. 27 serait irréfragable car, d'une manière générale, les nouvelles conditions recourent au verbe « présumer », lorsque la présomption peut être renversée, et au verbe « réputer » lorsqu'elle s'entend *juris et de jure*. Pourtant, cette présomption doit pouvoir être réfutée si l'on veut conserver au principe indemnitaire le moindre signe de vie. Nous avons vu que, même lorsque la valeur d'assurance a été agréée par convention spéciale comme valeur de remplacement, l'assureur est fondé à prouver que la valeur réelle de la marchandise ne coïncide pas avec la valeur déclarée par le preneur¹. Nous admettons par analogie que, en dépit de l'art. 27, l'assureur conserve la faculté de régler un dommage sur la base de la valeur qu'aurait eue la marchandise à destination au moment du sinistre, s'il prouve que cette dernière valeur diffère de celle qui résulte d'une évaluation basée sur la valeur d'assurance. Il lui suffira de rendre probable la différence existant entre la valeur d'assurance et la valeur de remplacement ; une preuve plus rigoureuse ne saurait lui être imposée car, souvent, l'assuré seul possédera les documents permettant de calculer la valeur exacte de la marchandise.

274. Comme la présomption de l'art. 27 n'est pas applicable à tous les cas, les difficultés qu'elle écarte renaissent lorsque le règlement d'indemnité doit s'effectuer d'après la valeur réelle de remplacement. Il en est ainsi en cas de double assurance. Nous ne nous expliquons pas pourquoi ce régime d'exception ne s'applique pas aussi aux cas de sur-assurance, dans lesquels la marchandise est assurée, comme lorsqu'il y a double assurance, pour une valeur supérieure à celle qu'on peut prévoir lors de la conclusion du contrat.

¹ Cf. N° 261.

La solution du projet de CGAT, d'après laquelle la valeur de remplacement n'était réputée égale à la valeur d'assurance que dans les cas douteux, sans exception, présentait l'avantage d'écarter toute difficulté d'évaluation du dommage, qu'il y ait eu double assurance ou non.

IV.

Somme assurée

275. Dans un avant-projet, la somme représentant la limite des engagements de l'assureur était désignée par l'expression « valeur assurée » qui se distinguait des valeurs d'assurance et de remplacement. L'expression « somme assurée » a été substituée à « valeur assurée » pour accentuer la différence existant entre ce concept et celui de la « valeur d'assurance », car ces deux concepts étaient souvent confondus tant en vertu des anciennes conditions d'assurance transport que dans la législation¹. La « somme assurée » a été traduite en allemand par « Versicherungssumme » et la « valeur d'assurance » par « Versicherungswert ».

276. Que le dommage résulte d'une ou de plusieurs causes, qu'il soit la conséquence d'un seul sinistre ou au contraire de sinistres successifs (abordage puis échouement, p. ex.), que ce ou ces sinistres aient occasionné des préjudices de diverse nature (p. ex. avarie particulière, avarie commune et frais de sauvetage), la garantie de l'assureur ne dépassera jamais, en principe, le montant de la somme assurée.

Une machine expédiée de Suisse et destinée à une ville d'outre-mer tombe au cours de son transbordement. Des réparations provisoires sont entreprises, sur-le-champ, pour éviter l'aggravation que pourraient occasionner des chocs survenant au cours du transport ultérieur. La marchandise reste entreposée pendant la durée des réparations ; puis elle est chargée à bord d'un navire qui sombre en cours de route. L'assureur versera la somme assurée ; nous admettons que celle-ci est égale, en l'occurrence, à la valeur effective de la machine. En revanche, l'assuré

¹ Voir, p. ex., l'art. 663, al. 4 CO, où il est question de la « valeur d'assurance » des installations de la S. A. alors qu'il s'agit en réalité de leur « valeur ou somme assurée ».

devra supporter lui-même le coût des réparations provisoires entreprises au port intermédiaire ainsi que les frais de magasinage car il y a eu des sinistres successifs.

Complétons et modifions les péripéties de ce transport : un incendie éclate à bord du navire sur lequel la machine a été chargée après sa réparation provisoire au port intermédiaire. Le capitaine parvient à éteindre l'incendie en inondant la cargaison, mais, ce faisant, il endommage la marchandise. Au cours du parcours terrestre ultérieur, parcours assuré également, la machine subit de nouvelles avaries ensuite d'une collision.

La garantie ordinaire de l'assureur couvre :

- 1) les réparations provisoires ;
- 2) les frais de magasinage occasionnés par la réparation provisoire ;
- 3) la contribution du chargeur aux avaries communes ;
- 4) l'avarie particulière causée à la machine par l'eau utilisée pour l'extinction de l'incendie ;
- 5) l'avarie particulière provoquée par la collision ;
- 6) les frais d'évaluation du dommage.

Cependant, si les dommages survenus en cours de transport dépassent au total la somme assurée, celle-ci limitera la prestation de l'assureur.

277. L'interprétation logique des CGAT nous oblige pourtant à faire une exception au principe général que nous venons d'exposer : certains débours et impenses, entraînés par un sinistre assuré, sont couverts même si, additionnés au montant du dommage résultant de l'avarie ou de la perte, ils excèdent la somme assurée. Il en est ainsi des *frais de constatation du dommage* — énumérés au début du § Vd CGAT — qui incombent à l'assureur au même titre que des dépenses ordinaires d'administration.

Si un dommage est survenu à proximité du siège social, d'une succursale ou d'une agence de l'assureur, celui-ci ou son représentant procèdent eux-mêmes à la constatation du dommage, à moins qu'ils ne préfèrent recourir à un expert qualifié, agréé par l'assuré. Mais si le dommage survient ailleurs, il est constaté par le commissaire d'avarie¹ désigné dans la police d'assurance. Il serait anormal que l'assureur qui assume en totalité les frais d'estimation, lorsqu'il est intervenu directement, les

¹ Cf. N° 369.

fasse supporter à l'assuré, totalement ou partiellement, lorsqu'il a dû recourir à un commissaire d'avaries.

278. En revanche, les *frais de sauvetage* et autres frais analogues peuvent être assimilés à une avarie puisqu'ils sont destinés à la prévenir¹ ; ils constituent donc bel et bien une fraction du dommage et rentrent, de ce fait, dans le calcul des indemnités soumises à la limite fixée par la somme assurée.

Disons ici que, selon nous, les *frais de vente*, bien qu'ils soient classés parmi les frais de constatation, constituent des frais destinés à prévenir ou à atténuer une avarie ou une perte ; ils ne sont par conséquent pas à la charge de l'assureur, dans la mesure où, additionnés au montant du dommage proprement dit, ils dépassent la somme assurée ; cela arrivera surtout lorsque la marchandise vendue aura été frappée de sinistres successifs.

La solution que nous venons de donner pour le remboursement des frais de sauvetage diffère de celle de l'art. 70, al. 1, LCA, ainsi conçu : « Si l'ayant droit a fait des frais pour limiter le dommage, sans que cela fût manifestement inopportun, l'assureur est tenu de les lui rembourser, même si les mesures prises l'ont été sans succès, ou si ces frais, ajoutés à l'indemnité, dépassent le montant de la somme assurée. »

279. Les conditions allemandes pour les transports maritimes sont plus larges que les CGAT : elles prévoient que tous les débours et impenses sont remboursés, sans égard à la somme assurée ; la même solution s'applique s'il y a eu des sinistres successifs (p. ex., lorsque la marchandise a été réparée ensuite d'un premier sinistre puis frappée d'un nouveau dommage) ou lorsqu'une contribution aux avaries communes a dû être versée. Ainsi, l'assureur allemand est exposé à payer plus que la somme assurée².

¹ Voir sur ce point notre chapitre relatif à l'avarie commune, N° 61 sq.

² Cf. CRUCIGER, *Transportversicherung*, Munich 1923, p. 71.

CHAPITRE VI

DOUBLE ASSURANCE ET ASSURANCES PAR AILLEURS

I.

Généralités

280. La question assez délicate de la double assurance est réglée par les art. 29 et 30. Nous allons définir cette notion, rechercher l'utilité de la double assurance et exposer les cas dans lesquels celle-ci peut se présenter. Nous étudierons ensuite les obligations spéciales que la LCA et les conditions générales d'assurance transport mettent à la charge des parties en cas de double assurance. Nous verrons les différences de régime entre les articles 29 et 30 CGAT relatifs, le premier à la double assurance en général, le second, au cumul d'une assurance transport et d'une assurance par ailleurs ¹.

281. Il y a *double assurance* lorsque le même intérêt se trouve simultanément assuré contre les mêmes risques auprès de deux ou plusieurs assureurs de telle façon que le total des sommes assurées dépasse la valeur d'assurance ². Il y a double assurance pour peu que le total des sommes assurées de divers côtés soit, lors de la conclusion du contrat, supérieur à la valeur d'assurance ; peu importe qu'il soit supérieur ou inférieur à la valeur de la marchandise au moment du sinistre ³.

282. Le droit moderne ne réprime que la double assurance contractée de mauvaise foi, c'est-à-dire dans l'intention de tirer des deux assurances une indemnité supérieure au montant du dommage, ou mieux, dans l'intention ou dans l'espoir de réaliser un profit. En revanche, il admet dans une large mesure la double assurance conclue de bonne foi ⁴.

¹ Voir notion de l'assurance par ailleurs sous n° 284.

² L'art. 53 de la LCA donne une définition analogue de la double assurance.

³ Cf. KAUFMANN, *La double assurance en matière d'assurance privée*, Lausanne 1925, p. 22.

⁴ Id. p. 30.

283. Le preneur qui sait qu'en cas de sinistre, il ne pourra réclamer des indemnités pour un montant supérieur au dommage dont il a été victime, s'assure néanmoins contre les risques de transport auprès de divers assureurs afin d'augmenter et de renforcer la garantie des risques courus par la marchandise, notamment lorsque celle-ci a une valeur considérable et variable. Le montant total des sommes assurées peut être égal, inférieur ou supérieur à la valeur d'assurance. Dans le premier et le deuxième cas, on parle d'assurance cumulative et, dans le dernier cas, il y a double assurance proprement dite.

Le preneur s'assure également à double lorsqu'il redoute l'insolvabilité éventuelle de l'un des assureurs. Celle-ci qui, autrefois, était rare, est devenue assez fréquente, dans certains pays, surtout depuis la guerre de 1914.

Il arrive fréquemment que des doubles assurances transport soient conclues à l'insu ou indépendamment de la volonté du ou des preneurs d'assurance, soit que ceux-ci se trompent sur la valeur de la marchandise, soit que le même transport ait été assuré à la fois par l'expéditeur et par le destinataire ou par l'expéditeur, par l'entrepôtitaire et par un transitaire, etc.

284. La double assurance ne suppose pas nécessairement la coexistence de deux assurances du même genre, de deux assurances transport, par exemple. Il suffit, pour qu'il y ait double assurance, *sensu lato*, qu'un risque déterminé soit assuré auprès de plusieurs assureurs pour une somme dépassant au total la valeur d'assurance¹. Ainsi, lorsque le risque d'incendie de marchandises a été assuré simultanément auprès d'un assureur incendie, en vertu d'une police d'entrepôt, par exemple, et auprès d'un assureur transport, il y a double assurance du risque d'incendie. Ce genre spécial de double assurance, dans le cadre des CGAT, est dénommé *assurance par ailleurs*.

285. Selon M. Jaeger², il n'y a pas double assurance lorsque la marchandise est assurée principalement auprès d'un assureur et subsidiairement auprès d'un autre assureur. Avant d'admettre cette opinion, examinons ce qu'est une assurance subsidiaire. M. Jaeger nous dit qu'une

¹ Cf. KAUFMANN, *op. cit.*, p. 20.

² Cf. JAEGER, *op. cit.*, t. II, art. 53 LCA, rem. 13, p. 100-101.

telle assurance est destinée à déployer ses effets lorsque l'assurance principale conclue auprès d'un autre assureur ne couvre pas l'assuré ou ne le couvre pas complètement. Dans la mesure où l'assurance subsidiaire couvre seulement les dommages que l'assureur principal, pour des raisons objectives ou pour des raisons dépendant de la volonté de l'assuré, n'a pas couverts, nous pouvons nous rallier sans réserve à la conception de M. Jaeger. Il n'y a pas d'ailleurs, dans cette éventualité, une véritable assurance subsidiaire, mais plutôt une assurance de « *différences de conditions* ».

286. La véritable « *assurance subsidiaire* » garantit exclusivement l'assuré dans les cas où l'assureur principal ne l'indemniserait pas, alors même qu'une indemnité lui est due. Le défaut de paiement peut résulter soit d'un motif d'ordre subjectif : l'insolvabilité de l'assureur, soit d'une impossibilité objective de payer ou de recevoir, attribuable à des restrictions dans le transfert des devises ou à d'autres prescriptions administratives analogues¹. Une telle assurance couvre bel et bien les mêmes risques que l'assurance principale, pour la même durée et pour le même montant. Rien, d'après la définition précise que nous avons donnée de la double assurance, ne nous autorise à nier qu'il y ait double assurance en pareille éventualité.

287. En dépit de la distinction formelle à laquelle nous venons de procéder, nous adopterons à l'avenir le sens donné par M. Jaeger à l'expression « *assurance subsidiaire* ». Lorsque nous voudrions conférer à cette expression la portée plus limitée qu'elle devrait avoir en fait, nous le marquerons en parlant d'assurance subsidiaire « *sensu stricto* ».

II.

Effets de la double assurance

A. Obligations du preneur

288. L'art. 53 LCA dispose que le preneur doit aviser tous les assureurs dès qu'il apprend que le même intérêt a été assuré à double. L'art. 29

¹ Voir sur ce point la clause d'assurance subsidiaire élaborée par le STV, annexe N° II.

CGAT prévoit une obligation identique, limitée toutefois au cas où la marchandise a été assurée à double contre les risques de transport. Bien que l'art. 30 CGAT, relatif à l'assurance par ailleurs, ne consacre pas cette obligation d'aviser, celle-ci doit aussi être respectée dans ce cas spécial de double assurance, car l'art. 53 LCA est impératif. L'avis de double assurance doit énoncer l'intérêt assuré, le risque couru, la durée de l'assurance, la somme assurée et le nom de l'autre ou des autres assureurs.

289. Au moment où le preneur conclut une assurance, il n'a pas l'obligation de se renseigner pour savoir si la marchandise est déjà assurée ailleurs. Nous avons vu qu'en matière de transport, il peut fort bien ignorer en toute bonne foi les assurances souscrites sur la même marchandise, tant que celle-ci court des risques ; parfois même, il réclamera une indemnité à l'un des assureurs sans se douter que la marchandise était assurée à double. Sa réclamation est alors licite. Mais, s'il omet intentionnellement d'annoncer une assurance conclue à double ou s'il en tire profit, l'art. 53, al. 2, LCA délie les deux assureurs de l'obligation qu'ils ont assumée car il y a double assurance frauduleuse.

Le preneur ne doit informer l'assureur que la marchandise a été assurée ailleurs que si le total des sommes assurées dépasse la valeur d'assurance, ce dont il est seul juge. Une erreur d'appréciation ne libère pas les assureurs de leur obligation car il n'y a pas, alors, mauvaise foi du preneur. Ce dernier cas peut nous conduire à nous demander s'il n'eût pas été plus prudent de prévoir que le preneur doit annoncer aux assureurs toute assurance cumulative, qu'il y ait ou non double assurance. Il est vrai que certains assureurs peuvent apprendre l'existence d'autres assurances au moment où ils sont interpellés, grâce au fait que les entreprises d'assurance, les agents, les commissaires d'avaries visent d'ordinaire au moyen d'un timbre humide les documents que l'ayant droit présente à l'appui de sa prétention. Il arrive cependant que l'assureur interpellé en dernier lieu décline la réclamation qui lui est présentée ou réduise l'indemnité sans en informer ses concurrents.

290. D'après l'al. 3 de l'art. 53 LCA, en cas de double assurance, « chaque assureur a droit à toute la prestation convenue ». M. Jaeger relève que les parties n'en conservent pas moins la faculté de prévoir dans le contrat, qu'en cas de double assurance, chacune d'elles a le droit

de résilier l'assurance. Les CGAT se bornent à disposer qu'en cas de cumul de deux assurances transport, « le preneur ne pourra prétendre à la restitution proportionnelle de la prime, que si l'avis de double assurance a été consigné avant que la présente assurance ait pris effet ». Il n'a droit à aucune ristourne s'il apprend qu'une assurance a été conclue ailleurs, contre certains risques seulement.

Lorsque l'assuré conclut une assurance principale et une assurance subsidiaire *sensu stricto*, il bénéficie généralement d'une réduction de prime auprès de l'assureur subsidiaire. L'assuré a donc intérêt à rechercher, avant la conclusion du contrat, ou tout au moins avant que le risque ne commence à courir, si une autre assurance a déjà été conclue, car les primes payées à double lui causent une perte évidente.

B. Répartition du dommage entre les coassureurs

291. L'art. 71, al. 1, LCA, dispose impérativement qu'en cas de double assurance contractée de bonne foi, la garantie est répartie entre tous les assureurs, proportionnellement aux sommes assurées. Les coassureurs ne sont pas solidairement responsables l'un vis-à-vis de l'autre ; aucun d'eux ne peut faire valoir les exceptions de l'autre. Toutefois, suivant l'art. 71, al. 2, LCA qui, lui, est de droit dispositif : « Si l'un des assureurs est devenu insolvable, les autres assureurs sont tenus, ..., pour la part qui incombe à l'assureur insolvable, proportionnellement aux sommes assurées et jusqu'à concurrence de la somme assurée par chacun d'eux. La prétention de l'ayant droit contre l'assureur insolvable passe aux assureurs qui acquittent l'indemnité ».

292. Le cumul de deux assurances transport ou d'une assurance transport et d'une assurance prise ailleurs fait en général intervenir des assureurs de nationalité différente puisque la double assurance transport est le plus souvent le fait de deux preneurs agissant à l'insu l'un de l'autre dans des pays différents. L'art. 71 LCA gênait les assureurs suisses dans leur lutte contre la concurrence étrangère, s'ils étaient obligés de le respecter ; aussi le législateur a-t-il déclaré que l'art. 71, al. 1, LCA n'aurait pas de caractère impératif pour l'assurance transport¹. Les assureurs suisses ont mis à profit cette faculté.

¹ Cf. JAEGER, *op. cit.*, t. II, art. 71 LCA, rem. 16, p. 540.

293. L'art. 29 CGAT prévoit, d'une manière analogue aux anciennes conditions, que : « En cas de double assurance contre les risques de transport, la garantie n'est accordée que dans la mesure où l'autre assurance ne couvre pas la valeur de remplacement ». Bien que l'art. 29 ne le dise pas, l'assurance basée sur les CGAT garantit encore, en cas de double assurance, les risques qui ne sont pas couverts à double (différences de conditions). Il se pourrait, en effet, que l'une des assurances fût conclue f. a. p. tandis que l'autre s'étendrait à tous les risques. D'après l'art. 30, relatif à l'assurance spéciale prise ailleurs, « la présente assurance » — il s'agit de l'assurance transport — « est subsidiaire et ne déploie ses effets que si la responsabilité de l'autre assureur est définitivement écartée, ou si cet autre assureur n'est pas en mesure de payer, ou encore dans la mesure où l'autre assurance ne couvre pas la valeur de remplacement ».

294. Dans ces deux cas, nous voyons que l'assurance garantit le paiement de la valeur de remplacement, dans la mesure où elle n'est pas couverte par l'autre assurance. Elle ne décharge donc en aucune façon l'autre assureur de sa garantie.

M. Kaufmann¹ nous dit que le TF a interprété le terme « couvrir » en ce sens que l'assureur invoquant la double assurance « répond subsidiairement et qu'en conséquence il ne peut s'en prévaloir que lorsque l'assuré n'a pas pu obtenir le paiement par l'autre assureur » (il faut sans doute lire cette phrase en supprimant le mot « que » précédant « lorsque »). L'auteur ajoute que : « Le seul fait de double assurance n'autorise nullement l'assureur à invoquer la double assurance et à refuser de payer l'indemnité (Arr. T. comm. Zurich, du 13 décembre 1923, appr. par TF 13 mars 1924, dans *Blätter für Zürcherische Rechtsprechung*, p. 241-242, 1924, N° 15-16) ». M. Kaufmann avait-il à sa disposition une source meilleure que la nôtre ou s'est-il essayé à jouer le rôle de devin ? Nous nous le demandons car il ressort du texte que nous avons consulté sur ce point² que le TF n'a pas confirmé l'interprétation donnée au mot « couvrir » par le tribunal de Zurich, mais qu'il a laissé cette question ouverte.

Cette interprétation nous paraît d'ailleurs trop large — ou mieux, trop vague — car, que signifie au juste : « ne pas pouvoir obtenir le

¹ Cf. KAUFMANN, *op. cit.*, p. 114.

² Cf. RBA, vol. II, N° 239, arr. TF du 13 mars 1924.

paierment par l'autre assureur » ? Une impossibilité subjective de payer suffit-elle à engager la garantie du deuxième assureur ?

Nous admettons, en revanche, avec le TF (arrêt du 13 mars 1924) que : « L'assureur qui excipe de la double assurance doit établir qu'un autre contrat donne déjà à l'ayant droit le droit d'exiger la réparation du dommage ». Pour être à même de rapporter cette preuve, l'assureur doit avoir connaissance des conditions auxquelles l'autre assurance a été conclue. A notre avis, il eût été opportun de prévoir dans les conditions générales que l'assuré est tenu de présenter lors de sa réclamation les autres polices qui auraient été souscrites sur le même intérêt. Seule, la clause d'assurance subsidiaire consacre cette obligation¹.

295. Il pourrait arriver que deux assureurs couvrant le même intérêt aient eu la courtoisie de se conférer réciproquement, dans leurs conditions, l'honneur de s'exécuter en premier lieu. Cet échange de bons procédés ne se rencontrera pas en cas de cumul d'une assurance transport et d'une assurance spéciale, conclues toutes deux en Suisse. En effet, comme le prouve l'extrait suivant, reproduit dans le recueil de jurisprudence des autorités administratives de la Confédération, année 1929, N° 79, ces dernières n'admettent une telle solution — qu'elles considèrent comme une clause d'assurance subsidiaire — que dans la branche transport :

« La clause de responsabilité subsidiaire », nous est-il dit, « est contraire à l'article 71 LCA, sauf en ce qui concerne l'assurance transport (art. 97, 2^e al., LCA). Il n'est guère admissible en effet, qu'on puisse échapper à la prescription impérative de l'article 71, al. 1, LCA en rédigeant le contrat de façon à écarter l'application de cette prescription... Mais, même si l'on ne partage pas cette opinion, d'importantes raisons pratiques militent contre l'admission de ladite clause dans les conditions générales d'assurance. L'assureur, qui doit supporter tout le dommage, trouvera toujours injuste qu'un autre assureur puisse décliner toute responsabilité en vertu de cette clause. Celle-ci était précédemment d'un usage courant dans l'assurance de corps automobiles, pour le risque d'incendie. Mais les assureurs contre l'incendie s'en sont plaints, en alléguant qu'elle avantagait de façon injustifiée les assureurs de corps automobiles. Si elle

¹ Cf. annexe, N° II.

était autorisée, l'assureur contre l'incendie se verrait amené à l'insérer aussi dans ses conditions générales d'assurance, par mesure de protection. Comme on ne peut pas interdire aux uns ce qu'on permet aux autres, il faudrait l'admettre dans toutes les conditions générales d'assurance. Mais cela ramènerait pratiquement à l'application de l'art. 71 LCA. En conséquence, le bureau des assurances a été d'avis qu'il était justifié de ne plus autoriser les sociétés, à l'exception des assureurs contre les risques de transport, à insérer des clauses de responsabilité subsidiaire dans leurs conditions générales d'assurance. Lorsqu'il y a plusieurs assurances, il faut appliquer la prescription impérative de l'art. 71, al. 1, LCA, suivant laquelle chaque assureur répond proportionnellement du dommage. »

En cas de cumul d'une assurance transport conclue en Suisse et d'une autre assurance prise dans un pays étranger où la clause d'assurance subsidiaire est admise, comme en cas de cumul de deux assurances transport conclues toutes deux en Suisse, cette clause de renvoi réciproque sera valable, mais elle met les parties dans une situation inextricable. Tâchons d'en sortir !

Envisageons d'abord le concours de deux assureurs suisses : aucun d'eux ne pourra prouver que l'autre assurance couvre l'assuré. Théoriquement, l'assuré pourrait réclamer, suivant son gré, à l'un ou à l'autre, la totalité de l'indemnité qui lui est due. Pratiquement, il est à prévoir que les parties recourront à la solution prévue par l'art. 71, al. 1, LCA, bien que l'application de cette disposition soit exclue par l'art. 52 CGAT. Les divers assureurs désintéresseront donc l'assuré proportionnellement aux sommes assurées par chacun d'eux.

Qu'en sera-t-il en cas de cumul d'une assurance conclue en Suisse et d'une assurance conclue à l'étranger ? L'assureur étranger ne témoignera sans doute pas la même bienveillance à son co-assureur suisse et ne se soumettra pas à la solution de l'art. 71, al. 1, LCA, ceci tout particulièrement si la double assurance est régie par d'autres principes dans son pays, (ordre des dates des diverses assurances, ou solidarité, p. ex.). Les difficultés que les art. 29 et 30 CGAT étaient censés prévenir renaîtront alors dans toute leur complexité. L'assureur interpellé le premier sera-t-il astreint, en pareille éventualité, à régler la réclamation de l'assuré en faisant totalement abstraction de l'assurance étrangère ? Nous laisserions le lecteur en exposant les décisions diffé-

rentes que les tribunaux pourraient prendre ; remarquons que le juge trouvera peut-être opportun d'ajourner sa décision jusqu'à ce que soient connus les jugements rendus à l'étranger. Cet ajournement lui permettra de faire application de la règle suivant laquelle l'assureur suisse qui excipe de la double assurance doit prouver que l'assuré a le droit de réclamer une indemnité aux autres assureurs. Au surplus, les principes du droit international seront applicables.

Il convient de relever ici que le BFA a tout d'abord trouvé les art. 29 et 30 CCAT trop rigoureux pour les assurés ; il les a néanmoins approuvés, après avoir été convaincu par les assureurs qu'en cas de double assurance, la clause subsidiaire est leur unique arme défensive à l'égard de leurs concurrents étrangers (arme bien médiocre car elle permet seulement de résister aux assureurs étrangers qui auront eu quelque scrupule à se prémunir d'une manière analogue ou qui en sont empêchés par leur législation !). Le BFA a craint qu'en l'absence d'une telle clause, les assureurs suisses restent seuls en cause en cas de double assurance.

296. L'art. 29 ne mentionne pas d'autres éventualités dans lesquelles l'assureur doit intervenir, en cas de cumul de deux assurances transport. En revanche, selon l'art. 30, l'assurance transport cumulée avec une assurance prise ailleurs déploie encore ses effets si l'autre assureur « n'est pas en mesure de payer », ou, suivant le texte plus restrictif allemand, « wenn der andere Versicherer zahlungsunfähig geworden ist ». Dans le texte original français, l'impossibilité de payer est donc appréciée du point de vue objectif tandis qu'elle l'est subjectivement d'après le texte allemand. Dans l'idée de la commission de traduction, l'emploi de l'expression restrictive « zahlungsunfähig geworden ist » permettra à l'assureur subsidiaire de contraindre l'assuré à réclamer en premier lieu son indemnité à l'autre assureur ; si cette réclamation est infructueuse, l'assureur subsidiaire devra indemniser l'assuré, quel que soit le motif pour lequel l'autre assureur a été empêché de payer (insolvabilité ; difficultés de transfert ; interdiction de payer en raison de la nationalité de l'ayant droit, etc.), moyennant cession par l'assuré de ses droits contre l'autre assureur.

Il est incontestable que cette idée, qui est aussi celle des auteurs du texte original français des CCAT est mieux exprimée par le texte français

que par la traduction allemande. Toutefois, la rédaction française de l'art. 30 est elle-même trop restrictive car l'assuré devrait être couvert non seulement lorsque l'autre assureur n'est pas en mesure de payer, mais aussi lorsque l'assuré ne peut pas disposer de l'indemnité versée par l'autre assureur, par exemple, lorsque celle-ci a été versée à un office de compensation. La clause d'assurance subsidiaire envisage ce cas spécial¹.

Une interprétation littérale de l'art. 30 aboutit à déclarer l'assuré couvert, en pareille éventualité, si le paiement effectué par l'autre assureur auprès d'un office de clearing n'a pas force libératoire. Suivant la doctrine suisse, l'obligation du débiteur n'est pas considérée comme exécutée au moment du versement à l'office ; les auteurs français sont d'un avis contraire².

Nous ne saisissons pas les motifs pour lesquels l'assuré couvert par deux assurances transport (art. 29), ne bénéficie pas de cette garantie. Serait-ce pour lutter, par des conditions sévères, contre la double assurance volontaire, à tendance frauduleuse, plus fréquente en cas de cumul d'assurances transport qu'en cas d'assurances prises ailleurs ? Il se peut, mais cette arme frappera plus d'honnêtes gens que de fripons. Hâtons-nous de dire que la divergence entre les art. 29 et 30 CGAT est fortement atténuée par l'art. 71, al. 2, LCA, qui met à la charge des autres assureurs l'indemnité due par un assureur insolvable. L'al. 1 de l'art. 71 LCA, ayant été seul expressément exclu par l'art. 52 CGAT, l'al. 2 de cette disposition légale est, à notre avis, applicable en cas de cumul de deux assurances transport car il n'est pas incompatible avec le contenu de l'art. 29 CGAT. Pour que l'art. 71, al. 2, LCA déploie ses effets, il n'est pas nécessaire que l'insolvabilité de l'assureur ait été déclarée, il suffit qu'il soit officiellement connu que l'assureur n'a pas la possibilité objective de payer, par exemple, parce qu'il ne possède pas de fonds liquides³.

297. Enfin suivant l'art. 30 CGAT, en cas d'assurance prise ailleurs, l'assurance transport déploie ses effets « si la responsabilité de l'autre

¹ Cf. annexe, N° II.

² Cf. ROSSET, *Les accords de clearing et les obligations contractuelles*, Lausanne et Bâle 1936, p. 41-43.

³ Cf. JAEGER, *op. cit.*, t. II, art. 71 LCA, rem. 19, p. 541.

assureur est définitivement écartée », par quoi il faut entendre, comme le dit plus explicitement le texte allemand, « wenn die Haftung durch ein endgültiges Urteil verneint worden ist ». L'assureur doit alors indemniser l'assuré comme s'il n'existait pas d'autre assurance puisqu'il ne peut pas prouver qu'un autre contrat donne à l'assuré le droit d'exiger la réparation du dommage¹. Ce troisième cas vise, apparemment, les différences de conditions² entre deux ou plusieurs assurances, couvertes *ipso jure*, aussi bien en cas de cumul de deux assurances transport qu'en cas d'assurance prise ailleurs, de sorte qu'il était superflu de le mentionner ; bien plus, il était illogique d'y faire allusion à l'art. 30 sans le signaler à l'art. 29.

Il eût été plus opportun de prévoir, comme le fait la clause d'assurance subsidiaire, que l'assuré doit tenir l'assureur au courant des démarches qu'il entreprend envers l'autre assureur et observer avec diligence les instructions éventuelles données à ce propos par l'assureur subsidiaire. En effet, ce dernier a un intérêt évident à ce que le procès mené par l'assuré contre l'autre assureur soit bien dirigé.

298. En résumé, que la double assurance résulte du cumul de deux assurances transport ou d'une assurance transport et d'une assurance « par ailleurs », les circonstances dans lesquelles l'assuré a droit à son indemnité sont à fort peu de choses près les mêmes. Pourquoi, dans ces conditions, les assureurs ont-ils jugé bon de prévoir pour chacune de ces deux éventualités des dispositions comportant surtout des différences formelles ?

¹ Cf. N° 294.

² Cf. N° 285.

CHAPITRE VII

CALCUL DE L'INDEMNITÉ ASSURÉE

1.

Généralités

299. Nous nous sommes occupés des sinistres et des préjudices qui peuvent donner naissance à une prétention de l'assuré contre son assureur transport ; nous avons vu les éléments de valeurs qui servent à déterminer l'étendue de la garantie donnée à l'ayant droit ; il nous reste à examiner la manière dont se calcule l'indemnité. Les conditions générales renferment sur ce point des dispositions nombreuses et minutieusement rédigées ; comme elles sont disséminées, il convient de les reprendre en les groupant.

300. Pour fixer le montant du dommage couvert par l'assurance, il faut établir l'importance de la perte ou de l'avarie. On y ajoute les débours, les impenses, y compris les frais et honoraires du commissaire d'avaries¹, ainsi que, le cas échéant, ceux d'un procès que l'ayant droit aurait intenté, à la demande de l'assureur, contre un tiers responsable du dommage². En revanche, suivant l'art. 46 : « Le preneur ne peut pas prétendre à une rémunération pour les peines et soins occasionnés par un sinistre ». Enfin, suivant l'art. 28 : « L'assureur ne doit rien pour la partie des charges assurées (frais, fret, droits de douane, etc.) qui se trouve économisée par suite d'un sinistre couvert par l'assurance ». Ces charges sont donc déduites du montant de l'indemnité calculée au moyen des éléments que nous venons d'énumérer.

¹ Cf. art. 34, al. 5 CGAT.

² Cf. art. 45, al. 1 CGAT.

301. Les art. 38, 39 et 40 contiennent les règles relatives à la détermination du montant des pertes ou avaries.

Pour les *marchandises avariées*, il faut établir d'une part, la valeur de la marchandise « à l'état sain », c'est-à-dire, suivant l'art. 38, al. 1, « celle qu'elle aurait eue au lieu de destination après avoir été dédouanée si elle y était arrivée en bon état » et, d'autre part, sa valeur « à l'état d'avarie » que l'on peut fixer soit par estimation, soit en recourant à une vente publique, qu'en vertu de l'art. 38, al. 2, l'assureur, le commissaire compétent ou l'autorité ont seuls le droit d'exiger, et qu'ils peuvent exiger même si l'expertise a eu lieu. L'art. 38, al. 3, prévoit que : « Si les marchandises ne sont avariées qu'en partie, la partie avariée, séparée de celle restée à l'état sain, est seule prise en considération pour la fixation du dommage ».

Une fois la valeur à l'état d'avarie connue, il convient de rechercher le taux de dépréciation ; on l'obtient par comparaison avec la valeur à l'état sain. L'application de ce taux à la valeur de remplacement, calculée suivant les règles de l'art. 27, fait ressortir l'importance de l'avarie telle que l'assureur la conçoit.

Lorsque la réparation des marchandises avariées est possible sans être plus onéreuse que le dommage en soi, c'est le prix des réparations qui constitue la diminution de valeur¹. L'art. 39 ne s'applique pas à ce cas, mais les clauses standard relatives à la casse de machines et de meubles ou d'objets de déménagement renferment sur ce point des règles précises. On peut regretter que les CGAT ne contiennent pas de dispositions analogues qui seraient applicables d'une manière générale chaque fois que des objets avariés sont soumis à réparation. Lorsque les marchandises avariées ont été vendues à la suite d'un sinistre avant l'arrivée à destination, il n'est pas nécessaire de rechercher le taux de dépréciation. Le dommage consiste alors, suivant l'art. 40, al. 2, dans la différence entre le produit net de la vente, qui revient au preneur, et la valeur de remplacement des marchandises vendues. Les anciennes conditions suisses prévoyaient au § 32, al. 2, chap. A, un mode de calcul analogue. Le tribunal de commerce de Zurich a relevé, dans un arrêt du 16 juin 1920², que l'expression « vente par suite d'un accident », analogue à celle des CGAT « vente

¹ Cf. RBA, vol. IV, N° 90, arr. trib. comm. ct. Zurich, du 16. VI. 1920.

² Id.

par suite d'un sinistre », n'est pas des plus heureuses car la vente n'est pas la conséquence directe d'un sinistre ; elle résulte d'un acte de volonté de celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Ce tribunal a précisé que ce texte concerne le cas où des marchandises sont vendues parce qu'un nouveau transport entraînerait l'aggravation du dommage ou la perte de la chose.

302. En cas de *perte*, le dommage se calcule « sur la valeur de remplacement, dans la proportion existant entre la partie et le tout » (art. 40, al. 1).

303. Dans certains cas, l'assureur n'est pas tenu de rembourser intégralement le dommage, tel que nous venons de le déterminer ; nous ne reviendrons pas sur la réduction de l'indemnité justifiée par une double assurance ; nous parlerons ultérieurement des déductions d'indemnités dues par des tiers ; nous envisagerons par contre les deux cas suivants :

304. a) Tout d'abord le cas de sous assurance : si la somme assurée se révèle inférieure à la valeur de remplacement, le dommage couvert par l'assurance sera réduit dans la proportion qui existe entre ces deux valeurs. C'est là le principe consacré par l'art. 41 CGAT et, d'une manière plus générale, pour toutes les assurances dommages, par l'art. 69, al. 2, LCA. Comme cette disposition est déclarée générale et absolue par les CGAT, elle paraît applicable même au cas où l'assurance aurait été conclue avec « valeur agréée »¹.

305. b) Ensuite, le jeu des « franchises », qui peut avoir pour effet de réduire l'indemnité ou même d'exclure l'assureur du remboursement. Nous nous arrêterons à cette notion.

II.

Calcul des franchises

306. On entend par *franchise*, dans le sens le plus général du terme, les limitations apportées à la garantie des assureurs, en ce qui concerne la mesure et les conditions dans lesquelles ils s'obligent à participer

¹ Cf. N° 260 sq.

aux dommages. Citons à titre d'exemple les risques exclus dont nous avons parlé au chapitre III.

307. *Sensu stricto*, on entend par franchise soit la limite au-dessous de laquelle le dommage n'est pas pris en considération, soit la part du dommage que l'assureur entend faire supporter par l'assuré. La franchise peut être fixée en valeur absolue (p. ex. fr. 100.—); plus généralement, elle s'exprime en pour-cent de l'une des valeurs en cause (p. ex. 3 % de la somme assurée)¹. C'est de ce genre de franchise que nous voulons traiter ici.

308. Les assureurs commencèrent dès le moyen âge à fixer des franchises; ils le firent tout d'abord non pas pour réduire la portée de leur engagement, mais pour prévenir ou éviter les réclamations relatives à des dommages insignifiants qui, d'une part, peuvent être considérés comme inhérents à tout transport, et qui, d'autre part, sont hors de proportion avec les frais de toute sorte qu'entraînent leur constatation et leur règlement. Plus tard, on adopta des tableaux de franchises, avec des limites variables suivant les catégories de marchandises ou les conditions de transport. Cela permit de maintenir des taux de primes uniformes quelles que fussent la nature de la marchandise et sa valeur². On fixa, par exemple, de fortes franchises pour des envois de pommes de terre, marchandise dont la valeur est faible, mais qui est exposée à des risques particulièrement importants puisqu'il s'agit de choses périssables et qui ne sont protégées par aucun emballage. Ce système astreignit les assurés à soigner de leur mieux le conditionnement des marchandises assurées, ce qui est moins onéreux pour eux qu'une augmentation de tous les taux de primes. Les assureurs se servirent encore des franchises pour intéresser l'assuré au sort de la marchandise, en laissant à sa charge une partie du risque lorsque l'assuré est en mesure de réduire ou d'aggraver ce risque par son comportement³. Enfin les assureurs recoururent aux franchises pour corriger la portée de la tarification: au lieu d'élever la prime, ils réduisent leurs engagements.

309. Si l'on s'en tient au rôle primitif des franchises, l'assureur devrait normalement payer l'intégralité d'un dommage dès que la limite est

¹ Cf. BONNECASE, *op. cit.*, N° 642, p. 530.

² *Id.* p. 531.

³ Voir à ce propos ce que nous avons dit des transports routiers sous N° 225.

dépassée (système des « franchises à atteindre » ou du « remboursement intégral »). C'est le système anglais, c'était aussi celui des anciennes conditions générales suisses. Il présente des inconvénients d'ordre moral car il peut inciter les commissaires d'avaries à majorer l'évaluation des dommages afin que, la franchise étant atteinte, l'assuré puisse obtenir le règlement du dommage. Lorsque l'assureur est hors de cause, les frais et honoraires d'intervention du commissaire d'avaries sont à la charge de l'assuré. Or, lorsque le commissaire d'avaries et l'assuré se connaissent, lorsqu'ils sont liés par des liens d'amitié ou d'affaires, lorsque celui-là dépend économiquement de celui-ci, la constatation des dommages peut manquer d'objectivité. En se montrant bienveillant, le commissaire rend service à un concitoyen, ou bien aussi, il se rend service à lui-même, au détriment d'un assureur lointain. La tentation est grande. Le rôle des franchises est ainsi compromis : au lieu de ne rien payer, les assureurs sont amenés à payer plus qu'ils ne l'auraient fait si aucune franchise n'avait été prévue.

310. Pour parer à ces inconvénients et pour tenir compte des autres fonctions de la franchise, les assureurs prévoient souvent que les dommages seront réglés sous déduction d'une franchise (« franchise à déduire » ou « avec paiement par excédents »). C'est un système qui a trouvé son application principalement en France et en Italie. Mais, sous le fouet de la concurrence, les assureurs de ces pays transforment souvent par convention particulière les franchises à déduire en franchises à atteindre.

311. Lors de l'élaboration des nouvelles conditions générales, les assureurs suisses décidèrent pour commencer, sans grand enthousiasme d'ailleurs, d'adopter le système des franchises à déduire. La question fut revue à la demande de certains directeurs de compagnies qui, changeant d'avis, soutinrent à leur tour que, dans la pratique, on serait fatalement amené, pour résister à la concurrence, à remplacer la franchise à déduire par la franchise à atteindre. Il fut décidé, en définitive, de faire figurer les deux systèmes dans les notions générales (*vide* § VIII CGAT). Quant au tableau des franchises concernant les marchandises de toute nature, qui était inséré dans les anciennes conditions — et que l'on retrouve dans nombre de polices étrangères — il fut supprimé, parce que désuet. En Suisse, les taux de franchises et leur mode d'application

sont aujourd'hui laissés à l'appréciation des assureurs ; ils sont fixés de cas en cas par convention spéciale ou, d'une manière plus générale, par une clause standard. Il convient de signaler ici qu'en cas d'assurance f. a. p., conclue selon l'art. 14, les dommages seront intégralement payés dès que la franchise fixée est atteinte.

312. Aux termes du § VII, la franchise doit se calculer sur la base de la valeur d'assurance de la marchandise (valeur définie à l'art. 25), déduction faite du déchet ou du coulage ordinaire¹. Mais, dans la pratique, la franchise est fréquemment calculée d'après la somme assurée. Quant à la police maritime française sur facultés, elle dispose à l'art. 11, § 1, que : « La franchise est indépendante du coulage ordinaire, déchet ou freinte de route, tel qu'il est fixé par l'usage ».

313. Le calcul de la franchise sur la base de la valeur d'assurance présente certains inconvénients : alors même qu'une avarie frapperait entièrement un lot déterminé, elle pourrait ne pas être remboursée par le seul fait que le montant du dommage n'atteindrait pas le taux de la franchise en raison de l'importance du chargement assuré. Afin d'éviter ce résultat inéquitable, les parties conviennent de diviser le chargement² suivant les séries ou lots (fixés d'après la nature, le nombre, les marques des colis ou de toute autre façon) qui sont considérés comme formant chacun l'objet d'une assurance distincte. Cette notion est consacrée par le § IX. Dès que le taux de la franchise est dépassé pour une de ces séries ou pour un de ces lots, l'assuré a droit à l'indemnité sans qu'il soit tenu compte de la valeur de l'ensemble du chargement assuré. Il se peut toutefois que le règlement par séries ou par lots se retourne contre l'assuré : ce sera le cas lorsque le dommage éprouvé par quelques séries ne dépasse pas le taux de franchise, alors qu'il serait atteint par le montant total du dommage portant sur l'ensemble du chargement.

Les franchises peuvent être aussi calculées par colis.

314. D'après le § VIII, al. 1, lorsque les parties ont fixé une franchise intégrale (p. ex., franc de ... %), « si les conditions particulières ne spécifient pas les quantités ou séries de colis sur lesquels la franchise doit

¹ Cf. N° 153 *sq.*

² Cf. BONNECASE, *op. cit.*, N° 643, p. 531.

être calculée, le calcul se fait sur l'ensemble. Il en est de même si, faute de numéros d'origine, il est impossible de former les séries convenues ». Ainsi, lorsque l'assurance est conclue ou réputée f. a. p. conformément à l'art. 14, la franchise de 5 % se calcule sur tout le chargement, à moins que les parties n'aient fixé un autre mode de calcul dans les conditions particulières. Au contraire, lorsque la franchise doit être déduite, « sauf convention contraire prescrivant la répartition en séries, la déduction se fait séparément pour chaque colis ; si, faute de numéros d'origine, la formation des séries convenues est impossible, la déduction se fait sur l'ensemble, le taux de franchise étant réduit de moitié »¹. Quant aux clauses standard relatives à l'assurance de risques spéciaux, elles précisent les bases sur lesquelles les franchises doivent être calculées.

Les déductions consécutives à l'application de franchises par excédents doivent être opérées après celles résultant de la sous assurance ou de la double assurance, par ex. ; il ne faut pas que l'assuré puisse tenter d'en éluder les effets en s'assurant ailleurs. Rappelons que si le preneur demande la couverture des risques de vol au cours des transports routiers, il lui est interdit d'assurer ailleurs la franchise de 25 % prévue par le contrat.

315. La franchise ne s'applique qu'en cas de perte ou d'avarie ; elle ne peut avoir pour effet de réduire l'indemnité pour débours, impenses ou contributions aux avaries communes. Cette solution, expressément consacrée par la police maritime française sur facultés (art. 11, § 3 et 4), et suivie en Allemagne également, se déduit *a contrario* des nouvelles conditions générales. En Italie, par contre, les contributions aux avaries communes sont réductibles par l'application des franchises.

¹ Cf. § VIII, al 2.

CHAPITRE VIII

OBLIGATIONS DU PRENEUR

316. Nous étudierons maintenant les obligations précontractuelles du preneur (déclarations); puis nous passerons à l'étude de ses obligations contractuelles que nous grouperons en trois catégories :

- a) paiement de la prime,
- b) déclarations à faire au cours du contrat,
- c) obligations en cas de sinistre.

Nous réservons au chapitre spécial que nous consacrerons aux contrats d'abonnement, l'étude des obligations particulières du preneur issues d'un tel contrat ¹.

I.

Déclarations précontractuelles

317. Il appartient en principe à l'acceptant de se rendre compte de l'objet du contrat qui lui est proposé et de suppléer au silence du proposant. Les parties ont toutefois, dans une certaine mesure, dès le début des pourparlers, le devoir de se renseigner réciproquement sur les faits d'une importance déterminante pour la décision qu'elles doivent prendre ².

La LCA protège les deux parties en disposant, d'une part, que l'assureur doit remettre au futur preneur d'assurance les conditions générales avant que ce dernier ait fait une proposition d'assurance ³; d'autre part, que le preneur est tenu de déclarer à l'assu-

¹ Cf. Chapitre XIV.

² Cf. VON TUHR, *op. cit.*, t. I, p. 169-170.

³ Cf. art. 3 LCA.

reur certains faits lors de la conclusion du contrat. Les CGAT dispensent l'assureur de la première de ces formalités, en excluant à l'art. 52 l'application de l'art. 3 LCA, ce qui ne saurait nuire au preneur qui connaît généralement d'avance les conditions générales d'assurance transport. En revanche, elles consacrent à l'art. 20 le devoir du preneur de signaler spontanément, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances qui sont de nature à influencer la décision de l'assureur. Ces déclarations doivent porter sur tous les faits que le preneur, le mandataire ou l'assuré connaissent ou auraient dû connaître, mais non sur de simples présomptions, et cela même lorsqu'ils doutent de l'exactitude des faits allégués, ou lorsqu'ils peuvent admettre que l'assureur en a déjà connaissance.

Cette protection exceptionnelle de l'assureur est pleinement justifiée car, lors de la conclusion du contrat, il ne connaît généralement pas la chose assurée ; il lui est même le plus souvent matériellement impossible de l'examiner ; il doit donc se fier entièrement à la description du risque qui lui est faite par le preneur ¹.

318. Nous donnerons quelques détails sur la nature des déclarations incombant au preneur, puis nous étudierons les sanctions encourues par celui-ci en cas d'infraction à ce devoir. Nous verrons enfin la déclaration provisoire qu'il peut faire lorsqu'il ne possède pas tous les renseignements nécessaires, au moment de la conclusion du contrat.

A. Déclaration spontanée

319. Comme le preneur ignore souvent les faits importants pour la détermination du risque, la LCA a précisé à l'art. 4, al. 3, que sont réputés tels, les faits au sujet desquels l'assureur a posé par écrit des questions précises et non équivoques. Le projet de la LCA ne stipulait pas simplement l'obligation du preneur de répondre aux questions qui lui sont posées ; il prévoyait que le preneur devait déclarer *spontanément* les faits susceptibles d'influencer l'appréciation des risques ². Cette solution, moins favorable au preneur, est consacrée par l'art. 20 des nouvelles conditions générales : le preneur doit non seulement répondre aux questions posées par l'assureur, mais encore déclarer spontanément toutes

¹ Cf N° 259.

² Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 5, al. 2 LCA, rem. 2, p. 95.

les circonstances spéciales qui pourraient aggraver le risque ; peu importantes celles qui le diminueraient. M. de Courcy propose, à cet égard, un principe directeur fort juste : « Quand un souci particulier, quel qu'il soit, est le motif déterminant qui fait rechercher une assurance, l'assuré doit faire la déclaration de ce souci »¹. Il incombera, le cas échéant, au preneur de prouver que les faits qu'il s'est abstenu de signaler, n'étaient pas susceptibles de modifier l'appréciation de l'assureur quant au risque assuré.

320. Les anciennes conditions générales imposaient implicitement une déclaration spontanée au preneur, tout en énonçant certains points spéciaux sur lesquels l'assureur devait être particulièrement renseigné. A titre d'indication, nous reproduirons, en les groupant, les dispositions dispersées des anciennes conditions qui prévoyaient les faits que le preneur devait signaler. C'étaient :

- a) la somme pour laquelle les marchandises doivent être assurées ; le cas échéant, la somme à assurer en prévision des frais résultant du transport et du séjour à destination ou à titre de bénéfice espéré ;
- b) la nature, la valeur et le poids des marchandises à assurer ;
- c) les marques et numéros des colis ainsi que leur nombre ;
- d) le lieu de départ et celui de destination ;
- e) si le transport comporte un trajet maritime, le nom du navire ; celui du transporteur ; le mode de chargement des marchandises ; plus spécialement, leur situation sur le pont du navire. Il y avait lieu de déclarer encore si les marchandises étaient prises à terre pour être placées à bord d'un navire ou transbordées d'un autre navire ou d'un chaland ; si un transport préliminaire devait être effectué sur allèges, ou si des transbordements devaient être envisagés au cours du trajet ;
- f) les dernières nouvelles reçues par le preneur concernant l'époque du départ ; si le navire n'était pas encore arrivé au port désigné dans la déclaration comme lieu de départ, ou s'il l'avait déjà quitté, ou encore, si, après avoir pris la mer, il était revenu au lieu de départ ; si les marchandises avaient déjà été acheminées ;
- g) si une assurance avait été conclue ailleurs par le preneur ou par un tiers, au su du preneur, pour tout ou partie du transport (double assurance) ;

¹ Cité par GROS, *op. cit.*, p. 74.

- h) si la proposition d'assurance avait été faite pour un tiers ou ensuite d'une dépêche télégraphique (dans ce dernier cas, elle devait contenir le lieu et l'heure de départ de la dépêche).

321. Les nouvelles conditions se bornent à préciser que le preneur doit déclarer s'il y a double assurance et si les marchandises sont usagées, avariées ou expédiées en retour. Cette dernière précision n'était pas indispensable, car il ressort de l'art. 9 que l'état de la marchandise influence la détermination de l'assureur. Une énumération des faits principaux sur lesquels l'assureur doit être renseigné trouve tout naturellement sa place dans un questionnaire ; elle est superflue dans des conditions d'assurance, en particulier dans le domaine des transports puisque, comme nous l'avons vu, celles-ci ne sont pas régulièrement remises au preneur avant qu'il ait fait sa proposition¹.

322. L'obligation de déclarer ne se rapporte pas uniquement aux faits connus du preneur. D'après l'art. 21 des conditions générales, lorsque l'assurance est conclue par un mandataire du preneur, les circonstances connues de ce dernier doivent être déclarées également. La LCA prévoit d'une manière plus générale, à l'art. 5, al. 1, que l'obligation de déclarer s'étend aux représentants du preneur lorsque l'assurance est conclue par leur intermédiaire ; cette disposition vise seulement les représentants contractuels, l'obligation des représentants légaux étant régie par le droit commun.

L'art. 5, al. 1, LCA n'a pas été exclu par l'art. 52 CGAT. On peut se demander si cette disposition légale est inapplicable par le simple fait que l'art. 21 CGAT prévoit une solution plus restrictive. A notre avis, cette dernière disposition constitue un cas d'application de l'art. 5, al. 1, LCA, qui peut donc être invoqué subsidiairement. Il eût été plus clair de reproduire textuellement l'art. 5, al. 1, LCA à l'art. 21 CGAT.

Signalons que les anciennes conditions paraissaient limiter aux seuls « mandataires » l'obligation de déclarer les faits qu'ils connaissaient. Le texte allemand — qui était le texte original — faisait allusion au contrat conclu par un « Vertreter », ce qui était conforme à la loi. En revanche, dans la traduction allemande des nouvelles conditions, il est question de « Beauftragte ». Peut-être ce terme a-t-il été choisi pour exprimer que

¹ Cf. N° 37.

seuls les *représentants contractuels* ont l'obligation de déclarer ce qu'ils savent personnellement.

323. Enfin, en vertu de l'art. 22 : « Lorsque l'assurance est prise pour compte d'autrui, les circonstances connues de l'assuré doivent être signalées à l'assureur au moment de la conclusion du contrat »¹. L'art. 5, al. 2, LCA contient une disposition analogue, mais elle fait deux réserves.

La première se rapporte au cas où l'assurance a été conclue à l'insu de l'assuré. Il était superflu de faire expressément allusion à ce cas dans la loi, car elle restreint l'obligation de déclarer aux questions posées par l'assureur², et, si l'assureur a posé des questions à l'assuré, ce dernier ne peut ignorer qu'une assurance est conclue à son profit. Cette réserve eût en revanche trouvé sa place dans les conditions d'assurance transport, puisque le principe de la déclaration spontanée y est consacré ; elle n'est cependant pas indispensable.

La seconde réserve se rapporte au cas où l'assuré n'a pas la possibilité d'aviser à temps le proposant des faits importants à signaler. Cette disposition est applicable, à notre avis, à l'assurance basée sur les CGAT.

324. Le preneur doit déclarer tous les faits qu'il connaît ou doit connaître en vertu des règles de la bonne foi, ou dont l'ignorance serait imputable à une faute ou à une négligence de sa part. Il n'a pas, en Suisse, l'obligation de s'informer de toutes les circonstances qui pourraient influencer la décision de l'assureur. Les oublis mêmes ne peuvent lui être imputés. La déclaration doit être subjectivement exacte ; peu importe qu'elle ne le soit pas objectivement. Elle doit être complète, à moins que l'assureur ne se contente de réponses insuffisantes³.

En France, les fausses déclarations sont sanctionnées, qu'elles aient été volontaires ou non. Ce régime rigoureux se soutient par le fait que l'obligation de déclarer est fondée sur le caractère aléatoire du contrat et non sur la bonne foi : l'assureur doit être mis en mesure de connaître tout ce qui est de nature à influencer sur son appréciation. Il peut s'exonérer de toute responsabilité à raison d'un fait parfaitement ignoré de l'assuré, mais consent alors à la restitution de la prime perçue.

¹ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 5 LCA, rem. 1, p. 91.

² Id., art. 5, al. 2 LCA, rem. 2, p. 95.

³ Id., art. 4, LCA, rem 6 c, p. 78-81.

325. Toute infraction à l'obligation de déclarer est sanctionnée, quelle qu'ait été en l'espèce son influence sur la décision prise par l'assureur ; cette sanction est fondée sur une attitude contraire à l'obligation du preneur et non sur un vice du consentement. La LCA autorise l'assureur à se départir du contrat dans un délai déterminé, en cas d'infraction à cette obligation. Les conditions générales prévoient que l'infraction entraîne automatiquement la nullité du contrat, la prime perçue restant acquise à l'assureur, à titre d'indemnité.

Sur ce point, la réglementation française est moins draconienne pour l'assuré. La réticence et la fausse déclaration n'entraînent habituellement la nullité que lorsqu'elles ont effectivement influé sur l'appréciation du risque.

Le preneur n'est pas fondé à s'exculper en invoquant l'un des motifs prévus à l'art. 45 LCA¹, cette disposition ne s'appliquant qu'à la violation des obligations contractuelles proprement dites, et non à celle des obligations précontractuelles. D'ailleurs, l'art. 8 LCA indique déjà certaines hypothèses dans lesquelles la sanction prévue sera inopérante. Ce sera en particulier le cas, suivant les al. 3 et 4 de cette disposition, si l'assureur connaissait ou devait connaître le fait qui n'a pas été déclaré ou qui l'a été inexactement. Les conditions générales pour l'assurance transport excluent à l'art. 52 l'application de cette règle de droit dispositif ; elles prévoient, au surplus, à l'art. 20, al. 1, que : « l'obligation du preneur existe même lorsqu'il peut être admis que l'assureur, ou son représentant, ont déjà connaissance de la circonstance à mentionner ».

B. Déclaration provisoire

326. Souvent le preneur ne possède pas tous les renseignements qu'il doit fournir à l'assureur, au moment de la conclusion du contrat. L'assureur s'engage alors provisoirement sur la base de données relatives au voyage, à la nature des marchandises, aux quantités chargées et à la somme approximative assurée ; il délivre généralement au preneur une lettre de couverture constatant son engagement provisoire. L'assurance n'est définitivement conclue que lorsque le preneur aura complété ses renseignements. Il doit le faire dans les quarante-huit heures à compter du moment où il est en possession des renseignements qui manquaient.

¹ Cf. N° 423 sq.

327. Les CGAT ne prévoient pas expressément la sanction encourue par le preneur s'il ne renseigne pas l'assureur dans le délai prescrit. En fait, cette infraction constitue une « réticence » qui doit être sanctionnée comme telle. La sanction ne pourra être appliquée que lorsque l'assureur aura déclaré sans équivoque au preneur qu'il s'engage provisoirement. Au cas où le preneur aurait pu déduire de l'attitude de l'assureur que le contrat a été conclu définitivement, et non provisoirement, il serait délié, dès ce moment, de l'obligation prévue à l'art. 20, al. 3.

II.

Paiement de la prime

328. La *prime* constitue l'un des éléments essentiels du contrat d'assurance. Pour que ce dernier soit parfait, la prime doit être déterminée ou déterminable ; il suffira, par exemple, qu'un tarif de taux de primes soit annexé à la police ; ce procédé est généralement utilisé dans l'assurance transport par police d'abonnement. La prime représente la prestation du preneur ; elle est l'équivalent des risques assumés par l'assureur et de ses frais d'administration.

329. Le preneur doit encore payer certains *frais accessoires*, relatifs à l'établissement et à l'expédition de la police d'assurance ou de tous autres documents constatant ses droits, tels que les certificats d'assurance qui prouvent l'existence d'une assurance conclue sur la base d'un contrat d'abonnement, ou les avenants, qui constatent les modifications apportées aux polices d'assurance.

330. En principe, dès la conclusion du contrat, l'assureur est tenu à garantie et le preneur est débiteur de la prime¹. L'art. 22, al. 1, LCA précise que la prime, qui, suivant l'art. 74, al. 2, ch. 1 CO est portable, est payable au siège social de l'assureur.

331. Si la prime n'a pas été payée à ce moment, l'assureur court le risque d'insolvabilité du débiteur. Pour éviter ce danger, l'assureur

¹ Cf. art. 19, al. 1, LCA.

subordonne fréquemment sa garantie au paiement de la prime, par une clause connue, en allemand, sous le nom d'«*Einlöschungsklausel*», que nous traduirons par «*clause de report*». La LCA prévoit à l'art. 19, al. 3, que l'assurance déploie ses effets, en dépit de cette clause, si l'assureur a délivré la police avant le paiement des primes. Les conditions générales d'assurance transport dérogent à cette disposition qui, abstraction faite de cette branche, ne peut être modifiée au détriment du preneur, en prévoyant que : «*Nonobstant la délivrance de la police, l'assurance n'entre en vigueur qu'après l'acquittement de la prime et de ses accessoires* ».

La clause de report ne signifie pas que la formation du contrat est différée jusqu'au paiement de la prime ; si tel était le cas, le contrat d'assurance serait un contrat réel¹. Elle ne sert pas davantage à fixer le moment auquel le contrat entre en vigueur, c'est-à-dire le moment à partir duquel le preneur est débiteur de la prime et à partir duquel l'assureur prend les risques à sa charge (prise d'effet du contrat). Elle est uniquement destinée à retarder la naissance de l'engagement de l'assureur.

D'après M. Besson², une clause de report de l'assurance s'applique, sauf disposition contraire, non seulement à l'engagement de l'assureur, mais aussi à celui de l'autre partie. Ainsi conçue, la clause de l'art. 31, al. 3, CGAT devrait être considérée comme un terme suspensif. Aucune prime ne serait due pour la période qui s'écoule entre la formation du contrat et le paiement, date à laquelle l'assurance entre en vigueur. Si le contrat était conclu pour une durée déterminée (assurance globale ou à terme, p. ex.), le délai serait compté à partir du paiement de la prime. Il y aurait solidarité entre le risque, appelé par la doctrine allemande *initium matériel* de l'assurance, et la prime, appelée *initium technique*. Cette conception entraîne des conséquences très peu satisfaisantes : si le contrat est modalisé par un terme suspensif et que les prestations ne soient pas exigibles dès la conclusion de l'assurance, comment l'assureur pourra-t-il poursuivre le preneur qui, en fait, sera seul maître de l'assurance ? Une fois le contrat conclu par échange réciproque de volontés, le preneur pourrait différer le paiement des primes jusqu'au jour où la réalisation d'un risque de transport lui paraîtra imminente. Cette auto-sélection serait contraire aux principes sur lesquels est basée l'assurance.

¹ Cf. N° 7.

² Cf. BESSON, *op. cit.*, p. 55 sq.

Roelli admet, sans d'ailleurs chercher à approfondir la question, que *seuls les engagements de l'assureur* sont différés par la clause de report ¹. L'assureur peut alors poursuivre le paiement de la prime, si le preneur ne s'exécute pas. Comme la police d'assurance a le caractère d'une reconnaissance de dettes pour le montant des primes dues ², la poursuite du débiteur sera aisée toutes les fois qu'une police lui aura été délivrée.

332. L'art. 20 LCA prévoit que le débiteur de la prime n'est en demeure qu'après sommation comportant un délai de paiement de quinze jours, mais l'art. 52 CGAT exclut, pour la branche transport, l'application de cette disposition non impérative. C'est donc le droit commun qui réglera la demeure du débiteur, sauf en cas de retard dans le paiement de primes basées sur un contrat d'abonnement ; ici, les conditions générales contiennent des dispositions spéciales ; nous les étudierons sous peu ³.

333. La clause de report ne se conçoit que si la prime est portable. Elle est sans valeur lorsque l'assureur a expressément ou tacitement renoncé à son droit d'exiger que la prime soit payée chez lui ; lorsque, par exemple, l'assureur offre de percevoir les primes au domicile du preneur, ou les y perçoit régulièrement. En pareille éventualité, il ne dépend plus de la seule volonté du débiteur de faire naître la garantie de l'assureur. Ce dernier peut retarder son engagement en omettant de percevoir la prime à l'époque fixée. Le preneur, il est vrai, pourrait remédier à la négligence de l'assureur en portant spontanément la prime à ce dernier ou en la consignant.

La clause de report est également inefficace lorsque le paiement de la prime au domicile de l'assureur a été retardé par le fait de ce dernier — bureaux fermés un jour ouvrable, p. ex. — ou lorsque l'assureur a consenti au preneur un délai de paiement ; ce faisant, l'assureur est présumé accepter de courir le risque d'insolvabilité du preneur.

334. Les clauses de paiement au comptant et de report de l'engagement de l'assureur sont inapplicables aux contrats conclus sur la base d'une *police d'abonnement*. Ces contrats ne se concilient guère avec un

¹ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 19 LCA, rem. 3 b, p. 272.

² Cf. JAEGER, *Commentaire de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite*, trad. Petitmermet et Bovay, 1920, t. I, art. 82 LP, rem. 4, p. 242.

³ Cf. N° 334.

paiement de primes au comptant. Ils prennent naissance au moment de l'application, c'est-à-dire de l'inscription de l'objet de l'assurance dans un registre. L'assurance rétroagit à la date de l'expédition de l'envoi¹. Obliger le preneur à verser le coût de l'assurance au moment de chaque application, rendrait illusoires les avantages et les simplifications introduits par le contrat d'abonnement. Aussi a-t-on prévu à l'art. 90, qu'en dérogation à l'art. 31, les primes et leurs accessoires sont payables périodiquement, suivant un décompte établi par l'assureur. Un délai de quinze jours, à dater de l'envoi du décompte, est imparti au preneur pour le paiement des primes.

335. Lors du règlement d'un dommage, les primes échues sont *compensées* avec l'indemnité, dans la mesure où elles peuvent être imputées à l'ayant droit (art. 92).

336. Il résulte de ce qui précède que l'engagement de l'assureur n'est pas subordonné au paiement de la prime pour les contrats d'assurance basés sur des polices d'abonnement. C'est la raison pour laquelle celles-ci règlent avec précision les conséquences du défaut de paiement des primes dans le délai prescrit.

À l'expiration du délai de paiement, et après sommation infructueuse comportant un délai de huit jours, l'assureur peut poursuivre le preneur en paiement de sa créance. En outre, il a la faculté de suspendre l'assurance pour les expéditions futures, aussi longtemps que le preneur en demeure n'a pas payé les primes, ou même d'annuler le contrat d'abonnement avec effet rétroactif (résiliation). Dans ce dernier cas, l'assurance ne s'applique ni aux transports en cours ni à ceux déjà effectués et pour lesquels la prime n'a pas été payée.

337. D'après l'art. 20, al. 3, LCA, si la sommation — comportant un délai de quatorze jours — reste sans effet, l'obligation de l'assureur est automatiquement *suspendue* à l'expiration du délai. Les CGAT excluent l'application de l'art. 20 LCA. La suspension ne se produit donc pas *ipso facto*, mais seulement par une décision de l'assureur que ce dernier doit communiquer au preneur par télégramme ou par lettre recommandée, et qui prend effet, d'après l'art. 90, al. 3, CGAT, dès la consignation de l'avis.

¹ Cf. N° 458 sq.

338. En principe, en cas de *résiliation* du contrat, toutes les créances qui en découlaient sont éteintes. En l'espèce, les conditions générales confèrent à l'assureur la faculté de cumuler la poursuite du débiteur avec l'annulation des contrats d'assurance pour lesquels les primes n'ont pas été payées. Cette mesure rigoureuse était indispensable pour éviter que le preneur ne procède à une autosélection des risques.

339. Si la poursuite et l'annulation avaient été facultatives, le preneur aurait été incité à ne pas payer les primes lorsque, pour une raison quelconque, il n'aurait pas eu intérêt à être assuré. Il aurait payé ultérieurement ces primes, le jour où un sinistre eût été imminent ou même déjà réalisé. La menace de poursuite prévient des spéculations de ce genre, mais elle ne protège pas suffisamment l'assureur qui doit avoir la possibilité de se délier immédiatement des assurances pour lesquelles les primes ne sont pas régulièrement payées.

340. Les conditions générales n'imposent aucun délai à l'assureur pour poursuivre, suspendre l'assurance ou annuler le contrat. L'art. 21 LCA, qui prévoit un délai de deux mois pour l'exercice de la poursuite, délai à l'expiration duquel l'assureur est présumé s'être départi du contrat, n'est pas applicable. C'est donc la prescription ordinaire qui s'appliquera¹ ; l'assureur sera réputé avoir renoncé à la résiliation ou à la suspension du contrat, s'il n'exerce pas ce droit à bref délai, dès la demeure du débiteur.

Il n'est pas nécessaire que l'assureur fasse usage simultanément des diverses facultés que lui confère l'art. 90, al. 2, CGAT. Il va de soi cependant que le paiement du preneur prive l'assureur qui n'a pas suspendu ou annulé le contrat, de la faculté de le faire.

III.

Déclarations du preneur au cours du contrat

341. Il arrive fréquemment qu'un transport ne soit pas exécuté de la manière prévue dans le contrat de transport ou conformément aux indications données à l'assureur ; il peut arriver, par exemple, que

¹ Cf. N° 426.

la marchandise soit chargée sur un véhicule autre que celui qui a été désigné ou qu'aucune déclaration de valeur ni recommandation n'aient été faites pour l'expédition d'un envoi postal, alors que l'art. 75 CGAT exige cette mesure de précaution pour tous les pays et entreprises de transport qui l'admettent. Aux termes des CGAT, analogues sur ce point à la LCA, le contrat d'assurance subsiste alors tel quel, à moins qu'il n'y ait aggravation essentielle du risque.

342. L'*aggravation* est essentielle, suivant l'art. 28, al. 2, LCA, reproduit à l'al. 3 de l'art. 24 CGAT : « lorsqu'elle porte sur un fait qui est important pour l'appréciation du risque et dont les parties avaient déterminé l'étendue lors de la conclusion du contrat ». Dans cette éventualité, ou bien l'assuré est déchu de ses droits envers l'assureur, ou bien la garantie de l'assureur subsiste, moyennant paiement d'une surprime et à condition que le preneur déclare sans délai les modifications survenues.

343. Selon l'art. 24 CGAT : « Si l'*aggravation* essentielle intervient sans le fait du preneur, celui-ci doit, sous peine de déchéance, l'annoncer à l'assureur dans les 48 heures à compter du moment où il en a connaissance et payer un supplément de prime correspondant à l'aggravation du risque ». Il en est ainsi notamment en cas d'assurance conclue ailleurs sur les mêmes risques et en cas de déviation, d'escale ou de transbordement non prévus lors de la conclusion du contrat (*vide* sur ce point l'art. 12a *in fine*). Relevons ici que, suivant l'art. 58, relatif aux transports par eaux continentales : « S'il y a transbordement de la marchandise, dans le but d'alléger le bateau en raison des basses eaux, l'assurance est maintenue pour autant que le nouveau bateau soit en bon état de navigabilité. Le transbordement doit être annoncé sans délai à l'assureur qui peut exiger une surprime proportionnelle si le nouveau bateau n'a pas la classification ou la qualification convenues ».

344. Lorsque l'*aggravation* essentielle est *provoquée par le preneur* ou par son ayant cause, l'assureur cesse, selon l'art. 24, al. 1, CGAT d'être lié pour l'avenir. La LCA dispose à l'art. 29, al. 3, en prévision de cette éventualité, que : « Le contrat peut stipuler si, dans quelle mesure et dans quels délais le preneur doit donner avis de l'aggravation du risque à l'assureur ». Les CGAT ne contiennent pas de disposition de ce genre ; celle-ci constituerait un affaiblissement de la sanction.

345. Les conditions générales règlent séparément certains cas d'aggravation essentielle provoquée par le preneur ou son ayant cause : suivant l'art. 12 b, l'assureur est libéré de sa garantie « lorsque le preneur, effectuant le transport lui-même ou par ses gens, a chargé le véhicule au delà de sa capacité de chargement, ou ne s'est pas conformé aux prescriptions légales ou administratives sur le magasinage, la navigation, le transport ou la circulation ». Cette faute du preneur libère donc l'assureur non seulement de la garantie des dommages qui en sont résultés, mais de toute garantie¹ quelconque. L'assureur est aussi libéré, en vertu de l'art. 12 a, dont nous extrayons ce qui suit : « lorsque le voyage ou le véhicule ne sont pas ceux convenus ou lorsque, à défaut de convention sur ce point, le véhicule ne réalise pas les conditions requises par le transport dont il s'agit ».

Il convient de signaler ici que l'art. 89 indique sur quels genres de véhicules la marchandise doit être chargée pour bénéficier de la couverture accordée en vertu d'une police d'abonnement. L'assureur ne couvre évidemment pas, en pareille éventualité, tous les transports, quelles que soient les conditions dans lesquelles ils pourront être effectués.

Mentionnons encore pour mémoire l'art. 71 CGAT ; il est analogue à la règle de l'art. 12 que nous venons de reproduire, mais concerne spécialement les transports routiers. Quant à l'art. 57 CGAT, il prévoit non pas la libération de l'assureur, mais une limitation de l'assurance pour les transports effectués sur des lacs, fleuves, rivières ou canaux dont la navigabilité n'est pas reconnue officiellement ». Enfin, s'agissant des envois postaux, il faut considérer que l'assurance ne couvre pas les marchandises qui n'ont pas été expédiées sous recommandation ou avec valeur déclarée, alors qu'elles auraient pu l'être.

IV.

Obligations en cas de sinistre

A. Avis de sinistre

346. L'assureur doit être informé sans délai de tout sinistre pour qu'il puisse entreprendre, sur-le-champ, les démarches nécessaires à la constatation des faits et pourvoir éventuellement lui-même aux mesures

¹ Cf. N° 134.

utiles de sauvetage. L'obligation d'annoncer le sinistre incombe au preneur. Elle rejaillit de plein droit sur ses ayants cause et ayants droit, et plus spécialement sur l'assuré.

Les anciennes conditions ne mettaient cette obligation à la charge de l'assuré que dans la mesure où il avait eu connaissance de l'assurance. Cette précision a été supprimée dans les nouvelles conditions ; elle était superflue puisque l'art. 45 LCA, permettant à l'assuré de se libérer notamment lorsqu'il ignore l'assurance conclue à son profit, est applicable. Elle était par contre en place dans les anciennes conditions qui excluaient l'application de l'art. 45, al. 1 et 2, LCA.

L'obligation d'aviser l'assureur ne concerne que les sinistres dont les intéressés ont connaissance et ceux dont ils auraient dû avoir connaissance. Ils n'ont pas, d'après les conditions générales, l'obligation de s'informer de l'éventualité d'un sinistre.

Lorsqu'ils n'ont connaissance du sinistre que tardivement, ils ne sont pas déchargés de leur obligation. Ils doivent aviser l'assureur sans délai, même si, selon leur appréciation personnelle, un avis immédiat n'est plus indispensable. Seuls doivent être annoncés les sinistres couverts par l'assurance. Il sera néanmoins dans l'intérêt du preneur, de l'ayant cause ou de l'ayant droit d'aviser l'assureur, par mesure de sécurité, de tout sinistre, que ses conséquences leur paraissent à première vue couvertes ou non.

Un sinistre doit être considéré comme arrivé et connu du preneur dès que ce dernier a appris que la marchandise a été endommagée ou a disparu au cours du transport. Le simple fait de la non-arrivée de la marchandise à temps au lieu de destination, au moment où elle aurait dû y parvenir, ne suffit toutefois pas à créer cette présomption. L'obligation d'aviser prend naissance dès que le preneur a connaissance de la survenance d'un sinistre, et non à partir du moment où il a constaté un dommage.

Elle est violée lorsque, par exemple, le preneur adresse l'avis tardivement, lorsqu'il l'adresse à une fausse destination, lorsqu'il omet de l'envoyer ou qu'il renseigne l'assureur d'une manière inexacte.

347. D'après les anciennes conditions, ces infractions étaient sanctionnées d'une manière variable suivant le mode de transport, et cela, sans motif plausible. Lorsque le sinistre était survenu pendant un transport fluvial, « l'assuré » était responsable seulement du préjudice attribuable

à sa négligence (chap. B, § 18). L'assureur devait par conséquent prouver que le défaut d'avis lui avait occasionné un préjudice. L'assuré pouvait s'exculper en prouvant que son omission était excusable. Cette solution correspondait à celle que prévoit la LCA, en son art. 37, al. 2. S'agissant des transports terrestres, il était prévu que le preneur devait supporter les conséquences du défaut ou du retard de l'avis (cf. chap. C, § 16). Pareille disposition astreignait aussi l'assureur à prouver l'existence d'un dommage résultant de l'inexécution de l'obligation du preneur. Il devait prouver, par exemple, que des mesures de sauvetage entreprises par lui à réception d'un avis donné tardivement avaient été inefficaces à cause de ce retard. Il semble que le preneur n'avait aucune possibilité de s'exculper. Dans les deux cas que nous venons d'envisager, l'assuré n'était donc pas déchu de ses droits ; la réduction de l'indemnité prévue correspondait aux dommages-intérêts dus ensuite d'inexécution de l'obligation de donner avis. Chose curieuse, l'art. 38, al. 3, LCA, qui prévoit que l'assureur n'est pas lié par le contrat si l'omission a été commise dans une intention frauduleuse, n'était pas déclaré applicable, d'après les dispositions diverses des anciennes conditions.

Lorsque le sinistre était survenu pendant un transport maritime, l'assuré était déchu de son droit à l'indemnité, en cas d'inobservation de la prescription d'aviser (chap. A, § 18).

348. Les nouvelles conditions d'assurance ont repris cette solution pour tous les modes de transport. L'assureur est ainsi dispensé de fournir la preuve d'un préjudice résultant de l'infraction. Cette solution, dérogeant à l'art. 38 LCA, de droit dispositif, a été reconnue valable par le TF. Elle n'est donc pas contraire à l'art. 20 CO. Le TF a jugé que l'inobservation des formalités prescrites par les conditions d'assurance pour la détermination des faits n'entraîne la déchéance des droits de l'assuré que lorsque cette conséquence est expressément prévue par les dites conditions.

Le retard de l'avis ne pourra être invoqué lorsque le preneur ou l'ayant droit, en demeure sans faute de leur part, auront informé l'assureur du sinistre, sitôt l'empêchement disparu (art. 45, al. 3, LCA). En vertu de l'art. 45, al. 1, LCA, ils pourront invoquer des motifs d'excuse lorsque l'obligation d'aviser aura été inexactement remplie sans faute de leur part.

B. Atténuation des risques

349. En Suisse, comme à l'étranger, l'assuré a l'obligation d'atténuer les effets du risque ; il doit faire tout ce qui est en son pouvoir pour éviter un sinistre ou pour en réduire les effets.

L'obligation de restreindre le dommage a pour objet non seulement les mesures de sauvetage matériel et de conservation des marchandises, mais aussi la sauvegarde des intérêts pécuniaires de l'assureur contre des tiers responsables du dommage. Nous consacrerons un chapitre spécial à la sauvegarde des droits de recours et n'étudierons ici que les autres modes d'atténuer les effets d'un sinistre.

350. L'art. 61, al. 1, LCA dispose que l'ayant droit est obligé de faire tout ce qui est possible pour restreindre le dommage. L'omission des mesures opportunes destinées à prévenir un sinistre menaçant est implicitement sanctionnée, non par l'art. 61 LCA, mais par l'art. 14 LCA, relatif aux sinistres imputables à l'assuré. M. Jaeger relève à ce propos que si le preneur n'a pas pris les mesures préventives qui s'imposaient, il est considéré comme ayant provoqué le sinistre¹.

351. Les nouvelles conditions précisent à l'art. 32, al. 2, que : « En cas de sinistre ou de menace de sinistre, le preneur doit veiller sans délai au sauvetage et à la conservation de la marchandise et prévenir autant que possible l'aggravation du risque ». L'obligation incombant au preneur — ou à ses ayants droit ou ayants cause — consiste donc à prévenir ou à restreindre tout dommage.

352. La loi n'impose pas à l'ayant droit une obligation pure et simple. Elle l'oblige uniquement à faire « tout son possible » (le texte allemand dit « tunlichst ») pour restreindre le dommage. Les effets d'une infraction à cette obligation ne se produisent que si cette infraction est inexcusable ; il conviendra d'apprécier les faits en tenant compte des usages et de la pratique. Les conditions générales, elles, ne contiennent pas cette réserve ; aussi, le preneur ou l'ayant droit ne pourront-ils s'exculper que dans la mesure où l'omission ne leur est pas imputable (art. 45, al. 1, LCA)².

¹ Cf. JAEGER, *op. cit.*, t. II, art. 61 LCA, rem. 4, p. 320.

² Cf. N° 423.

353. S'il n'y a pas péril en la demeure, la loi impose à l'ayant droit l'obligation de requérir de l'assureur des *instructions* sur les mesures à prendre (art. 61, al. 1, *in fine*). L'ayant droit doit alors se conformer à ces instructions. Les anciennes conditions prévoyaient déjà cette obligation. Elle n'est pas mentionnée dans les CGAT ; elle doit être néanmoins observée par le preneur ou l'ayant droit, car l'art. 61 LCA n'est pas exclu par les conditions générales.

354. Celles-ci confèrent à l'assureur le droit d'*intervenir* lui-même et de prendre les dispositions qui lui paraissent utiles, en vue de prévenir des pertes et avaries ou leur aggravation, s'il y a péril en la demeure (art. 36), mais le preneur ne doit pas en conclure que l'assurance couvre le dommage, que l'assureur reconnaît sa responsabilité ou qu'il renonce aux droits qui lui sont conférés par la police (cf. art. 51, al. 3 *in fine*).

355. Lorsque le preneur ou l'ayant droit omettent d'atténuer un dommage ou ne prennent pas des mesures suffisantes et appropriées à cette fin ; lorsqu'ils exécutent eux-mêmes des opérations pour lesquelles ils devraient recourir à des spécialistes ; lorsqu'ils chargent des tiers non qualifiés de procéder à ces opérations ou qu'ils leur donnent des instructions insuffisantes ; lorsqu'ils ne requièrent pas les instructions de l'assureur ; lorsque, les ayant requises et reçues, ils ne les observent pas ou les exécutent mal¹ et, dans tous autres cas analogues, l'assureur serait fondé, en vertu de l'art. 61, al. 2, LCA, à réduire l'indemnité au montant auquel elle aurait été ramenée si l'obligation avait été remplie.

356. Les CGAT appliquent à ces infractions la même sanction qu'en cas d'omission de l'obligation d'aviser l'assureur d'un sinistre. Cette sanction — perte de tout droit à l'indemnité — n'est pas mentionnée à l'al. 2 de l'art. 32, mais on peut la déduire de cet article considéré dans son ensemble.

M. Jaeger estime que cette sanction aggravée n'est pas compatible avec l'art. 20 CO². Selon lui, lorsque l'ayant droit prouvera que son omission a été sans influence sur le dommage, il serait contraire aux bonnes

¹ Cf. JAEGER, *op. cit.*, t. II, art. 61 LCA, rem. 30, p. 333.

² *Id.*, art. 61 LCA, rem. 32, p. 334.

mœurs que l'assureur pût invoquer la clause de déchéance. La jurisprudence allemande reconnaît la validité de cette clause.

357. D'après les anciennes conditions, la sanction variait suivant le genre de transport assuré : pour les transports par mer, la réglementation était analogue à celle des nouvelles conditions (cf. chap. A, § 18), bien que moins précise ; pour les transports par eaux continentales, il était prévu que l'assuré était responsable du préjudice qui pourrait résulter de sa négligence (cf. chap. B, § 18) ; c'est la solution consacrée par la police française sur facultés¹ ; enfin, pour les transports par terre, aucune sanction n'était insérée dans les conditions de sorte qu'il y avait lieu d'appliquer celle prévue par la loi.

C. Conservation des droits de recours contre les tiers

358. Dans les nouvelles conditions, les dispositions relatives à la sauvegarde et à l'exercice des droits de recours sont disséminées ; est-ce dû au hasard ? Les assureurs ont bien cherché à réunir toutes les dispositions concernant le recours mais, ainsi conçue, la construction des conditions manquait de suite. Les diverses étapes du recours, c'est-à-dire :

- 1) les mesures de sauvegarde (art. 33 et 35 principalement),
- 2) l'exercice des recours (art. 45),
- 3) la transmission des droits de recours à l'assureur (art. 49)

correspondent en effet à trois phases différentes du règlement des sinistres. L'art. 33 trouve son application avant toute demande d'indemnité ; l'art. 45, avant le paiement de cette indemnité et l'art. 49 au moment du paiement. Respectueux du plan des CGAT, nous n'étudierons ici que les mesures de sauvegarde des droits de recours incombant au preneur ou à ses ayants droit ou ayants cause.

359. Lorsque les circonstances permettent d'imputer le dommage à un tiers, le réceptionnaire a l'obligation d'adresser les réserves nécessaires au transporteur (capitaine, armateur, entreprise ferroviaire, etc.)² ou à leur représentant. Les formes à observer pour les réserves et protestations dépendent de la législation ou des usages du pays où le sinistre est survenu,

¹ Cf. Pol. fr. fac., art. 18, al. 3.

² Cf. notion § II CGAT.

ou encore des normes insérées dans le titre de transport. Dans tel pays, la conservation du recours exigera un acte officiel (p. ex. un exploit d'huissier) et dans ce cas, une communication par lettre recommandée ne suffira pas. Ailleurs, il se pourrait qu'une lettre même non recommandée ou une simple annotation de réserves sur le titre de transport suffisent, à condition d'être faites avant la livraison.

En raison de cette diversité de formes, les conditions générales ne formulent pas de règles rigides. Elles exigent néanmoins que les réserves soient faites dans tous les cas par lettre recommandée.

360. Lorsque les *pertes ou avaries* sont *apparentes*, les réserves doivent être formulées au plus tard au moment de la prise de livraison, c'est-à-dire lors de l'acceptation de la marchandise ; en cas de voyage combiné, ces réserves devront déjà être faites au terme du transport au cours duquel le dommage s'est produit.

361. Lorsque les *pertes ou avaries* ne sont *pas apparentes*, les réserves doivent être formulées dans les délais légaux. Ici encore, les assureurs suisses se sont abstenus de fixer le délai. Le projet de nouvelles conditions prévoyait que les réserves devaient être faites dans les trois jours dès la réception, en cas de perte ou d'avarie non apparente. Ce délai est celui de la loi française du 2 avril 1936, relative aux transports de marchandises par mer. Il n'a, en définitive, pas été adopté par les assureurs suisses car, dans certains pays, ces délais sont plus brefs. D'après le Dahir marocain, par exemple, le délai est de 24 heures. En Suisse, le délai est plus long ; il est fixé à sept jours par la loi fédérale sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur, du 29 mars 1893 (art. 44, ch. 2). La convention internationale des transports de marchandises par chemin de fer du 23 novembre 1933, en vigueur en Suisse depuis le 1^{er} octobre 1938, fixe le délai à sept jours également (art. 44, ch. 4 b).

362. Pour certains transports, faute d'avoir notifié ses réserves dans le délai prévu, le réceptionnaire est présumé avoir reçu les marchandises telles qu'elles sont décrites dans le titre de transport. Si, au contraire, le réceptionnaire a formulé des réserves conformes aux exigences de la loi et aux usages, aucune présomption légale ne lui est opposable ; il est présumé avoir reçu la marchandise dans l'état qui est décrit dans ses

réerves et protestations écrites. Ces présomptions tombent en cas de preuve contraire.

Dans d'autres cas, en l'absence de réserves formulées en temps utile et dans les formes prévues, le réceptionnaire est déchu de ses droits contre les tiers. C'est le cas notamment aux termes de la loi française du 2 avril 1936.

363. Le réceptionnaire doit en outre inviter le transporteur selon les formes et délais prévus par le titre de transport, par la loi ou par l'usage, à assister à la constatation des pertes ou des avaries. La *convocation du transporteur* est souvent faite par les soins du commissaire d'avaries (*vide* art. 37) ; il convient cependant de relever que l'entière responsabilité de cette convocation ainsi que la responsabilité de l'exécution des autres obligations relatives à la conservation des droits de recours incombent toujours au preneur (à ses ayants droit ou ayants cause), et plus particulièrement au réceptionnaire.

364. L'art. 35 prévoit que, lorsque le dommage s'est produit au cours d'un transport terrestre ou aérien, le preneur doit au surplus requérir de l'entreprise de transport ou, à défaut, de l'autorité compétente, un *procès-verbal* détaillé indiquant les circonstances du sinistre et les particularités du dommage. Il doit, en outre, obtenir du transporteur un document indiquant l'attitude adoptée par ce dernier quant à sa responsabilité.

365. Nous verrons plus loin que, selon l'art. 72, al. 1, LCA, « les prétentions que l'ayant droit peut avoir contre des tiers en raison d'actes illicites passent à l'assureur jusqu'à concurrence de l'indemnité payée ». Il ressort de l'art. 72, al. 2, de cette loi que l'ayant droit est responsable de tout acte qui compromettrait le droit de l'assureur de recourir contre la personne tenue de réparer le dommage provoqué par un acte illicite. Le TF a jugé que cette disposition n'est pas applicable lorsque l'ayant droit n'a pas commis un acte positif compromettant le droit de recours de l'assureur, mais qu'il a simplement omis de prendre les mesures appropriées pour écarter ou diminuer le dommage¹. En revanche, en vertu de l'art. 61, al. 2, l'assureur a la possibilité de réduire l'indemnité au montant auquel elle aurait été ramenée, si les mesures de sauvegarde

¹ Cf. RBA, vol. V, N° 297, arr. TF, du 29 avril 1926.

des droits de recours — omises d'une manière inexcusable — avaient été prises.

Les conditions générales sont plus rigoureuses : elles obligent l'ayant droit à agir sous peine de perte de son droit à l'indemnité.

D. Constatation des dommages

366. La constatation des pertes et avaries soulève des difficultés en assurance transport, en raison de la distance qui sépare les marchandises de l'assureur et en raison du nombre de personnes auxquelles elles sont successivement confiées. La procédure à suivre pour la constatation et l'évaluation du dommage est fixée par les art. 34 et 37 sq. qui ne diffèrent que sur des points de détail des prescriptions des anciennes conditions générales. D'après les conditions générales, le preneur doit faire constater tout dommage sans délai ; il est sans défense si l'assureur, ou toute autre personne chargée de procéder à l'expertise, tarde à intervenir. L'art. 67, al. 1, LCA qui confère à l'ayant droit et à l'assureur la faculté d'exiger que le dommage soit évalué sans retard par les parties est inapplicable.

367. La constatation des dommages doit être faite au plus tard au terme du transport au cours duquel ils se sont produits ou plus exactement, au cours duquel ils ont été découverts. Elle devra, par exemple, être entreprise si possible lorsque les marchandises sont encore à bord du navire pour permettre aux parties de déterminer la cause du dommage (mauvais arrimage, voisinage de marchandises nocives, etc.¹). La constatation pourra être différée jusqu'à l'arrivée à destination, lorsque la continuation du transport assuré est possible sans qu'il en résulte une aggravation de l'état de la marchandise.

368. Aux termes de l'art. 68 LCA dont l'application n'est pas exclue par les CGAT : « Tant que le dommage n'a pas été évalué, l'ayant droit ne doit, sans le consentement de l'assureur, apporter aux choses endommagées aucun changement qui pourrait rendre plus difficile ou impossible la détermination des causes du sinistre ou celle du dommage, à moins que ce changement ne paraisse s'imposer dans l'intérêt public, ou pour limiter le dommage ». Ainsi, par exemple, le preneur n'est autorisé à déballer des

¹ Cf. CRUCIGER, *op. cit.*, p. 130.

colis portant des traces extérieures d'avarie que dans les cas prévus par l'art. 68 LCA. Il ne peut davantage requérir la vente de la marchandise à moins que l'état de cette dernière ne l'exige. Ce droit appartient en revanche aux assureurs et aux commissaires d'avaries car c'est là un moyen de déterminer l'importance du dommage. Les autorités peuvent également ordonner la vente ou la destruction d'une marchandise dont l'état présenterait certains dangers pour la sécurité publique.

369. L'assureur procédera lui-même ou par un représentant à la constatation des pertes et avaries survenues ou découvertes en Suisse. En revanche, à l'étranger, le preneur devra faire appel de son propre chef au *commissaire d'avaries* attitré de l'assureur ; s'il n'y en a pas sur place, il requerra, à son choix, l'intervention du commissaire désigné par le Comité des Lloyd's¹ ou de celui qui est recommandé par l'ITVV². A défaut des uns ou des autres, il devra faire appel à des experts compétents et impartiaux, choisis par lui. La constatation se fera alors en présence de témoins, d'une manière conforme à la loi ou à l'usage.

370. Le *commissaire d'avaries* intervient en général sur requête du réceptionnaire et parfois à la demande de l'assureur lui-même. Il peut intervenir spontanément lorsqu'il apprend que des marchandises, assurées auprès de l'entreprise dont il sauvegarde les intérêts, ont été déchargées ou sont arrivées dans un état avarié et que personne, sur place, ne se préoccupe de leur sort³. Ce cas peut se produire par exemple lorsque des marchandises doivent être déchargées dans un port de relâche.

Avant d'examiner les marchandises avariées, le commissaire doit se faire communiquer la police d'assurance ainsi que tous les documents relatifs au transport ; il recherchera les conditions auxquelles les marchandises ont été assurées. Si le dommage signalé par l'ayant droit ne lui paraît pas couvert aux termes de la police ou du certificat d'assurance, il devra en informer l'ayant droit. A supposer que ce dernier maintienne

¹ Par Lloyd's, il ne faut pas entendre une compagnie d'assurance ; c'est une organisation professionnelle d'assureurs privés constituée en un marché, sur lequel chacun travaille pour soi. Cet organisme fonctionne comme une véritable bourse des assurances. Il est administré par un comité à la tête duquel se trouve un président, assisté d'un secrétaire. Le comité des Lloyd's entretient dans le monde entier une organisation de commissaires, les « Lloyd's agents », qui sont chargés de prendre toutes mesures conservatoires dans l'intérêt des assureurs et des assurés. Chaque Lloyd's agent est compétent pour une place ou pour une région.

² Cf. note 1, p. 20.

³ Cf. CRUCIGER, *op. cit.*, p. 128.

tout de même sa requête d'intervention, le commissaire d'avaries devra entreprendre la constatation du dommage en faisant abstraction des conditions auxquelles l'assurance a été conclue¹. Il ne sera pas davantage admis à refuser d'intervenir lorsque l'assuré lui paraît avoir perdu tous les droits découlant de l'assurance, par exemple, pour avoir donné tardivement l'avis de sinistre. Il est donc normal que les frais d'intervention du commissaire d'avaries soient avancés par l'ayant droit et que l'assureur ne les rembourse que dans la mesure où le dommage est couvert par l'assurance ; cette question ne sera résolue qu'au moment du décompte final. Seuls les frais relatifs à la fixation du dommage, effectuée d'une manière conforme aux conditions d'assurance, sont remboursés.

371. Les frais d'évaluation du dommage comprennent entre autres les honoraires et frais de l'expert nommé par les parties ou par l'autorité compétente, ainsi que ceux du commissaire d'avaries. Sont également remboursés les frais occasionnés par la remise en état des colis ou par le triage de la marchandise.

372. La rémunération des intéressés pour peines et soins occasionnés par un sinistre, les frais de défense des parties, les frais d'une procédure judiciaire menée contre l'assureur ne sont pas garantis par ce dernier. Il en est de même des frais exposés par l'ayant droit pour annoncer le sinistre à l'assureur ou pour justifier ses prétentions ; ces dépenses font partie des obligations assumées par le preneur et non par l'assureur.

373. La mission et les compétences du commissaire d'avaries sont très limitées ; elles consistent à prendre toutes mesures conservatoires dans l'intérêt des deux parties au contrat d'assurance, plus particulièrement, à constater le dommage. L'examen doit porter entre autres sur les circonstances du sinistre, la nature et la cause du dommage, le moment où celui-ci s'est produit, la valeur que la marchandise aurait eue à destination si elle y était arrivée en bon état et sa valeur à l'état d'avarie. Le commissaire d'avaries n'est pas le représentant de l'assureur². A moins de pouvoir spécial, il n'a pas qualité pour fixer le montant de l'indemnité due à l'ayant droit ; il ne lui appartient pas davantage de déterminer si la réclamation de l'assuré est recevable ou non. Dans la mesure où le commissaire

¹ Cf. CRUCIGER, *op. cit.*, p. 129.

² Cf. art. 34, al. 2 et art. 51, al. 3 CGAT.

d'avaries excède sa mission, il n'engage pas la responsabilité de l'assureur. C'est pourquoi, selon une formule consacrée, ses constatations sont faites « sous réserve et sans préjudice des droits et obligations des parties au contrat d'assurance. »

374. Il peut arriver que l'assureur ou le commissaire et l'intéressé ne puissent s'entendre sur la cause, la nature ou l'étendue des pertes et avaries. Dans ce cas on fait intervenir un *expert agréé* par le requérant. Lorsque les parties ne peuvent pas s'entendre sur le choix de l'expert commun, chacune d'elles en désigne un. On procède de même lorsque la nature spéciale du dommage ou des circonstances du sinistre exigent le concours de plusieurs experts. Au cas où les experts des parties aboutissent à des conclusions différentes, un troisième expert, désigné par eux ou par l'autorité compétente, est appelé à se prononcer.

375. La mission des experts ne consiste pas à trancher un litige dans son ensemble, mais à répondre à un certain nombre de questions déterminées relatives aux circonstances du sinistre, à la nature ou à l'étendue du dommage. Ces experts ne sont pas tenus d'observer les règles de la procédure arbitrale.

376. Les parties ont la possibilité de révoquer au cours de l'expertise les experts nommés par elles, lorsque, par exemple, ils desserviraient leurs intérêts. Elles ne peuvent cependant pas contester la valeur formelle de l'expertise. Chaque partie conserve le droit de rapporter la preuve de l'inexactitude objective des conclusions de l'expert, et cela bien que ce dernier agisse dans l'intérêt commun des deux parties¹. A cet effet, elles peuvent, par exemple, requérir une expertise judiciaire ; celle-ci aura la valeur d'une preuve à futur.

377. Lorsque l'assureur ou le commissaire d'avaries ne se rallient pas aux conclusions de l'expert, ils peuvent requérir la vente publique de la marchandise avariée. Ils peuvent de cette façon se prémunir contre la négligence ou la mauvaise foi des experts ; ce moyen aura surtout son utilité lorsqu'il ne s'en trouve pas de meilleurs sur place. Il peut en effet arriver, par exemple, que tel expert, soudoyé par le réceptionnaire, exagère le montant du dommage par complaisance. Relevons que les assureurs sont sans défense lorsque la vente publique des marchandises n'est pas

¹ Cf. *RBA*, vol. V, N° 278, arr. trib. civil ct. Bâle-Ville, du 14 décembre 1925.

possible en raison, par exemple, de leur nature ou du lieu où elles ont été déchargées.

378. Le mode de fixation contradictoire de l'importance et des circonstances du dommage, consacré par les art. 37 et 38 CGAT, et inspiré des anciennes conditions, est généralement suivi sur toutes les places importantes ; il ne saurait être plus régulier. On peut pourtant se demander s'il était indiqué d'insérer des règles aussi détaillées et strictes dans les conditions générales. Les commissaires officieux, qui peuvent être appelés à intervenir à l'étranger sur les places où l'assureur n'a pas de commissaire attitré, ignoreront le plus souvent les règles prescrites dans les conditions, à moins que le requérant ne soit à même de leur présenter immédiatement la police d'assurance. Ils agiront alors selon les usages du lieu. Sans doute, dans le monde entier, l'intervention des commissaires d'avaries se fait suivant des règles analogues ; elles font partie partout des usages commerciaux, grâce aux principes consacrés par l'organisation des Lloyd's qui s'étend à tous les pays¹. Mais il est des cas dans lesquels il est indispensable que le commissaire d'avaries ait entière liberté d'action.

379. L'art. 42 des nouvelles conditions prévoit que si la constatation des pertes et avaries n'a pas été requise dans les délais fixés et effectuée d'une manière conforme à la procédure prescrite, l'assureur est libéré de sa garantie.

Bien que le commissaire d'avaries ne soit pas le représentant de l'assureur, mais soit appelé à intervenir dans l'intérêt réciproque des deux parties, on ne saurait équitablement opposer une fin de non-recevoir à l'ayant droit lorsque le commissaire n'a pas observé les règles de procédure prescrites, à moins que cette inobservation ne soit imputable au preneur ou à l'ayant droit. Ce dernier peut, au surplus, s'exculper en invoquant l'un des motifs prévus par l'art. 45, al. 1, LCA.

Constatons pour terminer que l'assureur a le droit de refuser toute indemnité lorsque la constatation du dommage n'a pas été faite par la personne qu'il a désignée. Le commissaire est son homme de confiance. L'ayant droit ou ses préposés ont souvent le désir de s'adresser, plutôt qu'au commissaire de l'assureur, sinon à un comparse, du moins à des gens connus pour leur complaisance. La sanction n'est pas injustifiée.

¹ Cf. note 1, p. 176, ad. N° 369.

CHAPITRE IX

DROITS DU PRENEUR

380. Nous allons étudier maintenant les principaux droits du preneur, de ses ayants cause ou ayants droit. Ce sont : le droit au délaissement, le droit à l'indemnité et, en cas de demeure de l'assureur, le droit à des intérêts moratoires. Le preneur peut en outre exiger de l'assureur l'avance de contributions provisoires d'avaries communes, question que nous avons abordée dans le chapitre relatif aux avaries communes. Par ailleurs, nous avons rencontré déjà, en étudiant les obligations du preneur, divers droits formateurs sur lesquels nous ne reviendrons pas. Enfin, nous étudierons en parlant du contrat d'abonnement, les droits spéciaux inhérents à ce genre de convention : le droit de bénéficier de l'assurance et le droit de résiliation.

I.

Droit au délaissement

381. L'art. 56, relatif aux transports maritimes, confère au preneur le droit de « délaisser » dans certains cas la marchandise à l'assureur. Ce droit lui était déjà reconnu par les anciennes conditions générales suisses ; on l'appelait à tort « droit de déclarer l'abandon »¹. Le délaissement (en allemand : « Preisgabe der Güter ») et l'abandon (en allemand : « Abandon ») sont, en effet, deux institutions du droit maritime essentiellement différentes ; la première est seule translatrice de propriété².

¹ Cf. §§ 37 à 39, anc. cond., chap. A.

² Cf. BONNECASE, *op. cit.*, N° 662, p. 545.

L'abandon désigne l'acte par lequel un armateur délaisse le navire et le fret pour se soustraire à toute responsabilité à raison des faits et gestes du capitaine¹ ; le délaissement désigne la cession que l'assuré fait à l'assureur des droits et actions dérivant de la propriété. Le délaissement, s'il est régulier, oblige l'assureur à payer à l'ayant droit la somme qu'il a garantie, le produit de la vente des objets délaissés lui étant acquis.

382. Après avoir défini la notion, peu connue en Suisse, du délaissement, l'art. 56 énumère les cas dans lesquels le preneur bénéficie de ce droit : il s'agit du défaut de nouvelles du navire, de la vente de la marchandise en cours de transport et du cas d'innavigabilité du navire. Il y a innavigabilité lorsque l'état du navire est tel qu'il est incapable de prendre ou de reprendre la mer. On ne pourra toutefois pas invoquer cette troisième cause de délaissement si la marchandise a pu être réexpédiée dans certains délais.

Les trois cas de délaissement prévus par les CGAT sont mentionnés à l'art. 14 pol. fr. fac. qui reconnaît en outre la faculté de délaissement à l'assuré « dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration matérielle... atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée de la marchandise ».

Les anciennes conditions générales suisses disposaient que le preneur ne pouvait déclarer l'abandon (elles disaient « délaissier ») qu'en cas de perte sans nouvelles et en cas de prise des marchandises par des pirates (§ 37, chap. A). Cette dernière éventualité a disparu des nouvelles conditions parce que la piraterie, rare de nos jours, rentrerait désormais dans les risques politiques ou sociaux, exclus, sauf convention contraire, par l'art. 8.

383. Suivant l'art. 56, al. 2, l'assureur n'a pas l'obligation d'accepter la marchandise délaissée lorsqu'il paye la valeur de remplacement. Cette réserve, qui ne figurait pas dans les anciennes conditions générales suisses, est inspirée de l'art. 12 de la pol. fr. fac. ; elle est nécessaire car l'acceptation du transfert de propriété expose parfois l'assureur à des frais supérieurs au produit qu'il retirera de la vente des marchandises. Pensons, par exemple, aux frais de déplacement qui, en s'ajoutant au montant de la valeur de remplacement, feront monter dans certains cas,

¹ Cf. DE COUDER, *Dictionnaire de droit commercial, industriel et maritime*, Paris 1877.

même après déduction du produit de la vente, le montant matériel du dommage au delà de la somme assurée ; or celle-ci, nous l'avons vu, représente la limite des engagements de l'assureur.

384. Alors même que l'institution du délaissement est particulière au droit maritime, les assureurs suisses ont tenu à préciser à l'art. 38, al. 4 des dispositions communes que : « Le preneur ne peut pas laisser la marchandise avariée à la disposition de l'assureur ». L'art. 56 déroge donc à cette disposition générale.

II.

Droit à l'indemnité

A. Echéance de l'indemnité

385. La prestation de l'assureur perd son caractère aléatoire dès l'instant où la marchandise a été frappée d'un dommage assuré. La prétention du preneur n'est toutefois pas exigible *ipso facto* ni payable, sans autre, au lésé. Nous allons étudier les conditions d'exigibilité de la prétention et les conséquences de la demeure de l'assureur ; puis nous déterminerons les personnes qui ont qualité pour réclamer l'indemnité ou pour la recevoir.

386. Suivant l'art. 47, al. 1, qui est analogue à l'art. 41 LCA, l'indemnité est exigible « quatre semaines après la remise des documents qui permettent à l'assureur de se convaincre du bien fondé de la prétention ». L'al. 2 de l'art. 47 ajoute que : « En cas de délaissement, l'indemnité est exigible trois mois après sa déclaration ».

387. Les documents que le preneur doit fournir à l'assureur pour justifier sa prétention sont mentionnés à l'art. 44 CGAT ; cette disposition est basée sur les al. 1 et 2, ch. 1 de l'art. 39 LCA, aux termes desquels : « Sur demande de l'assureur, l'ayant droit doit lui fournir tous renseignements sur les faits à sa connaissance qui peuvent servir à déterminer les circonstances dans lesquelles le sinistre s'est produit ou à fixer les consé-

quences du sinistre » et plus particulièrement :... « produire des pièces déterminées... à condition qu'il lui soit possible de se les procurer sans grands frais ». Les renseignements exigés du preneur ne constituent pas une obligation, mais un simple devoir qui n'en reste pas moins une condition d'exigibilité de la prétention. Il en résulte que si ce devoir n'est pas rempli, la date du règlement de l'indemnité est automatiquement prorogée sans que l'assureur puisse toutefois contraindre le preneur à lui fournir les renseignements ni, *a fortiori*, lui réclamer le paiement de dommages-intérêts¹.

388. La loi prévoit cependant à l'art. 39, al. 2, ch. 2, que les parties peuvent convenir du délai dans lequel les communications doivent être faites, sous peine de déchéance ou, — bien que la loi ne le précise pas, mais cela va de soi — d'une sanction moindre. La fixation d'un délai bref, mais suffisant, est opportune pour les deux parties. En se procurant immédiatement les documents qui permettront à l'assureur de se convaincre du bien fondé de la prétention, l'ayant droit hâte à son profit le règlement du sinistre. De son côté, l'assureur est intéressé à un prompt règlement, car l'écoulement du temps obnubilise les faits et le contraint à faire des enquêtes plus laborieuses pour vérifier les dires de l'ayant droit.

Toutefois, les CGAT n'ont pas fixé de délai maximum dans lequel l'ayant droit doit renseigner l'assureur parce que, dans le domaine des transports, l'assuré a souvent beaucoup de peine, sans qu'il y ait faute de sa part, à se procurer rapidement les documents qu'il doit joindre à sa réclamation. Au surplus, les intérêts de l'assureur sont suffisamment sauvegardés par la rapide prescription de la réclamation ; l'extinction se produit généralement au bout d'un an à compter du sinistre².

389. L'art. 40 LCA expose à des sanctions l'ayant droit qui néglige dans une *intention frauduleuse* son devoir de renseigner l'assureur. Cette disposition, applicable aux contrats basés sur les CGAT, prévoit que : « Si l'ayant droit ou son représentant, dans le but d'induire l'assureur en erreur, dissimule ou déclare inexactement des faits qui auraient exclu ou restreint l'obligation de l'assureur, ou si, dans le but d'induire l'assureur en erreur, il ne fait pas ou fait tardivement les communications...,

¹ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 39 LCA, rem. 2, p. 476-477.

² Cf. N° 430.

l'assureur n'est pas lié par le contrat envers l'ayant droit ». Ce dernier ne pourra s'exculper en invoquant l'art. 45, al. 1, LCA puisque la sanction ne s'applique que lorsqu'il y a eu intention dolosive.

390. L'ayant droit doit renseigner l'assureur sur tous les faits qu'il connaît ou devrait connaître. Il n'est pas tenu de donner des preuves d'une certitude absolue sur les faits difficiles à établir. Il suffit alors qu'il rende ses allégués vraisemblables, à l'aide des documents qu'il peut se procurer¹.

391. Aux termes de l'art. 44, complété par l'art. 35, le preneur doit:

a) établir que la marchandise a été remise au transporteur, c'est-à-dire qu'elle existait et qu'elle a été exposée aux risques couverts. La première de ces preuves peut être rapportée par la présentation de factures d'origine, la seconde par la présentation des récépissés et des titres de transport. L'assureur ne peut exiger du preneur la preuve stricte que le poids du chargement a été contrôlé car le preneur n'a pas l'obligation expresse de requérir ce contrôle.

392. b) prouver que la marchandise a été avariée ou perdue au cours du voyage. A cette fin, l'ayant droit devra prouver l'état sain de la marchandise au départ; si celle-ci était en mauvais état, le titre de transport le mentionnera généralement. En outre, il devra prouver l'état avarié de la marchandise à l'arrivée, preuve facile à rapporter, lorsque le réceptionnaire aura pris soin de faire constater les pertes ou avaries par le transporteur et requis de ce dernier un procès-verbal de constatation; l'art. 35 relatif aux transports terrestres ou aériens le prescrit formellement. Si l'assurance ne couvre qu'une partie d'un voyage combiné, il appartiendra à l'ayant droit de prouver d'une manière plus précise que le dommage s'est réalisé pendant le parcours assuré²; il ne pourra rapporter cette preuve que s'il a requis la constatation du dommage à la fin du transport au cours duquel le dommage s'est produit, ainsi que le prévoit l'art. 34, al. 4. Lorsque la marchandise séjourne quelque part au delà du temps pour lequel le séjour est couvert, la preuve que le dommage est survenu pendant la période assurée sera plus délicate à rapporter; aussi le preneur a-t-il intérêt à faire assurer les transports sans discontinuité.

¹ Cf. *RBA*, vol. V, N° 143, arr. trib. comm. ct. St-Gall, 23 février 1923.

² Cf. *RBA*, vol. IV, N° 115, arr. trib. comm. ct. Zurich, du 20 mai 1921.

393. c) prouver que le dommage est la conséquence d'un sinistre couvert par l'assurance. Considérant que l'assurance transport ne couvre pas seulement un risque déterminé mais, en principe, tous les risques liés au transport, M. Jaeger estime que le preneur remplit son devoir en établissant qu'il y a eu perte ou détérioration *au cours du transport*. Il appartiendrait, selon lui, à l'assureur — qui contesterait sa responsabilité en prétendant que le dommage n'est pas la conséquence d'un risque de transport ou d'un risque assuré — de rendre plausible le motif de son refus¹. Cette opinion ne tenait pas compte des anciennes conditions suisses pour les transports maritimes sous l'empire desquelles elle a été exprimée et qui prévoyaient au chap. A, § 40, al. 2, que l'assuré doit désigner la nature de l'accident qui motive sa réclamation², tandis qu'elle pouvait se concilier à la rigueur avec les conditions relatives aux autres modes de transport, qui réglaient cette question d'une manière beaucoup moins précise.

Selon les nouvelles conditions, l'assuré doit, à notre avis, rendre vraisemblable la survenance d'un des risques assurés, sans qu'il soit besoin de le déterminer spécifiquement, ainsi que l'existence d'un lien de causalité entre cet événement et le dommage. Lorsque l'assurance a été limitée à certains risques déterminés (aux événements majeurs p. ex.), le preneur doit établir d'une manière plus précise que le dommage résulte d'un tel événement³.

394. L'art. 44, al. 2, CGAT impose au preneur une preuve particulièrement rigoureuse lorsque des marchandises, sujettes à l'*inflammation spontanée*, ont été endommagées par le feu : le preneur doit alors prouver que le sinistre est dû à une cause extérieure, ce qui dispense l'assureur de rechercher s'il y a vice propre⁴. A notre avis, il eût été préférable d'exiger cette preuve pour tout sinistre attribuable à l'incendie car la mesure de l'art. 44, al. 2, sera souvent inefficace dans les cas douteux pour lesquels on l'a prévue ; nous voulons parler des marchandises qui ne sont que rarement sujettes à l'inflammation spontanée. En effet, pour que l'assureur bénéficie du renversement du fardeau de la preuve prévu

¹ Cf. JAEGER, *op. cit.*, t. II, art. 64 LCA, rem. 18, p. 435.

² Cf. interprétation de cette disposition par le trib. comm. ct. Zurich, arr. du 20 mai 1921, RBA, vol. IV, N° 115.

³ Cf. RBA, vol. V, N° 215, arr. trib. civil ct. Bâle-Ville, du 19 janvier 1924.

⁴ Cf. N° 147 sq.

à l'art. 44, al. 2, il faut que la marchandise soit reconnue sujette à l'inflammation spontanée ; c'est une question que l'expert seul pourra résoudre en cas de contestation.

395. La clause relative à l'assurance de la *rouille et de l'oxydation* prévoit un renversement analogue, mais valable d'une manière générale et non pas seulement lorsque la rouille pourrait provenir de la nature particulière de la marchandise assurée.

396. *d)* le preneur doit enfin produire un *compte détaillé du montant du dommage*. L'ayant droit appuiera ce compte sur tous les justificatifs qu'il aura pu se procurer : factures ; quittances de droits de douane, de frais de transport, de frais entraînés par le sinistre (constatation, expertise, manipulation, réparation, etc.) ; documents permettant de vérifier les indemnités qu'il a reçues de tiers responsables.

Relevons ici que l'indemnité due par l'assureur n'est pas exigible, en principe, avant que le sort des réclamations adressées à des tiers soit connu. En effet, l'art. 45, al. 2, prévoit que les indemnités récupérées des tiers responsables du dommage sont déduites de la prestation incombant à l'assureur ; cette prestation reste donc indéterminée aussi longtemps que les recours intentés par le preneur sont en suspens. Dans le chapitre suivant, consacré au recours, à la cession et à la subrogation, nous verrons que, souvent, pour ne pas différer le règlement du dommage, l'assureur paie néanmoins l'indemnité au preneur contre cession des droits de recours¹.

397. Le délai de quatre semaines, imparti à l'assureur pour consulter les documents que nous venons de mentionner, commence à courir dès le jour où l'ayant droit lui a fourni des renseignements complets. Lorsque l'assuré a omis de donner certains renseignements à l'assureur, ce dernier ne pourra proroger l'échéance que s'il n'a pas la possibilité de suppléer, grâce à d'autres éléments d'appréciation², aux données qui lui font défaut. Si l'assureur décline sa responsabilité sans raisons plausibles et sans attirer l'attention de l'ayant droit sur le fait que les renseignements fournis ne lui permettent pas de se convaincre du bien fondé de la prétention, la créance est réputée échue quatre semaines après le moment où

¹ Cf. N° 413 sq.

² Cf. RBA, vol. V, N° 106, arr. TF, du 30 juin 1926.

l'ayant droit aurait pu produire les documents nécessaires ; le tribunal de commerce du canton de Zurich a adopté ce point de vue dans un arrêt du 6 février 1922 ¹.

B. Demeure de l'assureur

398. Suivant l'art. 48, al. 4 : « Si le paiement de l'indemnité intervient après l'échéance, l'assureur doit des *intérêts prorata temporis* au taux de 5 % l'an dès l'échéance ». Cette disposition déroge au droit commun en ce que l'assureur est en demeure par la seule échéance du terme, c'est-à-dire sans sommation de la part de l'ayant droit. Cette faveur accordée aux assurés par les nouvelles conditions ne se justifie guère car, lorsque les assureurs diffèrent, au delà de l'échéance, le règlement d'une indemnité, c'est généralement parce que les documents qui leur ont été soumis leur ont fait entrevoir la nécessité de procéder de leur côté à une enquête, pour contrôler l'exactitude des renseignements fournis par l'ayant droit. D'après le système des CGAT, ils ne pourront éviter le paiement d'intérêts moratoires qu'en demandant des renseignements complémentaires à l'ayant droit, ce qui différerait l'exigibilité de la prétention. L'art. 48, al. 4, donne confiance aux assurés sans nuire beaucoup aux assureurs, étant donné le bref délai de prescription des réclamations.

399. En vertu des art. 106 et 99, al. 3, CO, l'assureur peut être tenu de verser à l'ayant droit des dommages-intérêts supérieurs au montant des intérêts moratoires. La disposition des conditions générales d'assurance qui limite la garantie de l'assureur au montant de la somme assurée ne s'applique pas aux intérêts moratoires ni aux dommages-intérêts ².

400. Selon l'art. 91 CO, la demeure de l'assureur n'entraîne aucune conséquence si l'ayant droit est lui-même sans motif légitime en demeure d'accepter la prestation ou s'il ne procède pas aux actes préparatoires au paiement : présentation de la police ou du document qui en tient lieu, remise d'un acte de cession de ses droits de recours contre les tiers responsables, remise d'une quittance, etc.

Les assureurs ont l'habitude de faire signer aux ayants droit une quittance *avant* de leur verser le montant de l'indemnité ; souvent ils

¹ Cf. RBA, vol. V, N° 154, arr. trib. comm. ct. Zurich.

² Cf. RBA, vol. V, N° 106, arr. TF du 30 juin 1926.

leur font signer une quittance définitive alors même qu'ils ne règlent que partiellement un dommage. Sauf convention contraire, les ayants droit ne sont pas tenus de se soumettre à ces exigences, mais ils doivent signer et remettre la quittance au moment du paiement.

C. Paiement de l'indemnité

401. Les anciennes conditions générales suisses ne contenaient aucune disposition sur les personnes qualifiées pour réclamer ou recevoir l'indemnité. La logique voudrait que l'assureur la versât à celui qui a subi le préjudice, c'est-à-dire normalement, au propriétaire ou au vendeur. Suivant les principes de la LCA, l'assureur doit la verser à l'assuré, mais il conserve la faculté de la verser au preneur. L'art. 17, al. 2, prévoit cependant qu'en cas d'assurance conclue pour compte d'autrui, le preneur est seul l'ayant droit : « lorsque l'assuré avait donné au preneur mandat sans réserve de conclure l'assurance — c'est-à-dire sans se réserver le droit de faire valoir sa prétention lui-même contre l'assureur —, ou si le preneur était légalement tenu de pourvoir à l'assurance ». Le TF a jugé sur ce point, le 29 octobre 1936, dans la cause « Transports », Société d'assurances mutuelles contre Banque cantonale neuchâteloise, que le preneur peut réclamer l'indemnité en son propre nom, s'il prouve que le sinistre s'est produit en cours d'assurance. L'arrêt dit notamment : « Si cette preuve est faite, l'assureur paiera valablement en mains du preneur et ne pourra être exposé aux réclamations d'un tiers qui ensuite alléguerait que la chose lui appartenait lors du sinistre. C'est justement pour dispenser l'assureur de l'obligation de rechercher qui est l'assuré que l'art. 17, al. 2, donne qualité au preneur d'assurance ». Ainsi, les relations qui peuvent se nouer entre les intéressés successifs par rapport à la chose assurée ne concernent pas l'assureur.

402. D'après les nouvelles conditions générales suisses, le porteur de la police ou le preneur sont *présûmés* être les ayants droit à l'indemnité. L'assureur se libère en leur payant l'indemnité, tant que le tiers bénéficiaire ne lui a pas adressé de dénonciation.

403. En cas de *dénonciation par un tiers bénéficiaire* et de contestation sur la légitimité de ce dernier, l'art. 48, al. 3, permet à l'assureur de se

libérer, en consignant l'indemnité dans un établissement réputé convenable suivant la loi ou suivant les usages locaux. Cela permet à l'assureur de rester étranger à toute contestation portant sur la personne du bénéficiaire.

404. L'assureur n'est toutefois tenu de payer l'indemnité que moyennant présentation de la police, — ou du document qui en tient lieu, — et des duplicata éventuels. Ces documents n'ont pas le caractère de papiers-valeurs ; ils servent de pièces de légitimation, puisque l'assureur peut se libérer même si ces pièces ne lui sont pas remises.

CHAPITRE X

RECOURS, SUBROGATION, CESSION

I.

Généralités

405. La question du concours des obligations de l'assureur et de la personne à laquelle le dommage couvert par l'assurance peut être imputé ne se pose pas dans l'assurance des personnes ; la prestation de l'assureur est alors considérée non comme une indemnité, mais comme la promesse d'une somme d'argent, et l'assuré peut actionner, cumulativement, l'auteur du préjudice et l'assureur, lorsque tous deux sont obligés (ensuite d'un accident, p. ex.) ; la créance de la victime n'a donc pas un caractère alternatif.

406. Dans l'assurance de choses, en revanche, la jurisprudence a tendance à admettre que l'obligation de l'assureur concourt alternativement avec celle des tiers auxquels l'acte dommageable peut être imputé, en vertu d'un acte illicite, d'un contrat ou de la loi. Elle consacre ainsi le principe, dicté par l'intérêt général et par la morale, suivant lequel l'assurance ne doit pas être une source d'enrichissement.

Le concours des obligations de l'assureur et d'un tiers se présente fréquemment dans l'assurance transport qui garantit les conséquences d'un grand nombre d'événements imputables au transporteur ou à d'autres tiers. Nous allons examiner les solutions que le droit commun, le droit des assurances et les conditions générales d'assurance transport apportent à ce problème.

407. Lorsque plusieurs personnes sont obligées de réparer un dommage en vertu de causes juridiques différentes, il y a, en droit suisse,

solidarité imparfaite. Dans cette éventualité, le lésé peut réclamer la réparation du dommage à l'une ou à l'autre des personnes responsables ; le paiement de l'une d'entre elles éteint l'action du lésé contre les autres. Le lésé peut choisir la personne à laquelle il entend s'adresser, mais non pas celle qui, finalement, devra supporter le dommage.

L'art. 51 CO prévoit que si l'un des débiteurs a causé le dommage par un acte illicite, il doit, dans la règle, supporter le dommage en première ligne. La personne légalement responsable en répond en dernier lieu. En cas de concours entre plusieurs personnes responsables en vertu d'un contrat, le juge apprécie librement dans quelle mesure l'une de ces personnes peut recourir contre les autres. Le CO ne donne pas de directives pour ce cas particulier : le dommage devrait être mis à la charge de celui auquel une faute contractuelle est imputable. Lorsque les deux obligations contractuelles sont équivalentes, il y aura généralement partage de responsabilités.

408. Le TF, assimilant le concours de responsabilités au concours d'obligations, considère que l'assureur rentre dans les personnes responsables en vertu d'un contrat¹. Cette assimilation nous paraît illogique car seule la personne à laquelle un dommage est imputable peut être qualifiée de « responsable ». Il sortirait du cadre de notre étude de discuter la conception du TF, d'autant plus que, comme nous le verrons, elle est sans influence sur les contrats d'assurance fondés sur les CCAT ou sur les conditions qui les ont précédées.

409. La LCA — de date antérieure à l'art. 51 CO (introduit lors de la révision du code de 1911) — contient une disposition spéciale relative au concours de personnes obligées pour des causes juridiques différentes : les prétentions de l'ayant droit contre un tiers qui a provoqué un dommage *par un acte illicite*, passent à l'assureur jusqu'à concurrence de l'indemnité payée (art. 72, al. 1, LCA). Par acte illicite, *sensu stricto*, il faut entendre tout acte impliquant une faute personnelle, c'est-à-dire un délit au sens des articles 41 sq. CO, que le dommage qui en est résulté ait été causé intentionnellement ou par négligence. Le TF a toutefois précisé dans un arrêt du 29 avril 1926 qu'il faut assimiler à l'acte illicite auquel se rapporte

¹ Cf. notamment *JdT* 1920, p. 267, arr. TF du 27 nov. 1919 ; *JdT* 1922, p. 84, arr. TF du 29 septembre 1921.

l'art. 72 LCA tout acte dommageable qui, en raison de circonstances particulières, est toléré par le droit, mais qui donne cependant lieu à réparation¹. Il en est ainsi notamment de l'atteinte portée à la propriété d'autrui en cas de nécessité. L'assureur sera donc *subrogé* à l'ayant droit qu'il indemnise lorsque, par exemple, les marchandises transportées ont été atteintes par de l'eau destinée à éteindre un incendie, en vue de sauver navire, fret et cargaison.

En revanche, l'art. 72 LCA n'est pas applicable aux prétentions de l'ayant droit contre les personnes qui ont violé leurs obligations, même lorsqu'elles sont fautives ; de même, l'action de l'ayant droit contre les personnes responsables *ex lege* n'est pas transférée automatiquement à l'assureur.

410. La réglementation du concours d'obligations de la LCA diffère de celle de l'art. 51 CO : la première de ces lois substitue la subrogation de l'assureur au recours contre les tiers responsables. La subrogation est une cession de droit légale qui s'opère de plein droit sans aucune déclaration de volonté du créancier ; elle est opposable non seulement aux tiers, mais encore aux parties elles-mêmes. En droit suisse, la subrogation n'existe que dans les cas prévus par la loi ; en France, au contraire, elle peut être légale ou conventionnelle.

411. Comme l'art. 72 LCA ne règle pas dans son ensemble la question de la solidarité imparfaite entre l'assureur et les tiers, l'art. 51 CO, conçu selon les mêmes principes que l'art. 72 LCA, est applicable subsidiairement. « *Lex posterior generalis non derogat priori speciali.* » Le juge peut, par raison d'équité, libérer partiellement ou totalement la personne contre laquelle l'assureur pourrait exercer un droit de recours, en se basant sur l'art. 51, al. 2, CO. Cette disposition n'est qu'une directive² ; l'échelle des responsabilités dépend finalement de l'appréciation du juge. Il pourrait donc arriver qu'une personne, obligée conventionnellement ou légalement à réparer un dommage, soit libérée grâce au contrat d'assurance conclu par le lésé, bien qu'elle n'ait aucun droit direct à la prestation de l'assureur.

¹ Cf. RBA, vol. V, N° 297, arr. TF du 29 avril 1926.

² Cf. VON TUHR, *op. cit.*, p. 366.

II.

Assurance transport

412. En matière d'assurance transport basée sur les CGAT, il ne saurait être question de solidarité imparfaite car, au moment où se produit un dommage imputable à un tiers, l'obligation de l'assureur a un caractère subsidiaire par rapport à celle de ce tiers. Ce dernier, s'il est assigné par l'assuré, ne peut pas recourir contre l'assureur en se fondant sur l'art. 51 CO. S'il est assigné par l'assureur, agissant en qualité de cessionnaire du lésé, l'exception de compensation que l'auteur du dommage tenterait d'invoquer contre l'assureur en se basant sur l'ordre des responsabilités fixé par l'art. 51 CO, serait mal fondée. Que le tiers responsable soit actionné par l'assuré ou par l'assureur cessionnaire, il ne peut davantage invoquer à sa décharge ni l'existence d'un contrat d'assurance ni l'exécution de ce contrat, c'est-à-dire le paiement par l'assureur de la somme pour laquelle l'assurance a été conclue : assurance et paiement sont à l'égard du tiers une « res inter alios acta ». Notre législation ne prévoit qu'un seul cas dans lequel un tiers est admis à agir directement contre l'assureur : c'est celui où une personne est lésée par le détenteur d'un véhicule automobile ¹.

413. En effet, en concluant une assurance transport, le preneur et l'assureur ne se préoccupent aucunement des intérêts du transporteur ou de ceux d'autres intéressés ; ils n'ont en vue que leurs intérêts respectifs ; le preneur n'a pas entendu renoncer aux actions nées du transport ; l'assureur n'a pas davantage songé à être éventuellement substitué aux tiers responsables dans une action en responsabilité du preneur. S'il tient en premier lieu à être couvert contre les conséquences de la force majeure ou du cas fortuit, le preneur désire également être personnellement assuré contre les dommages imputables à des tiers ; d'autre part, la perspective d'être rapidement indemnisé, en cas de sinistre, par une personne dont le crédit est notoire, lui est agréable et utile. Ces risques sont acceptés par l'assureur, à des conditions avantageuses pour l'assuré

¹ Cf. art. 49 de la loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles du 15 mars 1932.

parce qu'ils ne sont couverts que subsidiairement. Pour marquer le caractère subsidiaire de l'assurance transport, lorsque le dommage est imputable à des tiers, les parties subordonnent dans la police le versement de l'indemnité à l'exercice ou à la cession, par l'assuré, de ses droits et actions contre le transporteur ou contre d'autres tiers ; s'il y a cession, l'assureur est substitué à l'ayant droit dans ses prétentions contre les tiers. Cet aspect du contrat d'assurance est conforme à l'intérêt public car, les personnes qui, à des titres divers, interviennent dans le transport de la marchandise mettraient moins de vigilance à prévenir un dommage si elles se sentaient libérées de l'obligation d'indemniser le lésé couvert par l'assurance.

En imposant au preneur l'obligation de sauvegarder ou de faire sauvegarder par l'assuré, sous peine de déchéance, les droits de recours contre des tiers¹, l'assureur manifeste son intention de ne le garantir que dans la mesure où ces tiers ne l'ont pas indemnisé. L'art. 45 précise cette intention en obligeant l'ayant droit à exercer ses droits de recours contre des tiers, à la demande de l'assureur. Le TF a jugé que cette demande doit être présentée par l'assureur le plus tôt possible dès la première réclamation de l'ayant droit. Elle doit l'être, dans tous les cas, avant que ce dernier ne l'actionne. La preuve que cette demande a été faite en temps utile incombe à l'assureur².

414. Tant que l'issue des réclamations formulées par l'ayant droit contre les personnes responsables n'est pas connue, la prestation de l'assureur n'est pas exigible car son montant reste indéterminé³. L'al. 2 de l'art. 45 dispose en effet que : « Les indemnités relatives au dommage, perçues par le preneur, ou qu'il a négligé de percevoir, sont déduites de la prestation incombant à l'assureur ».

Cette disposition prévoit la « déduction » des indemnités perçues, non pas leur « restitution » à l'assureur. Selon l'intention des parties, l'exécution de la prestation de l'assureur est, en principe, différée jusqu'au moment où toutes les possibilités de recours ont été épuisées.

415. L'assureur a intérêt à ce que l'ayant droit poursuive lui-même les tiers responsables, et tout particulièrement le transporteur, car ce

¹ Cf. N° 358.

² Cf. *RE.A.*, vol. V, N° 106, arr. TF du 30 juin 1926.

³ Cf. N° 396.

dernier se montrera plus complaisant à l'égard de son client qu'il ménagera pour des motifs d'ordre commercial, qu'à l'égard de l'assureur — cessionnaire — qui lui est étranger. L'application stricte du principe de l'art. 45 aurait toutefois pour effet d'ajourner pendant longtemps le règlement de certains sinistres, ce qui pourrait gêner l'assuré dans ses intérêts économiques.

416. Afin d'éviter cet inconvénient, l'assureur peut faire à l'assuré, une *avance à valoir* sur ce montant. Il arrive aussi que l'assureur indemnise l'assuré à condition que ce dernier exerce toutes ses actions contre les tiers responsables et qu'il restitue les sommes ainsi récupérées. La jurisprudence a reconnu que, dans cette éventualité, l'assuré a qualité pour agir car, bien qu'il ait été désintéressé par l'assurance, il conserve un intérêt au procès introduit contre les tiers responsables¹.

En Angleterre, l'assureur désintéresse habituellement l'assuré avant que ce dernier n'ait exercé ses droits de recours ; la somme qu'il lui verse n'est pas considérée par les parties comme une indemnité mais comme un prêt, que l'assuré doit rembourser dans la mesure où il obtient des tiers responsables tout ou partie du dommage. Ce prêt n'est pas simulé, à notre avis, car les parties en connaissent, l'une et l'autre, les conditions et les motifs.

417. Les CGAT ne confèrent pas à l'assuré le droit d'exiger de l'assureur des avances ou des prêts. Certains assureurs avaient proposé de reconnaître, dans certains cas, ce droit à l'assuré en disposant qu'au cas où un tiers responsable déclinerait sa responsabilité et qu'une procédure judiciaire soit nécessaire, l'assureur paierait le dommage par avance dans la mesure et pour autant qu'il en répond. La majorité des assureurs a repoussé cette proposition, en la considérant comme dangereuse. Elle a estimé suffisant de prévoir que l'assureur peut régler par anticipation le dommage, à condition que l'ayant droit lui cède tous ses recours contre des tiers responsables, jusqu'à concurrence de la somme payée à titre d'indemnité. Cette faculté ressort de l'art. 49, al. 1 et 2, qui dispose que : « En payant l'indemnité, l'assureur est subrogé au preneur dans ses droits contre les tiers responsables du dommage. La subrogation

¹ Cf. RBA, vol. VI, N° 266, arr. de la cour de justice civile du ct. de Genève, du 26 juin 1928.

se produit même à défaut de cession ; mais l'assureur peut exiger un acte de cession ».

418. La subrogation conventionnelle n'est pas prévue par le droit suisse, sauf le cas où les conditions et formalités de l'art. 110 CO sont remplies. Le mode ordinaire et régulier de transfert des droits contre un tiers est donc la cession. On pourrait dès lors se demander si l'art. 49 ne concerne que le cas de subrogation légale prévu par l'art. 72 LCA, c'est-à-dire, le transfert automatique des droits de l'assuré contre des tiers responsables délictuellement. L'utilité de l'acte de cession se révélerait alors néanmoins lorsque, par exemple, l'action serait dirigée contre le tiers responsable, dans un pays où la subrogation de l'assureur en cas de responsabilité délictuelle d'un tiers n'est pas reconnue.

419. Cette interprétation restrictive ne correspond pas toutefois à l'intention des rédacteurs des conditions générales de 1940 et il ressort de l'ensemble de ces conditions que l'art. 49 vise un transfert général des droits de recours. Il faut admettre par conséquent que les parties ont envisagé d'une part, la subrogation, transfert de droits contre l'auteur d'un acte illicite, prévu par l'art. 72 LCA, d'autre part, la cession de droits contre tous les autres tiers.

Cette interprétation n'est pas contraire à la loi, car celle-ci n'exclut pas *a priori* les clauses subrogatoires ; elle n'interdit pas davantage la cession de créances futures ou même éventuelles, dans la mesure où leurs éléments sont déterminés ou susceptibles de l'être d'une manière suffisamment précise. La loi se borne à subordonner les effets des clauses subrogatoires à l'observation des conditions légales auxquelles la cession est elle-même subordonnée.

Rappelons que la cession, soumise à la forme écrite, est valable en tant que ni la loi ni la convention ni la nature de l'affaire ne s'y opposent. L'art. 49 exige que la cession intervienne lors du paiement de l'indemnité.

420. La pol. fr. fac. ne contient de disposition ni sur la cession ni sur la subrogation ; l'art. 18 se borne à astreindre l'assuré à ne pas compromettre à cet égard les droits de l'assureur. Selon M. Bonnecase, la subrogation des assureurs repose sur une interprétation large de l'art. 1251, al. 3, C. C. fr. qui prévoit la subrogation légale « au profit de celui qui,

étant tenu avec d'autres ou pour d'autres au paiement de la dette, avait intérêt à l'acquitter ». Quant au recours direct de l'assureur, M. Bonnecase l'admet en invoquant que le fait du tiers a produit ses conséquences préjudiciables dans le patrimoine de l'assureur ¹. Cette question mériterait une étude approfondie qui ne rentre pas dans le cadre du présent ouvrage.

¹ Cf. BONNECASE, *op. cit.*, N° 736, p. 610.

CHAPITRE XI

SANCTIONS ET DÉCHÉANCES

I.

Généralités

421. Nous avons passé en revue la plupart des cas dans lesquels le preneur perd son droit à l'indemnité pour ne pas avoir exécuté certaines obligations ou pour s'être comporté d'une manière préjudiciable aux intérêts de l'assureur. Ces sanctions sont généralement encourues même lorsque l'infraction n'a causé aucun préjudice. Certaines d'entre elles dérivent de la LCA (cf. art. 40 ; 51 ; 53 et 68 LCA), tandis que d'autres sont stipulées dans des conventions particulières (cf. art. 12 ; 23 ; 24, al. 1 et 2 ; 32 sq. ; 42 ; 71 ; 82 et 90 CGAT) ; quand bien même les CGAT parlent tantôt de libération de l'assureur, tantôt de déchéance du preneur, tantôt encore de perte du droit à l'indemnité, la sanction est toujours la même. Dans ce domaine, le vocabulaire de la LCA n'est pas plus précis que celui des conditions générales.

II.

Exculpation

422. D'après les anciennes conditions, le preneur et les autres intéressés étaient excusables lorsque, sans faute de leur part, ils n'avaient pas observé un délai dont dépendait l'existence d'un droit issu de l'assurance. L'absence de faute les libérait en outre dans certains cas limitativement énumérés.

423. L'art. 45, al. 1, LCA, dont les anciennes conditions excluaient l'application, mais qui peut être invoqué pour les contrats basés sur les CGAT, les aurait libérés d'une manière plus générale : « Lorsqu'une sanction a été stipulée pour le cas où le preneur d'assurance ou l'ayant droit violerait l'une de ses obligations, cette sanction n'est pas encourue s'il résulte des circonstances que *la faute n'est pas imputable* au preneur ou à l'ayant droit ». Le texte allemand dit plus justement : « ... wenn die *Verletzung* den Umständen nach als eine *unverschuldete* anzusehen ist ». Il convient d'insister sur le fait que cette disposition ne s'applique qu'aux sanctions conventionnelles et non pas à celles qui dérivent de la loi.

424. L'al. 3 de l'art. 45 qui est applicable tant en vertu des anciennes conditions que des CGAT précise que : « Lorsque le contrat ou la loi fait dépendre de l'observation d'un délai un droit qui découle de l'assurance, le preneur ou l'ayant droit qui est en demeure sans faute de sa part peut, aussitôt l'empêchement disparu, accomplir l'acte retardé ». Cette disposition ne concerne pas la prescription des droits, mais seulement les délais — le délai de péremption, par exemple — à l'expiration desquels l'ayant droit est déchu d'un droit dérivant de l'assurance¹.

L'acte tardif est valable si, dès l'instant où l'empêchement a disparu, l'assuré ne s'est rendu coupable d'aucun nouveau retard², mais à la condition que la prétention n'ait pas été prescrite entre temps.

Nous constatons qu'en vertu du 1^{er} alinéa de l'art. 45 LCA, le preneur est libéré d'une manière générale, et sous certaines conditions, lorsqu'il a enfreint une obligation, tandis que le 3^e alinéa prévoit une restitution du délai dont l'inobservation aurait dû normalement entraîner la perte d'un droit.

425. L'ayant droit a notamment la possibilité de s'exculper à raison d'actes de ses auxiliaires, ou lorsqu'il était dans l'impossibilité matérielle d'exécuter son obligation³, ou lorsqu'il n'aurait pu l'exécuter qu'au prix d'énormes difficultés, ou encore lorsqu'il ignorait l'existence ou le contenu du contrat conclu en sa faveur par un tiers⁴. S'agissant plus

¹ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 45 LCA, rem. 5 a, p. 530.

² Cf. RBA, vol. V, N° 184, arr. TF, du 27 septembre 1922; id. N° 213, arr. TF, du 22 juin 1922.

³ Cf. ROELLI, *op. cit.*, art. 45 LCA, rem. 5 d, p. 536.

⁴ Id., p. 538.

particulièrement des délais, ils peuvent être prolongés notamment lorsque l'ayant droit a saisi un juge incompétent, à moins que l'erreur de l'ayant droit ne soit inexcusable. Ils peuvent l'être encore lorsque l'assuré a été maintenu dans l'incertitude au sujet de sa prétention, en raison de pourparlers amiables avec l'assureur, et qu'il a, pour ce motif, différé l'introduction d'une action dans le délai fixé¹. Si l'assuré a cru qu'un document qui lui était réclamé avec insistance par l'assureur et qu'il a vainement cherché à obtenir était nécessaire pour fonder sa prétention, il pourra également obtenir une prolongation de délai².

En revanche, la négligence, même légère, l'ignorance des conditions d'assurance ou encore l'insolvabilité du débiteur de la prime ne constituent jamais des motifs d'excuse. Ce dernier cas est prévu par l'art. 45, al. 2, LCA. Le preneur ou l'ayant droit ne peuvent pas davantage invoquer à titre libératoire le fait que la violation de leur devoir n'a causé aucun dommage à l'assureur³. Ils ne sont excusables que si leur attitude personnelle a été irréprochable. En cas d'assurance conclue pour compte d'autrui, l'assuré et le preneur sont solidairement responsables.

¹ Cf. *RBA*, vol. IV, N° 152, arr. TF, du 15 juillet 1920.

² Cf. *RBA*, vol. IV, N° 137, arr. TF, du 28 septembre 1921.

³ Cf. *ROELLI*, *op. cit.*, t. 1, art. 45 LCA, rem. 5 d, p. 534.

CHAPITRE XII

PRESCRIPTION ET PÉREMPTION

426. D'après l'art. 46, al. 1, LCA : « Les créances qui dérivent du contrat d'assurance se prescrivent par deux ans à dater du fait d'où naît l'obligation ». L'al. 2 prévoit que : « Est nulle en ce qui a trait à la prétention contre l'assureur, toute stipulation d'une prescription plus courte ou d'un délai de déchéance plus bref... ».

Tandis que cette disposition règle la prescription et la péremption de tous les droits qui dérivent du contrat d'assurance, l'art. 50 des nouvelles conditions générales, à l'instar des conditions qui les ont précédées, ne se préoccupe que des droits de l'*assuré*. Comme les anciennes conditions excluait au surplus, sans que nous ayons pu savoir pourquoi, l'application de l'art. 46 LCA, les prétentions de l'assureur contre le preneur d'assurance pour les primes ou leurs accessoires étaient soumises à la prescription décennale du droit commun ; ce régime était défavorable à l'*assuré*.

427. Nous ne nous attarderons pas davantage à cette question puisqu'elle n'est plus actuelle. Nous allons en revanche examiner d'une manière approfondie le problème plus important de la prescription et de la péremption des droits de l'*assuré* contre l'assureur.

Nous verrons en particulier dans quelle mesure l'art. 50 CGAT est complété par l'art. 46 LCA et pour quels motifs le législateur a autorisé les assureurs transport à déroger à une disposition qui, dans les autres domaines de l'assurance, ne peut être modifiée au détriment du preneur. Nous recourrons ensuite au droit commun pour régler les cas d'interruption ou de suspension des délais fixés par les conditions générales et par la LCA, attendu qu'elles ne contiennent aucune disposition spéciale à ce sujet.

428. La *prescription* est un mode d'extinction de l'action ; elle permet au débiteur d'opposer une fin de non-recevoir au créancier lorsque celui-ci a négligé d'exercer l'action dans un délai déterminé et suivant les modalités prévues. Elle limite dans le temps la faculté du créancier de faire valoir sa prétention, sans éteindre son droit ; l'obligation subsiste ; elle devient naturelle.

429. La *péremption* est la perte d'un droit résultant de son non-exercice dans un certain délai et dans des conditions déterminées. La prescription paralyse le droit, en supprimant l'action ; la péremption éteint le droit.

430. Les anciennes conditions d'assurance transport ne réglaient pas la prescription et la péremption d'une manière uniforme pour les divers modes de transport. Pour les transports par mer, l'assureur était « dégagé » de ses obligations après un certain délai ; pour les autres modes de transport au contraire, il était prévu que la réclamation d'indemnité serait « éteinte » par la seule expiration du délai fixé. Nous ne pouvons justifier ces divergences, mais elles correspondent exactement à la distinction que nous venons de faire entre les notions de prescription et de péremption.

L'art. 50 CGAT dispose à l'al. 1 que : « L'assureur est libéré de toute obligation si, dans l'année qui suit le jour du sinistre, la réclamation d'indemnité n'a pas été reconnue par lui ou si, dans ce même délai, le preneur ne l'a pas fait valoir devant le juge compétent ». A notre avis, il s'agit ici d'un délai de prescription ; l'assureur est libéré de son obligation sans que le droit de l'assuré soit éteint. Par conséquent, l'assuré pourra compenser ses primes dues avec une créance prescrite qu'il a contre l'assureur. Si le voyage comporte un trajet maritime, le délai est porté : « pour les contributions aux avaries communes, à un an à compter de l'établissement de la dispache ; dans tous les autres cas, à deux ans dès le départ du navire ».

Les anciennes conditions générales fixaient déjà des délais plus longs pour les transports maritimes que pour les autres transports. On ne précisait pas, toutefois, quels étaient les délais applicables en cas de voyage combiné comportant un trajet maritime. Cette lacune s'explique par le fait que les anciennes conditions contenaient des dispositions

générales propres à chaque mode de transport. Le tribunal de commerce du canton de St-Gall a résolu la question par une interprétation conforme à la solution des nouvelles conditions ¹.

L'art. 50, al. 2, réserve l'application de l'art. 46 LCA, dont le premier alinéa concerne la prescription, tandis que le second traite accessoirement de la péremption ; celle-ci ne fait l'objet de règles générales ni dans la LCA ni dans le droit commun. Ces deux délais, s'ils sont indépendants l'un de l'autre, se coordonnent toutefois généralement. Il en résulte que les délais de prescription sont valables *ipso jure* et indépendamment des délais de péremption, puisque l'application de l'art. 46 LCA n'a pas été exclue par l'art. 52 CGAT. Il était néanmoins préférable d'en réserver expressément l'application subsidiaire pour éviter tout malentendu.

431. Suivant l'al. 1 de l'art. 46 LCA, le délai de prescription, fixé à deux ans, commence à courir non pas au moment où la créance est devenue exigible, comme le prévoit l'art. 130 CO, mais dès que survient le fait qui lui donne naissance.

La comparaison de l'art. 46, al. 1, LCA avec l'art. 50 CGAT fait ressortir que les conditions générales s'écartent considérablement des règles légales : la durée du délai de prescription et son point de départ sont différents. Le délai court, suivant les CGAT, dès le jour du sinistre ; cette rédaction nous paraît préférable à celle de la LCA, aux termes de laquelle le délai se prescrit à dater du fait d'où naît l'obligation. En cas de transports maritimes, le délai court dès le départ du navire ou, pour les contributions aux avaries communes, dès l'établissement de la dispache.

432. Les dérogations des CGAT sont légitimes car l'art. 46 LCA, édicté dans l'intérêt du preneur, est de droit dispositif pour l'assurance transport ; elles sont légitimes bien que l'art. 46, al. 2, LCA interdise de réduire aussi bien les délais de prescription que ceux de péremption. Roelli est d'un autre avis car, selon lui, l'art. 46 LCA aurait dû avoir un caractère impératif ; c'est, dit-il, par inadvertance qu'il a été mentionné au nombre des dispositions semi-impératives ². Il est vrai qu'on peut s'étonner des divergences entre la LCA et le CO, suivant lequel les délais de prescription fixés dans le chapitre relatif à l'extinction des obligations

¹ Cf. RBA, vol. V, N° 217, arr. trib. comm. ct. St-Gall, du 3 juillet 1923.

² Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 46 LCA, rem. 3 c, p. 560.

ne peuvent pas être modifiés. La genèse de la loi nous montre pourtant que l'art. 46 LCA n'est pas impératif¹, parce qu'en matière de prescription ou de péremption, rien ne permet d'invoquer les motifs, basés sur des fondements techniques et sur l'équité, qui ont amené le législateur à déclarer telle disposition impérative pour les deux parties.

Le régime d'exception en matière d'assurance transport est aisément compréhensible : il n'y a pas, dans ce domaine, de raison impérieuse pour interdire la modification, et plus particulièrement la réduction des délais de prescription ou de péremption, puisque les deux contractants traitent d'égal à égal. Au surplus, l'assureur doit disposer de moyens efficaces pour s'opposer à ce que la réclamation de l'assuré ne traîne en longueur car les preuves du dommage sont sujettes à une disparition rapide. On a soutenu enfin devant les tribunaux que la faculté de réduire les délais de l'art. 46 LCA était légitime en assurance transport parce que le droit applicable aux transports prévoit des délais de prescription plus brefs que ceux de la LCA. En matière de transports par chemins de fer, par exemple, le droit d'actionner le transporteur à raison de la perte de marchandises qui lui ont été confiées se prescrit par un an déjà, tandis que le délai de prescription de la LCA est de deux ans². La cour d'appel du canton de Bâle-Ville a écarté cet argument en relevant que les délais de prescription d'une année ne sont pas particuliers à la législation en matière de transport³. Nous ne pouvons que l'approuver ; on retrouve en effet dans d'autres branches de l'assurance contre les dommages, les mêmes différences entre les délais impartis à l'assuré, vis-à-vis de tiers responsables d'une part, et vis-à-vis de l'assureur d'autre part.

433. Les délais prévus par les conditions générales d'assurance transport peuvent-ils être suspendus ou interrompus ?

L'art. 134 CO prévoit la *suspension* du délai de prescription pour certains motifs limitativement énumérés. Ces motifs n'étant pas susceptibles de se présenter en matière d'assurance transport, la suspension de la prescription est donc sans intérêt pratique pour nous.

434. La prescription peut être *interrompue* lorsque l'une des causes d'interruption énumérées à l'art. 135 CO est réalisée ; les dispositions du

¹ Cf. RBA, vol. V, N° 213, arr. TF, du 22 juin 1922.

² Cf. RBA, vol. III, N° 127, arr. trib. comm. ct. Argovie, du 5 février 1914.

³ Cf. RBA, vol. IV, N° 156, arr. Cour d'appel ct. Bâle-Ville, du 16 septembre 1921.

CO relatives aux effets de l'interruption seront alors applicables. Ces causes sont les suivantes :

- a) Le débiteur a reconnu sa dette. Ce cas d'interruption est prévu à l'art. 50 CGAT. En l'absence de toute précision, on peut admettre que la reconnaissance peut ne pas être constatée par un titre. Les anciennes conditions générales ne prévoyaient pas ce cas, mais celui où l'assureur a payé l'indemnité. Il n'y avait pas, dans cette éventualité, interruption mais extinction de la dette par l'exécution.
- b) Le créancier fait valoir ses droits par des poursuites, par une action ou par une exception devant un tribunal ou devant des arbitres, par une intervention dans une faillite ou par une citation en conciliation (CO art. 135, al. 2). Ces cas étaient tous englobés dans une disposition plus simple des anciennes conditions générales maritimes, disposition aux termes de laquelle la prescription ne déployait pas ses effets lorsque l'assuré avait eu recours aux tribunaux (§ 45, al. 1, chap. A, anc. cond. gén.).

435. Quant aux délais de péremption des anciennes conditions fluviales ou terrestres, ils étaient sans effet lorsque l'ayant droit avait porté sa réclamation d'indemnité devant le juge compétent « par une plainte en règle », dans le délai fixé.

436. D'après le TF¹, il ne faut pas nécessairement entendre par « juge compétent », le juge du fond, mais simplement l'autorité judiciaire compétente pour recevoir le dépôt de l'acte introductif d'instance.

437. Quant à la demande (Klage), ou « plainte », suivant l'expression inexacte des anciennes conditions, elle désignait en fait le premier acte introductif de procédure ; la signification d'un commandement de payer n'avait pas ce caractère. La *demande* devait au surplus être « en règle », c'est-à-dire « complète », pour reprendre l'expression allemande « vollständige Klage », plus claire sur ce point. Le TF n'a pas établi de différence entre une demande « en règle » et une demande ordinaire. A moins que les parties ne prouvent le contraire, elles sont réputées entendre par « plainte en règle », une demande introduite d'une manière conforme aux règles de la procédure du canton dont le juge est saisi².

¹ Cf. RBA, vol. V, N° 208, arr. TF, du 18 décembre 1924 ; id. ATF 50. 2. 537.

² Id.

Dans certains cantons, une demande de citation en conciliation peut être suffisante. Roëlli, auquel nous nous rallions, va plus loin : il exige, pour qu'une demande soit complète, qu'elle contienne non seulement l'indication du montant réclamé, mais encore les motifs de l'action¹. Une demande de citation en conciliation constituera un acte introductif suffisant si elle satisfait à ces conditions.

438. On peut se demander s'il y a véritablement suppression du délai de péremption ou plutôt interruption ou encore une espèce de *restitutio in integrum* lorsque l'ayant droit a introduit en temps utile une action complète. Nous admettons que, sauf convention expresse, la péremption est exclue en cas d'introduction d'action ; le délai s'écoulant après l'accomplissement de cet acte introductif ne pourra plus libérer le débiteur que par prescription et non par péremption de la réclamation. Les parties peuvent convenir qu'il y a interruption conventionnelle² ; les art. 137 et 138 CO, relatifs aux effets de la prescription, sont alors applicables par analogie.

Le TF a adopté à cet égard une solution intermédiaire que nous ne pouvons pas partager. Il considère que le délai est interrompu par la demande, mais estime qu'une fois interrompu, le délai de péremption contractuel ne recommence pas à courir. Dès l'accomplissement de cet acte, les prétentions de l'ayant droit ne sont plus limitées dans le temps que par la prescription légale. Le TF, en revanche, n'a pas résolu la question de savoir si la prescription légale applicable est alors décennale, conformément à l'art. 127 CO, ou biennale, en vertu de l'art. 46 LCA³. En fait, cette question était délicate à trancher d'après les anciennes conditions générales d'assurance transport car celles-ci déclaraient l'art. 46 LCA inapplicable. Elle ne se pose plus aujourd'hui.

439. Selon l'art. 139 CO, lorsque l'action a été mal introduite (incompétence du juge saisi, vice de forme réparable, action prématurée), le délai de prescription n'est pas interrompu mais légèrement prolongé, de manière que l'ayant droit ait la possibilité de réparer son erreur. Ces restitutions peuvent être invoquées, selon nous, en vertu d'un contrat

¹ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 45 LCA, rem. 9, p. 547.

² *Id.*, p. 545.

³ Cf. RBA, vol. V, N° 208, arr. TF, du 18 décembre 1924 ; *id.* ATF 50. 2. 537.

d'assurance basé sur les CGAT. L'octroi d'un délai supplémentaire est toutefois discutable lorsque l'action a été rejetée pour avoir été introduite auprès d'un juge incompétent ; nous venons de voir en effet qu'aux termes de l'art. 50, l'action doit être introduite devant un juge compétent.

440. L'art. 139 CO est applicable en cas de péremption. Le requérant bénéficie en outre, dans cette éventualité, d'une *restitution* lorsqu'il prouve que, pour des raisons indépendantes de sa volonté, lui-même ou son mandataire ont été empêchés d'agir dans le délai fixé ; en revanche, aucune restitution ne lui est accordée lorsque le retard a été provoqué par un empêchement subjectif ; ainsi, de simples erreurs, même excusables, n'entraînent pas une restitution de délai. L'art. 45, al. 3, LCA, applicable à la péremption, mais inapplicable à la prescription, accorde une prolongation de délai à l'ayant droit lorsque ce dernier n'a pu exécuter un acte en temps utile, sans faute de sa part ¹.

441. Comme les anciennes conditions terrestres et fluviales se bornaient à fixer un délai de péremption, tout en excluant l'application subsidiaire de l'art. 46 LCA, toute réclamation différée par l'ayant droit sans faute de sa part pouvait encore être exercée dans le délai de la prescription ordinaire de dix ans. La solution des nouvelles conditions d'après laquelle la réclamation de l'ayant droit est prescrite dans un bref délai nous paraît préférable ; il était également opportun de coordonner ce délai avec celui de la péremption.

442. Selon l'art. 432 du C. Com. fr., toute action dérivant d'une police d'assurance maritime est prescrite après cinq ans à compter de la date de la conclusion du contrat. L'art. 25, al. 1, de la loi française sur le contrat d'assurance, du 13 juillet 1930, concernant les assurances terrestres, fixe le délai de prescription à deux ans, à compter du jour où les intéressés ont eu connaissance du sinistre qui donne naissance à l'action. Suivant l'art. 26 de cette loi, ce délai ne peut être abrégé par convention. En Allemagne, le délai de prescription est de cinq ans et court dès la fin de l'année au cours de laquelle l'assurance prend fin ou dès l'époque à laquelle la marchandise doit, faute de nouvelles, être considérée comme perdue ².

¹ Cf. N° 424 sq.

² Cf. ADSV, § 48.

CHAPITRE XIII

FOR ET ADRESSE DE L'ASSUREUR

443. Aux termes de l'art. 53 : « Pour tous litiges dérivant du contrat d'assurance régi par les présentes conditions, l'assureur accepte et le for de son domicile principal en Suisse et celui du domicile suisse du demandeur ». En reconnaissant comme for le domicile du demandeur, l'assureur est dispensé d'élire, dans chaque canton où il opère, un domicile juridique auquel il puisse être recherché, comme le prévoit l'art. 2, al. 4, de la loi fédérale concernant la surveillance des entreprises privées en matière d'assurance, du 25 juin 1885. Nous ne nous arrêterons pas davantage à cette disposition qui ne relève pas de notre sujet.

444. Nous nous abstenons aussi de commenter l'art. 54 qui prévoit que l'adresse de l'assureur est « à la Direction de la Compagnie ou à l'agence suisse qui a signé la police ». Cette disposition a été prise en exécution de l'art. 44 LCA, suivant lequel l'assureur est tenu d'indiquer au moins une adresse en Suisse pour toutes les communications qui doivent lui être faites *aux termes du contrat*. Si l'assureur n'avait pas satisfait à cette obligation, il ne pourrait se prévaloir des sanctions qui frappent le preneur si ce dernier ne faisait pas à l'assureur les communications que lui impose le contrat.

CHAPITRE XIV

DISPOSITIONS SPÉCIALES RELATIVES AUX CONTRATS ET POLICES D'ABONNEMENT

I.

Généralités

445. Les CGAT consacrent un chapitre spécial (art. 77 à 95) aux contrats et polices d'abonnement ; celles-ci sont appelées aussi polices flottantes. Tandis que le terme « abonnement » manifeste le caractère permanent de la police, l'expression « flottante » marque l'indétermination des valeurs assurées qui, elles, dépendent des sommes couvertes par chacun des contrats distincts qui se rattachent à la police. Ce sont là deux caractères du genre de police que nous allons étudier. Nous ne reviendrons pas sur les questions de détail réglées par les art. 86 et 89 à 93 ; nous avons eu déjà l'occasion de les examiner au cours de notre étude.

446. La « police d'abonnement » ou « police flottante » est fréquemment considérée dans la doctrine et dans la jurisprudence comme l'équivalent du contrat d'abonnement. C'est confondre l'acte juridique et le document qui le constate. De plus, on ne fait souvent aucune discrimination entre le contrat d'abonnement et les contrats d'assurance qui en dérivent. Cette deuxième confusion n'a pas eu de graves conséquences pratiques, mais elle a contribué à obscurcir la question de la nature juridique du contrat d'abonnement.

Ces notions — qui ne sont pas définies par les conditions d'assurance étrangères et qui ne l'étaient pas davantage par les anciennes conditions suisses — ont suscité des malentendus auxquels les nouvelles conditions ont mis un terme.

En effet, la qualification juridique du contrat d'abonnement et le moment à partir duquel l'assurance issue d'un tel contrat prend naissance, ont fait l'objet de nombreuses controverses. Ces deux questions sont étroitement liées l'une à l'autre ; il est indispensable de les approfondir.

447. Pendant longtemps, on a considéré le contrat d'abonnement comme une « promesse de contracter »¹ une assurance, par laquelle l'assureur s'obligeait à couvrir par une assurance postérieure les marchandises qui lui seraient présentées par l'assuré. Cette conception, selon laquelle l'une des parties s'oblige à conclure un autre contrat, le « contrat principal », est actuellement repoussée.

448. D'après une théorie plus récente, qui est notamment celle de M. Donati, le contrat d'abonnement constitue une assurance ordinaire, engendrant à la charge des parties, des obligations immédiates. Ce n'est pas un contrat normatif établissant des règles pour des contrats ultérieurs ; les différentes applications ne constituent pas des contrats nouveaux².

449. Alors que la théorie du *pactum de contrahendo* ne conduit qu'à une action en conclusion du contrat ou en dommages-intérêts, la théorie du contrat d'abonnement, contrat unique et définitif, implique une action en exécution d'un contrat d'assurance. Les rapports individuels d'assurance naissent automatiquement *ex nunc* au moment où les marchandises courent un risque, sans qu'un nouvel accord de volontés des parties soit nécessaire. L'application qui, dans la théorie du « Vorvertrag », était considérée comme manifestation de volonté du preneur, ne constitue ici qu'une formalité sans influence sur l'existence de l'assurance.

Ainsi conçu, le contrat d'assurance par abonnement est donc une convention qui fait naître une pluralité de rapports d'assurance individuels et distincts, différemment répartis dans le temps, au fur et à mesure que le preneur effectue des envois et, de ce fait, expose les intérêts assurés aux risques envisagés : ces rapports d'assurance sont déterminables, au moment de la conclusion du contrat, par la réalisation des conditions

¹ Expression allemande : Vorvertrag.

² Cf. *Revue générale des assurances terrestres*, t. 6, 1935, p. 1193 sq. (rapport sur l'ouvrage de M. DONATI, *Il contratto di Assicurazioni in abbonamento*, paru dans *Studi di diritto commerciale*, t. VII ; voir au surplus : JAEGER, *op. cit.*, t. II, introduction, rem. 9, p. 8.

imposées, mais ils sont indéterminés en ce qui concerne leur nombre et leurs caractères individuels ¹.

450. Un de nos tribunaux, se basant sur l'opinion de Mahnes, a adopté cette conception dans un arrêt du 23 avril 1925 ², dont nous reproduisons l'extrait suivant : « Dans l'assurance flottante, la police d'abonnement doit être considérée comme le contrat et non comme une promesse de contracter relative aux relations d'assurance qui s'établiront par la suite (Vorvertrag). La police d'abonnement ne fonde pas une obligation de conclure des contrats futurs, mais reproduit la volonté concordante des parties sur la création d'un rapport d'assurance dans lequel seule est réservée la mesure dans laquelle le preneur en fera l'emploi, par déclaration unilatérale de volonté ».

451. Les anciennes conditions suisses sur la base desquelles ce tribunal statuait en l'espèce, se prêtaient, selon nous, aussi bien à la conception que nous venons de résumer, aux termes de laquelle l'assurance prend effet *ex nunc* par le seul fait du transport, qu'à celle que nous avons vue précédemment, et d'après laquelle l'assurance prend naissance par l'application, avec effet rétroactif.

D'après l'art. III des anciennes conditions relatives aux polices d'abonnement, l'assuré s'engageait à alimenter la police, c'est-à-dire à inscrire les envois, si possible avant leur départ, ou au plus tard aussitôt après la réception du premier avis annonçant leur départ ou l'intention de les expédier. Il semblait donc que l'aliment ne se faisait pas automatiquement, lors du chargement, mais seulement au moment de l'inscription.

Ce même article disposait cependant qu'« en cas d'inobservation de ce qui précède, la compagnie ne répond pas du dommage qu'auraient pu subir les marchandises assurées avant d'avoir été déclarées ; la prime néanmoins lui est acquise en entier ». En d'autres termes, la prime était acquise dès le chargement. Il en résulte *a contrario* que l'assurance déployait ses effets dès que la marchandise courait des risques, même si, à ce moment, l'inscription n'avait pas encore été faite, et que la prime était toujours acquise dès cet instant, ce qui pouvait correspondre soit à un fonctionnement automatique de l'assurance, soit à une assurance rétroactive.

¹ Cf. DONATI, *op. cit.*, p. 127.

² Cf. RBA, vol. V, N° 20, arr. trib. district de Meilen.

452. Les auteurs des CGAT se sont acharnés à trouver une théorie claire et unique pour résoudre cette question. Ne craignant pas de s'écarter des solutions doctrinales et jurisprudentielles, ils ont défini le *contrat d'abonnement* comme étant une convention de base (Rahmenvertrag), constatée par la *police d'abonnement*. Le ou les contrats d'assurance sont des contrats distincts issus du contrat d'abonnement ; ils deviennent effectifs dès la déclaration unilatérale de volonté du preneur d'assurance, manifestée par l'inscription — dite application — des risques à assurer¹.

453. Par la conclusion du contrat d'abonnement, le preneur d'assurance et l'assureur s'obligent, suivant l'art. 77, « pour la durée de son efficacité, le *premier* à faire assurer, en tant qu'ils sont applicables à la police, tous les envois effectués pour son compte et à ses risques et périls (ou pour le compte et aux risques et périls de tiers qui l'auraient chargé de pourvoir à l'assurance) ; le *second* à les assurer aux conditions générales et particulières de la police ».

En d'autres termes, le preneur s'oblige à confier *tous* les envois dont il s'agit à l'assureur, et celui-ci s'oblige à les assurer. Le preneur satisfait à son obligation en inscrivant régulièrement dans un registre délivré par l'assureur tous les transports auxquels s'appliquent les conditions de la police. Cette inscription porte le nom d'application. On l'appelle aussi « déclaration d'aliment ».

Le texte imprimé sur la première page de la police d'abonnement peut, il est vrai, provoquer une méprise sur la nature du contrat qu'elle constate, car il y est dit que : X... assure contre les risques de transport aux conditions générales..., à Y..., les marchandises désignées ci-après. Toutefois, empressons-nous de dire qu'il manquerait à ce soi-disant contrat d'assurance un *élément essentiel* : le paiement de la prime. Seul le remboursement des frais d'établissement de la police est prélevé au moment de la conclusion du contrat d'abonnement qui existe même à défaut d'assurance.

454. Cette *convention de base* se distingue d'une promesse de contracter par le fait que le preneur d'assurance s'engage à conclure avec l'autre partie, l'assureur, et non avec un tiers, et qu'il n'a pas à renouveler sa promesse². Elle n'est pas davantage un contrat accessoire emportant

¹ Cf. art. 77-78 CGAT.

² Cf. VON TUHR, *op. cit.*, t. I, p. 235.

exécution d'un contrat principal ; on ne saurait non plus, renversant les rôles, la qualifier de contrat principal. On peut comparer le contrat d'abonnement aux conventions par lesquelles l'un des contractants acquiert la faculté de former par sa propre volonté un rapport d'obligations dont l'objet a été convenu avec l'autre partie (droit formateur générateur), telles que les pactes d'emption, de réméré et de préemption. Ces conventions investissent l'un des contractants du pouvoir de créer ou de modifier des rapports juridiques ; celui-ci n'acquiert pas, comme en cas de *pactum de contrahendo*, le droit d'exiger la conclusion du contrat, puisqu'il peut, lui-même, par sa seule déclaration de volonté, former le rapport dont il s'agit¹.

455. Le contrat d'abonnement présente toutefois, par rapport à ces conventions, les particularités suivantes : la faculté du preneur d'assurance de créer un rapport d'obligation n'est pas purement potestative ; le projet de CGAT prévoyait que : « Chaque expédition donne lieu à un *contrat d'assurance indépendant* » — la doctrine dirait : un rapport spécial d'assurance — « dont les effets résultent de la convention de base et qui se forme de plein droit au moment où les risques prévus commencent à courir ». Il en serait résulté que les contrats d'assurance eussent pris naissance indépendamment de la volonté du preneur, par le seul fait des expéditions. Sans doute, l'assurance n'aurait pas pris effet si le preneur n'avait fait aucune expédition mais, qu'il le voulût ou non, toute expédition eût donné naissance au contrat d'assurance, aux conditions fixées dans le contrat d'abonnement, conditions qui n'auraient pu être modifiées ou complétées unilatéralement après coup, qu'en vertu d'un nouvel accord. L'application des expéditions n'avait donc pas, dans cette conception, un caractère essentiel.

456. Ce système de la *formation automatique des contrats d'assurance* distincts n'a pas été maintenu dans le texte définitif des CGAT pour les deux motifs suivants :

- a) il expose l'assureur aux conséquences de la mauvaise foi du preneur, puisque les prestations de ce dernier dépendent, en fait, de l'inscription des expéditions qu'il doit annoncer à l'assureur. Le preneur d'assurance aurait pu se dire : « que j'inscrive mes envois ou que je ne

¹ Cf. VON TUHR, *op. cit.*, t. I, p. 237.

les inscrive pas, je suis couvert ; l'inscription n'a d'autre effet que de permettre à l'assureur de réclamer la prime ; économisons ; j'inscrirai donc irrégulièrement mes expéditions ; j'en omettrai par-ci par-là ».

- b) Comme certains preneurs, par exemple, les transitaires, ne peuvent, pour des raisons pratiques, être astreints à assurer toutes leurs expéditions auprès du même assureur, il eût fallu rédiger des conditions spéciales à leur intention, pour éviter qu'ils ne fussent assurés à double par le fait que plusieurs assurances se fussent formées automatiquement. Certes, on aurait pu prévoir qu'en pareil cas, le preneur ne bénéficierait de l'assurance qu'après l'application. Mais cette solution eût occasionné des difficultés ; il a paru préférable de ne pas créer deux régimes ; aussi, les assureurs ont-ils adopté le système de l'application comme régime général.

457. L'art. 78 dispose que : « Chaque voyage donne lieu à un contrat d'assurance distinct qui se forme au moment de l'application et dont les effets sont déterminés par le contrat d'abonnement ». Ici encore, le droit formateur du preneur n'est pas purement potestatif, bien qu'il dépende du transport et de l'inscription des voyages, car l'inscription, acte valant déclaration unilatérale de volonté, est en principe obligatoire, conformément à l'art. 77, al. 1. Il ne s'applique pas, par contre, dans la mesure où, par convention particulière, l'assureur a dispensé le preneur d'appliquer tous ses envois.

II.

Rétroactivité de l'assurance

458. Après avoir précisé le moment où les contrats d'assurance prennent naissance, les assureurs suisses ont consacré implicitement, à l'art. 80, al. 3, analogue au passage de l'art. III des anciennes conditions que nous avons reproduit ci-dessus, le *principe de la rétroactivité* de l'assurance au moment où les risques commencent à courir. Mais ce principe n'est valable que si le preneur a l'obligation d'assurer tous ses

envois ou, du moins, certaines catégories déterminées d'envois ; il repose sur une fiction grâce à laquelle l'assureur s'engage, dans certaines conditions, à indemniser l'ayant droit alors même que le contrat ne serait pas encore conclu au moment du sinistre. Vivante refusait, en ces termes, de reconnaître la rétroactivité en matière d'assurance : « le temps passe irréparablement sur les vies et les choses assurées »¹. M. Besson se demande, lui aussi, comment on peut parler de rétroactivité en matière de contrats successifs. Selon cet auteur, de même que la dissolution d'un contrat de ce genre n'agit que dans l'avenir et qu'il ne peut être question de résolution rétroactive mais seulement de résiliation, on ne peut faire produire des effets dans le passé à une sorte de création de tous les instants. En fait, l'assuré n'a pas été couvert, et on ne peut modifier ce fait accompli².

459. En France, cette fiction est contraire à la législation des assurances sauf en matière de transports maritimes et fluviaux. La Suisse ne l'admet que pour les assurances transport et pour certaines assurances incendie, dans les limites fixées par l'art. 10 LCA³. En vertu du 1^{er} alinéa de cette disposition, la rétroactivité n'est jamais tolérée si les deux parties savaient, lors de la conclusion du contrat, que le risque avait disparu, ou que le sinistre était survenu.

Les CGAT, chose curieuse, donnent la possibilité aux parties de conclure un contrat d'assurance dans de telles conditions. Il peut arriver en effet, en cas d'application faite de bonne foi bien que tardivement, que les deux parties sachent déjà quelle a été l'issue du transport. Ce cas se rencontrera d'autant plus facilement que le preneur est tenu de vérifier non pas chaque jour, mais *mensuellement*, s'il a appliqué tous les envois ; or, en temps normal, quelques jours peuvent suffire à l'exécution du transport. Si l'on voulait interpréter strictement la LCA, les parties pourraient invoquer la nullité de telles assurances et en *demandar l'annulation*, lorsque les conditions prévues aux al. 2 et 3 de l'art. 10 se trouveraient remplies.

460. Nous voyons ainsi que l'art. 10 LCA s'oppose au but poursuivi par la conclusion de contrats d'abonnement, dont diverses législations

¹ Cf. BESSON, *op. cit.*, p. 56.

² *Id.*

³ Cf. N° 15.

ont reconnu l'opportunité en matière de transport. Pour concilier la loi et les besoins des assurés, il convient d'admettre que le contrat d'assurance conclu sur la base d'un contrat d'abonnement n'est nul que si les parties avaient connaissance de l'issue du transport au moment où elles ont manifesté leur volonté, c'est-à-dire : pour l'assureur, lors de la conclusion du contrat, et pour le preneur, lors de l'application. Le moment de la formation du contrat d'assurance ne serait pas pris lui-même en considération pour l'assureur, puisque à ce moment, celui-ci n'a plus à manifester de volonté. Cette solution serait analogue à celle de l'art. 365 C. Com. fr., suivant lequel : « Toute assurance faite après la perte ou l'arrivée des objets assurés est nulle, s'il y a présomption qu'avant la signature du contrat, l'assuré a pu être informé de la perte, ou l'assureur de l'arrivée des objets assurés ».

461. Dans le cas prévu à l'al. 3 de l'art. 10 LCA (le preneur seul savait que le sinistre était déjà survenu), on ne pourrait soutenir que, par la conclusion du contrat d'abonnement, l'assureur a renoncé par anticipation à se prévaloir de son droit d'annuler le contrat d'assurance ; cette disposition est impérative. Il faut prévoir que l'assureur renoncera après coup, et pour des raisons commerciales, à exercer ce droit à l'égard des assurés de bonne foi.

462. L'interprétation de l'art. 10 LCA, à laquelle nous avons dû recourir pour tenter de concilier le principe de la rétroactivité avec cette disposition et que certains trouveront peut-être spécieuse, n'est pas nécessaire quand on admet les théories courantes du contrat d'abonnement telles qu'elles ont cours à l'étranger, et celle que la jurisprudence suisse avait basée sur les anciennes conditions. Les difficultés que nous avons rencontrées sont cependant loin de condamner, à nos yeux, la nouvelle théorie du contrat d'abonnement, adoptée par les auteurs des CGAT ; au contraire, elle met en lumière une incompatibilité que les autres théories dissimulent grâce à des notions vagues et extensibles.

Sans vouloir ici accuser les partisans des autres théories d'avoir cherché à éluder l'interdiction d'assurer des risques qui, au su du preneur, étaient déjà courus, nous nous bornerons à relever qu'ils ont consacré, chez nous, une dérogation constante au texte impératif de l'art. 10, al. 3, LCA.

III.

Mécanisme du contrat d'abonnement

463. Si l'on considère le contrat d'abonnement comme un contrat d'assurance, il a les qualités de ce dernier, tout en ayant un objet déterminable et non déterminé. En revanche, si on le considère comme une convention de base, son objet est parfaitement déterminé : il consiste en effet, selon l'art. 77, dans l'obligation pour le preneur de faire assurer ses envois, et pour l'assureur, de les assurer. Il ne présente pas les particularités du contrat d'assurance contre les dommages qui est un contrat aléatoire et un contrat d'indemnité. Nous en déduisons que le contrat d'abonnement n'est pas, comme tel, régi par la LCA, mais uniquement par le droit commun. Nous ne voulons pas chercher, article par article, les inconvénients et les avantages que présente l'inapplicabilité des articles de la LCA que les CGAT n'ont pas exclus.

Nous allons avoir toutefois l'occasion de spécifier l'inapplicabilité de certaines dispositions légales en étudiant le mécanisme des contrats d'assurance qu'il engendre, c'est-à-dire les conditions de leur conclusion (art. 77 à 85 ; 87 à 88) et de leur résiliation (art. 93 à 95).

464. Lors de la conclusion de la convention de base, le risque ne peut être apprécié, toujours, avec précision. Parfois même, le preneur ne peut fournir aucune indication permettant à l'assureur de se faire une idée des risques qu'il s'engage à couvrir. Il en est ainsi lorsque la convention porte sur l'assurance de marchandises de toute nature, à transporter d'un lieu quelconque à un autre. Il est donc compréhensible que les dispositions relatives aux déclarations que le preneur doit obligatoirement faire lors de la conclusion d'un contrat d'assurance ne s'appliquent pas aux contrats d'abonnement. La prime ne peut être fixée d'avance ; l'assureur annexe généralement au contrat un tarif général ou spécial contenant les taux de primes applicables.

465. A supposer que le preneur fournisse, lors de la conclusion du contrat d'abonnement, des indications inexactes à l'assureur sur la nature

des marchandises transportées, par exemple, les risques inexactement déclarés resteront automatiquement à sa charge tant que l'assureur n'aura pas reçu et *accepté* une déclaration rectifiée, et cela en vertu de l'art. 83 ainsi conçu : « Si le preneur désire étendre l'assurance à des risques pour lesquels une convention spéciale est nécessaire, ou soumettre à l'assurance des envois ou voyages que la police d'abonnement ne prévoit pas, l'assurance ne couvre ces risques, envois ou voyages, que si l'assureur y consent expressément ». Exemple : l'assureur promet par le contrat d'abonnement d'assurer des liquides transportés dans des fûts de fer ; en fait, le preneur ne transporte ces liquides que dans de la futaille de bois ; il a fait une déclaration inexacte pour bénéficier de taux réduits. Si dans l'application, le preneur déclare simplement la marchandise, sans spécifier son conditionnement, l'assurance ne se formera pas. S'il déclare du liquide en fût de bois, l'assurance se formera avec effet rétroactif, à condition que l'assureur accepte expressément ce risque. Le preneur reste ainsi dans l'incertitude, inconvénient que les polices d'abonnement sont précisément destinées à écarter. Il peut arriver que l'assureur n'informe pas le preneur de son acceptation, tout en le débitant, intentionnellement ou par erreur, de la prime relative à ce transport ; il y a là, selon nous, un fait conchuant, impliquant acceptation du risque.

466. Les art. 79 et 80 indiquent très clairement la manière dont le preneur doit appliquer les envois. L'art. 81 prévoit encore que le preneur doit porter l'application à la connaissance de l'assureur, suivant le mode prévu dans les conditions particulières. Le mode le plus courant consiste à remplir des bulletins d'application, détachés de carnets à souches délivrés par l'assureur, et à les envoyer à ce dernier le jour de l'inscription ou le lendemain au plus tard. Les copies des bulletins restent attachées à la souche et tiennent lieu de journal d'assurance.

467. Suivant l'art. 82, al. 2 : « L'assureur peut exiger du preneur la preuve qu'il s'est conformé aux dites obligations », en requérant par exemple la production de ses livres de comptabilité, de sa correspondance, etc.

468. Il convient de relever que c'est au moment où il applique les envois que le preneur doit observer les prescriptions des art. 20 sq. dans la mesure où elles n'ont pas été modifiées par les dispositions spéciales

relatives aux contrats et polices d'abonnement. Il existe cependant une variante : d'après l'art. 79, le preneur n'a pas l'obligation de signaler *spontanément* toutes les circonstances qui sont de nature à influencer la décision de l'assureur, puisque la décision de l'assureur est déjà prise dès la conclusion du contrat d'abonnement ; il doit simplement établir l'application suivant le questionnaire que comporte le registre. Il ne devra renseigner spontanément l'assureur que dans la mesure où il désire étendre l'assurance au delà des conditions du contrat d'abonnement.

Comme l'application donne naissance à un contrat d'assurance, les dispositions de la LCA que l'art. 52 CGAT n'a pas exclues seront applicables.

469. L'art. 82 sanctionne l'inobservation des obligations que les art. 77 à 81 imposent au preneur, en permettant à l'assureur « de décliner toute réclamation produite en vertu du contrat d'abonnement sans préjudice de son droit d'exiger le paiement des primes afférentes aux voyages assurés — ou qui auraient dû l'être —, et de résilier le contrat d'abonnement sans délai ». A lire ce texte, il semble que la prime est acquise à l'assureur dès que les risques commencent à courir, c'est-à-dire rétroactivement par rapport à l'application qui donne naissance au contrat ; nous avons vu qu'il en est de même pour la prestation de l'assureur. Bien plus, la prime est acquise à l'assureur même quand le contrat d'assurance ne s'est pas formé, faute d'application. L'obligation de payer la prime paraît être la conséquence d'une clause pénale ; c'est la sanction des infractions, par le preneur, aux devoirs que lui impose le contrat d'abonnement.

470. Les art. 84, 85, 87 et 88 limitent, dans deux directions, l'obligation de l'assureur de couvrir tous les envois du preneur.

471. L'art. 84 prévoit que l'assureur ne couvre pas les marchandises au delà d'un *maximum* fixé par convention particulière, par rapport à un seul et même véhicule, groupe de véhicules, entrepôt ou magasin. Ce maximum, connu également sous le nom de « plein » ne peut être dépassé que moyennant une convention spéciale intervenant de cas en cas. Il ne faut pas confondre le plein avec la somme assurée.

L'art. 85, inspiré de la clause anglaise « location clause », prévoit que : « En cas d'accumulation dans un lieu quelconque, pour quelque cause que ce soit, même par force majeure, de marchandises assurées en vertu

de plusieurs applications, l'assurance est limitée par le maximum le plus élevé indiqué dans la police ». Cette disposition, d'une importance primordiale à une époque où les marchandises s'accumulent dans les ports ou dans les lieux de transit à cause du manque de navires ou d'autres moyens de locomotion, n'est applicable que lorsqu'aucun maximum n'a été prévu dans les conditions particulières pour les marchandises séjournant dans un même lieu.

472. Sauf convention contraire intervenant de cas en cas, l'art. 87 exclut du contrat d'abonnement les marchandises qui présentent des risques particulièrement importants. Signalons que des clauses standard ont été élaborées pour l'assurance de certaines de ces marchandises : objets d'art et de valeur, marchandises périssables, animaux vivants, ainsi que pour l'assurance du risque de casse des meubles et autres objets de déménagement¹. L'assurance des métaux précieux non monnayés, monnayés ou autrement ouvrés ; des bijoux, perles fines, pierres précieuses ; des papiers-monnaies, papiers-valeurs et documents de toute espèce est réglée par les conditions générales pour l'assurance des valeurs, que nous n'étudierons pas ici².

L'art. 88 restreint l'étendue de l'assurance des marchandises qui ne sont pas spécifiées dans les conditions particulières, aux conditions f. a. p., alors que l'étendue normale de l'assurance couvre tous les risques, comme nous l'avons vu plus haut³.

¹ Cf. annexe, N° IV.

² L'assurance des envois de valeurs est souscrite soit par police spéciale, soit par police d'abonnement. Il existe des conditions générales propres à chacune de ces polices. La seconde, délivrée principalement aux banques, est connue par les praticiens sous le nom de « police banquiers ».

Les conditions générales pour l'assurance des transports de valeurs sont plus simples que celles propres aux transports de marchandises car les valeurs ne sont sujettes qu'à la destruction, au vol et à la disparition. Ces deux genres d'assurance transport sont néanmoins dominés par les mêmes principes fondamentaux.

³ Cf. N° 208.

IV.

Extinction du contrat d'abonnement

473. Il nous reste à examiner comment le contrat d'abonnement prend fin. Nous avons vu que cette question ne se pose pas pour les contrats d'assurance ordinaires, qui prennent fin normalement au moment où la marchandise n'est plus exposée aux risques qu'ils devaient couvrir¹.

474. Suivant l'art. 93 : « Le contrat d'abonnement est conclu pour une durée indéterminée. Il peut être résilié par l'une ou l'autre des parties pour la fin de chaque année d'assurance, moyennant avis consigné trois mois d'avance par lettre recommandée ». Cette disposition ne se concilie pas avec l'art. 47 LCA, aux termes duquel : « Toute clause prévoyant le renouvellement tacite du contrat ne peut avoir d'effet que pour une année au plus ». Comme cette disposition est impérative sauf pour l'assurance transport, et qu'au surplus, la LCA ne s'applique pas aux contrats d'abonnement, nous n'avons pas à nous en préoccuper.

D'après la rédaction quelque peu défectueuse de l'art. 93, on peut se demander si la période d'une année d'assurance à laquelle il y est fait allusion court dès la conclusion du premier contrat d'assurance, c'est-à-dire dès la première application. L'interprétation logique et historique des CGAT nous permet de conclure que le délai court dès le moment où le contrat d'abonnement commence à déployer ses effets. Ce moment est fixé avec grande précision dans les conditions particulières de la police qui déterminent le jour et l'heure — en général midi — auxquels le contrat entre en vigueur.

475. L'art. 94 confère en outre aux parties le droit de résilier le contrat d'abonnement en cas de sinistre, à condition qu'elles usent de ce droit au plus tard le jour du paiement de l'indemnité. Cette disposition rappelle celle de l'art. 42 LCA applicable en cas de dommage partiel mais qui ne saurait concerner les contrats d'abonnement.

On peut déduire de l'art. 94 CGAT, comme aussi de l'art. 42 LCA, que les parties ne peuvent résilier le contrat en cas de sinistre que lors-

¹ Cf. N° 234.

qu'une indemnité est réclamée à bon droit par le preneur. C'est bien là d'ailleurs, suivant Roelli, la portée que le législateur a voulu donner au droit de résiliation des parties en cas de sinistre¹. Ainsi, à supposer que l'assureur décline une prétention, l'assuré n'est pas fondé à résilier le contrat aussi longtemps que son droit n'aura pas été reconnu par jugement et exécuté. Les anciennes conditions générales étaient moins favorables à l'assuré. Elles réservaient à l'assureur le droit de résilier le contrat en cas d'avarie, qu'une indemnité ait été payée ou non à l'ayant droit.

476. L'art. 95 fixe d'une manière très claire les effets de la résiliation en disposant que : « les envois appliqués restent assurés aux conditions de la police si le voyage a commencé avant l'expiration du contrat d'abonnement ».

¹ Cf. ROELLI, *op. cit.*, t. I, art. 42 LCA, rem. 4, p. 511.

CONSIDÉRATIONS FINALES

477. L'étude à laquelle nous venons de nous livrer nous a montré les nombreuses améliorations qui résultent de la nouvelle réglementation privée de 1940. Les conditions générales d'assurance doivent tendre à la protection des intérêts de l'assuré tout en sauvegardant ceux de l'assureur. L'assuré ne doit pas se sentir menacé par des conditions trop sévères, mais il ne faut pas non plus que l'assureur assume des garanties auxquelles il ne lui serait pas possible de faire face. C'est dans cet esprit qu'ont été élaborées les CGAT. Les assureurs suisses ont écarté de leur garantie les risques que l'expérience a révélés trop onéreux pour eux et ceux qui sont inhérents à la marchandise ou aux conditions de transport. Toutefois, plaçant au-dessus de leurs propres intérêts, ceux de notre économie nationale, ils ont consenti, dans certains cas, à déroger momentanément et sans préjudice pour l'avenir, à cette ligne de conduite. C'est ainsi, par exemple, que les dommages causés par l'eau de pluie peuvent être couverts bien qu'il s'agisse de conséquences de circonstances atmosphériques normales.

Les CGAT ne sont cependant pas exemptes de défauts ; nous en avons relevé plusieurs ; leur application en révélera d'autres. Ainsi qu'il arrive dans tout travail législatif, le projet de nouvelles conditions a été conçu suivant les règles de la logique ; mais, au cours des discussions au sein de la commission ou dans les assemblées générales, les assureurs émirent, sur nombre de questions, des avis fort divergents et souvent difficiles à concilier, basés les uns sur la pratique, les autres sur la théorie. On recourut alors à des compromis pour réduire les objections. Les modifications qui durent être apportées au projet de CGAT entraînèrent souvent la rupture du lien logique qui unissait les dispositions les unes aux autres ; il fallut remédier à ces solutions de continuité au moyen d'adaptations successives. Certaines de ces modifications eurent cependant des répercussions dont les inconvénients avaient passé inaperçus.

Les CGAT marquent néanmoins un progrès appréciable par rapport aux conditions générales précédemment en vigueur et à celles qui sont appliquées à l'étranger. Ce qui frappe immédiatement, lorsqu'on les compare à d'autres textes similaires, c'est l'introduction de définitions qui précisent, dans l'intérêt de chacun, la portée de certains termes généraux ; c'est l'ordre qui règne dans la succession des chapitres et au sein de ceux-ci ; c'est la simplification qu'implique un texte unique par rapport aux innombrables imprimés qui existaient précédemment ; c'est, en un mot, la clarté.

Les assureurs étrangers ont reconnu la valeur des nouvelles conditions générales suisses d'assurance transport ; peut-être s'en inspireront-ils ; ce serait là le meilleur témoignage rendu aux assureurs suisses sur l'utilité de l'œuvre qu'ils ont accomplie.

CONDITIONS GÉNÉRALES POUR L'ASSURANCE DES MARCHANDISES CONTRE LES RISQUES DE TRANSPORT

(C. G. A. T. 1940)

Définitions et notions générales.

I. On entend : par **assurance**, la garantie accordée par l'assureur aux termes du contrat d'assurance constaté par le police ; par **marchandise**, l'objet du transport couvert par l'assurance ; par **collis**, les caisses, fûts, sacs, balles, etc., dont chaque unité ou l'ensemble constitue la marchandise ; par **véhicule**, le moyen de transport (navire, bateau, aile, chaland, ferryboat, wagon, camion, avion, etc.) sur lequel la marchandise est chargée ; par **voyage**, le transport de la marchandise de l'endroit où, d'après la police, l'assurance doit commencer, à celui où elle doit prendre fin, suivant l'itinéraire prévu et, s'il n'est pas prévu, suivant l'itinéraire usuel ; par **voyage combiné**, celui qui comporte l'emploi successif de divers véhicules ; par **transbordement**, le transfert de la marchandise, au cours du voyage combiné, d'un véhicule à l'autre ; par **titre de transport**, le connaissance, la lettre de voiture, la feuille de route, le bulletin d'accompagnement et, par extension, le récépissé d'entrepôt.

II. L'expéditeur remet la marchandise au transporteur, au début du voyage ; le transporteur (armateur, capitaine, pilote, entreprise ferroviaire ou postale, voiturier, camionneur, transitaire, etc.) effectue, en tout ou en partie, par lui-même ou par ses gens, le transport de la marchandise ; l'entrepôt est la garde de la marchandise au début ou à la fin du voyage ou entre deux transports ; le réceptionnaire est la personne qualifiée pour prendre, en cours ou au terme du voyage, livraison de la marchandise amenée par un transporteur ; au terme du voyage, il se confond avec le destinataire.

III. Le **sinistre** est l'événement qui provoque le dommage subi par le preneur. L'éventualité du sinistre s'appelle le **risque**.

IV. On entend exclusivement par **événement majeur**, les sinistres suivants : tremblement de terre, éruption volcanique, raz de marée, inondation, avalanche, éboulement ; — abordage, naufrage, échouement, submersion, vole d'eau entraînant la relâche du navire dans un port et le déchargement des trois quarts au moins de sa cargaison ; — chute ou bris du véhicule ; écroulement de tunnels, quais ou autres ouvrages d'art ; collision contre un corps fixe ou mobile ; déraillement ; — foudre, explosion, incendie.

V. On entend par **dommage**, le préjudice causé par :

- a) la **perte**, soit la disparition ou la destruction totale ou partielle de la marchandise ;
- b) l'**avarie**, soit une détérioration matérielle enlevant à la marchandise tout ou partie de son utilité ou de sa valeur ;
- c) l'**avarie commune**, soit les sacrifices et les dépenses effectuées volontairement, par le capitaine ou son remplaçant, pour préserver d'un péril effectif les propriétés engagées dans une aventure commune, et qui, suivant le connaissance, — ou suivant les lois, actes, ou documents auxquels le connaissance se réfère, — doivent être répartis entre la cargaison, le fret et le navire.
- d) les **débours et dépenses**, soit exclusivement les frais d'intervention, d'inspection, de manutention en vue d'expertise, d'estimation et de vente ainsi que les frais de sauvetage, les frais extraordinaires de déchargement, de magasinage, de rechargement, exposés dans le but de prévenir ou d'atténuer l'avarie ou la perte couvertes par l'assurance.

VI. Le **déchet ordinaire** et la **freinte de route** sont ceux fixés par l'usage ; l'excédent constitue le **déchet extraordinaire**. On entend par **coulage ordinaire**, un manquant inférieur ou égal à 3 % pour les liquides en récipients métalliques et à 5 % lorsqu'ils sont contenus dans des récipients d'autre nature ; l'excédent constitue le **coulage extraordinaire**. Les restrictions concernant le coulage ordinaire et extraordinaire s'appliquent également aux liquides épais, tels que : miel, mélasse, huiles de toute nature, sirops, tarébéthine, résines, mercure, goudron, etc.

VII. Toutes les fois qu'une franchise s'applique, elle se calcule sur la valeur d'assurance après déduction du déchet ordinaire, du coulage ordinaire et de la freinte de route.

VIII. Lorsque les conditions générales ou particulières prévoient une franchise (par exemple : « franc de ... % »), l'assurance ne déploie ses effets que si l'avarie ou la perte atteignent la franchise ; si les conditions particulières ne spécifient pas les quantités ou séries de colis sur lesquelles la franchise doit être calculée, le calcul se fait sur l'ensemble ; il en est de même et, faute de numéros d'origine, il est impossible de former les séries convenues.

Mais lorsque les conditions générales ou particulières prévoient la déduction d'une franchise (par exemple : « sous déduction de ... % », « franchise à déduire ... % »), l'assurance ne couvre pas l'excédent. Saut convention contraire prescrivant la répartition en séries, la déduction se fait séparément pour chaque colis ; si, faute de numéros d'origine, la formation des séries convenues est impossible, la déduction se fait sur l'ensemble, le taux de franchises étant réduit de moitié.

IX. Si la marchandise assurée par une même police est répartie en séries ou lots (suivant la nature, le nombre, les marques des colis ou de toute autre façon), chacune de ces parties (série ou lot) est considérée comme assurée pour elle seule, comme s'il avait été fait une police pour chacune d'elles.

X. On entend par somme assurée, la somme mentionnée dans la police ou, s'il s'agit d'un contrat d'abonnement, dans l'application ; elle constitue la limite de l'assurance, l'assureur ne pouvant être recherché pour un montant plus élevé, même si le dommage résulte de causes diverses ou de sinistres successifs.

XI. Sont assimilés à la police : l'avenant, le certificat d'assurance et la lettre de couverture ; le contrat constaté par l'un de ces documents est réputé conclu aux conditions générales et particulières de la police à laquelle ils se réfèrent. A défaut de police, le contrat est réputé conclu aux présentes conditions générales.

XII. Les dispositions déterminant les droits et les obligations du preneur d'assurance s'appliquent partout et de plein droit à ses ayants cause si à ses ayants droit.

I. Dispositions communes.

A. Etendue de l'assurance.

Art. 1

1° La marchandise est assurée contre toute perte ou avarie survenant au cours du voyage, pour autant qu'elle ne soit pas la conséquence d'un risque exclu par les conditions générales ou particulières de la police.

2° L'assurance couvre aussi les contributions aux avaries communes gravant la marchandise en vertu d'une dispense établie conformément à la loi ou à l'usage, pour autant qu'elle ne soit pas la conséquence d'un risque exclu par les conditions générales ou particulières de la police. Les contributions aux avaries communes seront remboursées intégralement si la valeur contributive et les autres éléments du dommage (perte, avarie, débours et impenses) ne sont pas supérieurs à la somme assurée ; s'ils sont supérieurs, la règle proportionnelle est applicable (art. 41).

3° Si le sinistre est à la charge de l'assureur, l'assurance s'étend aux débours et impenses, proportionnellement à la somme assurée.

Art. 2

1° L'assurance ne couvre pas les conséquences quelconques, directes ou indirectes, des faits suivants : commerce ou transport de l'opium ou d'autres drogues dangereuses prohibées par une convention internationale ou par la législation des pays intéressés ; d'une manière plus générale, commerce prohibé ou clandestin, contrebande, infraction aux lois et règlements sur les entrées, sorties ou transit de marchandises ; fausses déclarations ; fautes du preneur ou de l'assuré, de leurs gens, mandataires ou représentants.

2° Lorsque le preneur effectue le transport lui-même ou par ses gens, l'assurance ne couvre pas

les dommages provenant de la baraterie de patron, du dol, de la négligence, de l'imprudence, de l'impéritie du capitaine, du conducteur ou du convoyeur qui étaient de leur choix.

Art. 3

L'assurance ne couvre pas : le retard dans l'acheminement de la marchandise (quelle que soit la cause de ce retard) ; les surestaries, les frais de quarantaine, d'hivernage et jours de planche ; — les différences de cours ou pertes d'intérêts ; les indemnités pour demeurs ou livraisons tardives ; la privation de gain ; — les avaries, déchets, altérations, diminutions de toute nature attribuables au vice propre de la marchandise ; le mauvais conditionnement de la marchandise, l'insuffisance de l'emballage ; — les influences de la température ; celles des conditions atmosphériques ; — le coulage ordinaire, le déchet ordinaire et la freinte de route ; les ravages causés par les rats, souris, vers ou autre vermine.

Art. 4

L'assurance ne couvre pas la dispersion, l'échauffement, la dessiccation de la marchandise, sauf si le dommage est la conséquence d'un événement majeur.

Art. 5

Lorsque, au su du preneur, des objets facilement inflammables ou sujets à explosion (tels que : poudre à canon, micromètre, allumettes, pétrole brut, benzène, phosphore, produits chimiques, dynamite, nitroglycérine et produits analogues), de la chaux vive, des liquides corrosifs, ou des matières vénéneuses ou de mauvaise odeur, sont chargés ou entreposés avec les marchandises, l'assurance ne couvre pas, même en cas d'événement majeur, le dommage résultant du voisinage ou de la communauté de chargement.

Art. 6

L'assurance ne s'étend pas à la responsabilité dont le preneur est tenu envers des tiers en raison du préjudice que leur a causé la marchandise.

Art. 7

Sauf convention contraire et surprime spéciale, l'assurance ne couvre pas les risques spéciaux, savoir :

- les risques de drôme ou autres analogues ; la brée de cale et la condensation qui en résulte ;
- l'oxydation ou la rouille, la casse ou le coulage extraordinaire, les émanations de toute nature entraînant changement de structure, d'aspect, de couleur, de goût ou d'arôme, à moins que le dommage ne soit la conséquence d'un événement majeur.

Art. 8

1° Sauf convention contraire et surprime spéciale, l'assurance ne couvre pas les conséquences quelconques, directes ou indirectes, des risques politiques ou sociaux, savoir : guerre — quelle que soit ou non déclarée — hostilités, invasion, représailles, retorsion ; arrêts, captures, prises, confiscations ; saisies, molestations par ordre d'un gouvernement ou d'une autorité quelconque, constitutionnels ou non, amis ou ennemis, reconnus ou non ; blocus, danger ou préparatifs de guerre ; sanctions économiques, financières, militaires ; pillages ; pirateries ; émeutes, grèves, lock-out, mouvements populaires, insurrection, soulèvement, coup d'Etat, révolution, guerre civile ; sabordage ; mines fixes ou flottantes, bombes, torpilles ou autres engins de cette espèce ; — que les hostilités ou troubles durent encore ou

qu'ils aient pris fin ; — et, en général, de tout accident ou fortune de guerre ou de révolution.

Si l'on est obligé de couvrir le dommage de la conséquence de l'un de ces risques politiques ou sociaux, sans que l'on en connaisse cependant la cause, il y aura présomption qu'il résulte d'un sinistre que l'assurance ne couvre que si elle a été étendue aux risques politiques ou sociaux.

Art. 9

Sauf convention contraire, les marchandises usagées, ou en retour, ou en réexpédition, ou qui ne sont pas emballées avec la diligence usuelle sont assurées f. a. p. (art. 14), le vol ou la disparition consécutifs à un événement majeur n'étant toutefois couverts que s'ils portent sur un ou des colis entiers ; le vol ou la disparition d'une partie d'un colis ne sont pas couverts.

Art. 10

Sauf convention contraire, lorsque la marchandise est chargée dans un état avarié, l'assurance s'entend f. a. p., avec exclusion de l'avarie, du vol et de la disparition, même en cas d'événement majeur.

Art. 11

Sauf convention contraire, lorsque la marchandise est chargée en pontée (c'est-à-dire sur le pont d'un bateau naviguant sur mer ou sur eaux continentales), l'assurance ne couvre ni la perte attribuable au vol ou à la disparition ni les avaries, le jet et l'enlèvement ; mais elle couvre la perte due à la disparition du bateau ainsi que les contributions aux avaries communes.

Art. 12

L'assureur est libéré de sa garantie :

- lorsque le voyage ou le véhicule ne sont pas ceux convenus ou lorsque, à défaut de convention sur ce point, le véhicule ne réalise pas les conditions requises pour le transport dont il s'agit. Toutefois en cas d'escalade, de déviation ou de transbordement, non prévus lors de la conclusion du contrat, la marchandise reste assurée, mais le preneur doit un supplément de prime correspondant à l'aggravation du risque ;
- lorsque la preneur, effectuant le transport lui-même ou par ses gens, a chargé le véhicule au delà de sa capacité de chargement, ou ne s'est pas conformé aux prescriptions légales ou administratives sur le magasinage, la navigation, le transport ou la circulation.

Art. 13

Lorsque l'assurance est conclue à tous risques, elle couvre les risques spéciaux ; par contre, elle ne s'étend pas, sauf convention contraire, aux risques politiques et sociaux et les exclusions prévues par les art. 2 à 6 sont maintenues.

Art. 14

Lorsque l'assurance est conclue ou réputée f. a. p. (franc d'avarie particulière), le perte et l'avarie sont néanmoins couvertes, — cette dernière franc de 5 %, — si elles sont la conséquence d'un événement majeur ou de la chute de la marchandise pendant le transbordement et, — s'ils sont assurés, — pendant le chargement ou le déchargement.

Art. 15

Lorsque l'assurance est conclue ou réputée avec exclusion du vol et de la disparition, le vol ou la disparition de tout ou partie de la marchandise sont couverts néanmoins, — sous réserve des exclusions et limitations prévues aux articles 9, 10, 11 et 14, — lorsque le dommage est la conséquence d'un événement majeur.

B. Commencement et fin de l'assurance.

Art. 16

Sauf convention contraire, l'assurance prend effet au moment où la marchandise a été placée sur le véhicule au lieu d'expédition et prend fin au moment où la marchandise quitte le véhicule au lieu de destination. Elle ne s'étend pas aux risques de chargement ou de déchargement.

Toutefois, l'assurance par mer ou par eaux continentales commence au moment où la marchandise quitte le sol au port d'embarquement et prend fin avec la mise à terre au port de débarquement, les transports par allées étant couverts si celles-ci sont utilisées conformément aux usages locaux ; mais si, au début ou au terme du voyage, la marchandise, au lieu d'être prise ou remise à terre, est transbordée immédiatement d'un bateau sur un autre, le premier avertissement trouve son application stricte.

Lorsque le transport est confié à une entreprise publique de chemin de fer, d'aviation, de messageries ou de postes, l'assurance commence avec la consignation à l'entreprise et prend fin avec la livraison par l'entreprise au destinataire.

Art. 17

En cas de voyage combiné, l'assurance est continue jusqu'au lieu de destination et s'étend aux transbordements normaux survenant en cours de route.

Art. 18

En cas de séjour forcé à bord du véhicule ou à terre, en cours de voyage ou avant livraison, la marchandise reste couverte pendant un délai de 15 jours au maximum, à calculer pour chaque séjour. Le premier jour du délai est celui de l'arrivée du véhicule.

Dans tous les cas, si le destinataire, avisé de l'arrivée de la marchandise, n'en prend pas livraison sans délai, l'assurance prend fin à minuit le jour où la livraison aurait pu se faire.

L'assurance du risque de séjour peut être prolongée moyennant convention nouvelle et prime à débattre.

Art. 19

Si l'assurance est conclue de domelle à domicile, les articles 16 alinéas 1 et 3, 17 et 18 sont applicables.

C. Déclarations du preneur.

Art. 20

Le preneur est tenu de signaler spontanément, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances qui sont de nature à influencer la décision de l'assureur. Cette obligation existe même lorsqu'il peut être admis que l'assureur, ou son représentant, ont déjà connaissance de la circonstance à mentionner, même si l'information paraît incertaine ou discutable.

Plus spécialement, le preneur doit indiquer à l'assureur, par écrit, en réponse aux questions qui lui sont posées, tous les faits qui permettent à l'assureur d'apprécier les risques auxquels la marchandise est exposée.

Si le preneur est momentanément hors d'état de fournir des renseignements complets, l'assureur s'engagera provisoirement sur des données énonçant le voyage, la nature des marchandises, les quantités chargées et le montant approximatif de la somme assurée ; le preneur, une fois en pos-

session des renseignements qui faisaient défaut, les communiquera à l'assureur par écrit dans les 48 heures.

• S'il s'agit d'une marchandise usagée, avariée, en retour, ou en réexpédition, l'assureur doit en être informé.

Art. 21

Lorsque l'assurance est conclue par un mandataire du preneur, les circonstances connues du mandataire doivent être également signalées à l'assureur.

Art. 22

En outre, lorsque l'assurance est prise pour compte d'autrui, les circonstances connues de l'assuré doivent être signalées à l'assureur au moment de la conclusion du contrat.

Art. 23

Toute réticence, toute déclaration fautive ou altérée, toute fraude ou supercherie entraînent la nullité de l'assurance, la prime restant par ailleurs acquise à l'assureur.

Art. 24

• Si le preneur ou son ayant cause provoquent une aggravation essentielle du risque, l'assureur cesse d'être lié pour l'avenir.

• Si l'aggravation essentielle intervient sans le fait du preneur, celui-ci doit, sous peine de déchéance, l'annoncer à l'assureur dans les 48 heures à compter du moment où il en a eu connaissance et payer un supplément de prime correspondant à l'aggravation du risque.

• L'aggravation est essentielle lorsqu'elle porte sur un fait qui est important pour l'appréciation du risque et que les parties avaient déterminé lors de la conclusion du contrat.

D. Voleurs en cause.

Art. 25

La valeur d'assurance est représentée par la valeur des marchandises au lieu et à l'époque du chargement, augmentée de tous les frais jusqu'à bord, du fret et du coût de l'assurance ; sauf convention contraire, les frais pendant le voyage ou au lieu de destination et les droits de douane ne sont pas compris dans l'assurance.

Art. 26

Le bénéfice espéré peut être compris dans l'assurance moyennant convention expresse. Si ce bénéfice est assuré, il est, sauf convention contraire, de 10 % de la valeur d'assurance.

Art. 27

La valeur de remplacement est celle que la marchandise avait, au moment du sinistre, au lieu de destination. Sauf en cas de double assurance, elle est réputée égale à la valeur d'assurance majorée, s'ils sont couverts, des frais pendant le voyage ou au lieu de destination, des droits de douane et du bénéfice espéré.

Art. 28

L'assureur ne doit rien pour la partie des charges (frais, fret, droits de douane, etc.) qui se trouve économisée par suite d'un sinistre couvert par l'assurance.

E. Double assurance et assurances par ailleurs.

Art. 29

En cas de double assurance contre les risques de transport, la garantie n'est accordée que dans la mesure où l'autre assurance ne couvre pas la valeur de remplacement ; le preneur doit aviser par écrit l'assureur de la double assurance dès qu'il en a connaissance ; il ne pourra prétendre à la restitution proportionnelle de la prime que si cet avis a été consigné avant que la présente assurance ait pris effet.

Art. 30

Lorsque la marchandise est assurée ailleurs, par le preneur ou par un tiers, contre certains risques (par exemple contre le risque d'incendie en vertu d'une police d'entrepôt), la présente assurance est subalterne et ne dépasse ses effets que si la responsabilité de l'autre assureur est définitivement écartée, ou si cet autre assureur n'est pas en mesure de payer, ou encore dans la mesure où l'autre assurance ne couvre pas la valeur de remplacement.

F. Prime.

Art. 31

• La prime est payable comptant, au moment de la délivrance de la police, ou s'élève de l'assureur ou à l'agence qui la délivre.

• Le preneur supporte, outre la prime, les frais de police et de certificat ainsi que le timbre, les taxes ou impôts que la loi met à sa charge.

• Nonobstant la délivrance de la police, l'assurance n'entre en vigueur qu'après l'acquiescement de la prime et de ses accessoires.

G. Dommages.

Art. 32

• Sous peine de perdre son droit à l'indemnité, le preneur doit aviser sans délai l'assureur, ou l'agent qui a signé la police, — de tout sinistre dont il a eu connaissance.

• En outre, il doit, en cas de sinistre, ou de menace de sinistre, veiller sans délai au sauvetage et à la conservation de la marchandise et prévenir autant que possible l'aggravation du dommage.

Art. 33

• Le preneur doit prendre en temps utile toutes les mesures opportunes pour la sauvegarde des droits de recours contre tout tiers auquel le dommage peut être imputé. Il répond envers l'assureur de toute faute de commission ou d'omission qui aurait pour résultat de compromettre l'existence ou l'exercice de ces droits.

• Au terme d'un transport, si les pertes et avaries sont apparentes, le réceptionnaire formulera des réserves, par lettre recommandée (ou par acte officiel, si la loi ou les usages locaux le prescrivent), au transporteur, ou à son représentant, au plus tard au moment de la prise de livraison. Si les pertes et avaries ne sont pas apparentes, ces réserves seront formulées dans les délais légaux.

• En cas de voyage combiné, si les pertes et avaries sont apparentes, les réserves seront formulées au terme du transport pendant lequel le dommage s'est produit.

• Le transporteur sera convoqué à la constatation contradictoire du dommage, conformément aux lois, aux usages et aux prescriptions du titre de transport.

Art. 34

1 Lorsque des marchandises endommagées sont déchargées hors de Suisse, le preneur doit requérir l'intervention du commissaire d'avaries de l'assureur, pour établir la nature, le degré et la cause du dommage et pour mettre ce commissaire à même de prendre les mesures conservatoires qu'il jugerait opportunes.

2 Le commissaire d'avaries n'est pas le représentant de l'assureur; sa désignation n'implique ni la reconnaissance ni la création d'un for au lieu de sa résidence.

3 Si l'assureur n'a pas de commissaire d'avaries attitré, le preneur requerra l'intervention d'un commissaire officieux, qui sera le Lloyd's Agent ou l'agent recommandé par l'Union internationale d'assurances transports. A défaut, le preneur doit agir suivant les lois ou suivant les usages locaux et faire examiner la marchandise au plus tôt, — en tout cas, avant sa livraison au réceptionnaire, — et en présence de témoins, par un ou des experts compétents.

4 En cas de voyage combiné, la constatation du dommage doit être requise au terme du transport pendant lequel le dommage s'est produit.

5 Les frais et honoraires du commissaire d'avaries sont payés par le preneur; l'assureur les lui rembourse si, — et dans la mesure où, — le dommage est couvert par l'assurance.

Art. 35

1 En cas de sinistre survenu au cours d'un transport terrestre ou aérien, le preneur doit requérir de l'entreprise publique de transport ou, à défaut, de l'autorité compétente, un procès-verbal relatant les circonstances, les causes et l'époque du sinistre, l'enquête sur le sort et l'état des marchandises ainsi que l'étendue du dommage.

2 Il doit présenter, en outre, un document établissant l'attitude du transporteur quant à sa responsabilité.

Art. 36

1 S'il y a péril en la demeure, l'assureur peut intervenir et prendre les dispositions qui lui paraissent utiles, en vue de prévenir des pertes et avaries ou leur aggravation.

2 L'intervention de l'assureur n'a pas pour effet de modifier les rapports juridiques entre le transporteur et le preneur.

H. Fixation du dommage.**Art. 37**

1 Dans le but de déterminer le dommage couvert par l'assurance, l'assureur (ou le commissaire d'avaries), et le réceptionnaire, — s'ils n'arrivent pas à s'entendre sur la cause, la nature et l'étendue des pertes et avaries, — désignent un expert. Si les parties ne peuvent s'entendre sur une personne, ou si les circonstances exigent le concours de plusieurs experts, chacune d'elles en désigne un; si les deux experts n'arrivent pas à s'entendre, ils désignent un troisième expert ou le font désigner par l'autorité compétente.

2 Dans l'éventualité d'un recours contre un tiers, la constatation et l'expertise se feront par voie judiciaire si la loi ou les usages locaux le prescrivent.

Art. 38

1 Le ou les experts examinent la marchandise, après avoir convoqué les intéressés (assureur, commissaire, réceptionnaire, transporteur, etc.);

ils établissent et signent un rapport d'expertise mentionnant les experts et les intéressés présents et relatant:

- a) par qui les experts ont été désignés;
 - b) le moment et le lieu de l'examen;
 - c) la nature et la cause du dommage;
 - d) le moment où le dommage s'est produit;
- et, séparément pour chaque colis:
- a) la valeur que la marchandise aurait eue au lieu de destination après avoir été dédouanée, si elle y était arrivée en bon état (valeur à l'état sain);
 - b) sa valeur à l'état d'avarie;
 - c) l'importance de la perte;
 - d) les droits et taxes grevant la marchandise.
- 2 La valeur à l'état d'avarie peut être également déterminée par une vente publique que l'assureur, le commissaire attitré ou officieux, ou l'autorité ont seuls le droit d'exiger. Ce droit leur appartient même après expertise.
- 3 Si les marchandises ne sont avariées qu'en partie, la partie avariée, séparée de celle restée à l'état sain, est seule prise en considération pour la fixation du dommage.

4 Le preneur ne peut pas laisser la marchandise avariée à la disposition de l'assureur.

Art. 39

La comparaison entre la valeur à l'état sain, d'une part, et la valeur à l'état d'avarie, d'autre part, donne le taux de dépréciation. Le dommage couvert par l'assurance est déterminé par l'application du taux de dépréciation à la valeur de remplacement.

Art. 40

1 En cas de perte d'une partie de la marchandise, le dommage se calcule sur la valeur de remplacement dans la proportion existant entre la partie et le tout.

2 Si, par contre, des marchandises ont été vendues à la suite d'un sinistre, avant l'arrivée à destination, le produit net de la vente appartient au preneur; le dommage consiste alors dans la différence entre le produit net et la valeur de remplacement des marchandises vendues.

Art. 41

D'une manière générale et absolue, si la somme assurée se révèle inférieure à la valeur de remplacement, le dommage couvert par l'assurance sera réduit dans la proportion qui existe entre ces deux valeurs.

Art. 42

L'assureur est libéré de sa garantie:

- a) lorsque le destinataire a accepté la marchandise avant d'avoir fait constater les pertes et avaries; il est fait exception à cette règle si le dommage n'était pas reconnaissable extérieurement et si sa constatation a été demandée au transporteur et au commissaire d'avaries dans l'espace d'une semaine au plus, après réception;
- b) lorsque la constatation des pertes et avaries n'a pas été faite conformément à la procédure prescrite;
- c) lorsque le preneur a déchargé le transporteur de sa responsabilité, avant ou après un sinistre, sans le consentement de l'assureur.

J. Demande d'indemnité.**Art. 43**

La conclusion du contrat d'assurance n'implique pas, de la part de l'assureur, la reconnaissance de l'existence et de la valeur de la marchandise.

Art. 44

1 La praeur, en réclamant l'indemnité, doit prouver par documents (factures, récépissés, titres de transport, procès, certificats d'avarie, constats, rapports d'expertise, quittances, etc.) que la marchandise a été ramise au transporteur ; qu'elle a été avariée ou perdue au cours du voyage prévu ; que le dommage est la conséquence d'un sinistre couvert par l'assurance. Il doit établir par un compte détaillé le montant du dommage.

2 Si une marchandise sujette à l'inflammation spontanée a été endommagée ou détruite par le feu, le praeur doit prouver que le sinistre est dû à une cause extérieure.

Art. 45

1 Si le praeur est en mesure d'invoquer la responsabilité du transporteur ou celle de tiers, il est tenu, à la demande de l'assureur, de faire valoir ses droits aux frais de ce dernier. L'assureur peut assumer la conduite des procès et choisir le représentant du praeur.

2 Les indemnités relatives au dommage, perçues par le praeur, ou qu'il a négligé de percevoir, sont déduites de la prestation incombant à l'assureur.

3 Le praeur ne peut, sans la consentement de l'assureur, accepter une indemnité offerte par des tiers ni renoncer à ses droits.

Art. 46

Le praeur ne peut pas prétendre à une rémunération pour les peines et les soins occasionnés par un sinistre.

K. Obligation de paiement.**Art. 47**

1 L'indemnité incombant à l'assureur est exigible quatre semaines après la remise des documents qui lui permettent de se convaincre du bien-fondé de la prétention.

2 En cas de délalement (art. 56), l'indemnité est exigible trois mois après sa déclaration.

Art. 48

1 L'assureur n'est tenu de payer que moyennant présentation de la police ou du document qui en tient lieu ; si ces documents ont été délivrés en plusieurs exemplaires, il peut, en outre, exiger la présentation des duplicata.

2 Néanmoins, tant qu'il n'a pas reçu une dénonciation du tiers bénéficiaire, l'assureur se libère en payant, à son choix, au praeur ou au délalement de la police.

3 Si la légitimation de l'ayant droit n'est pas certaine, l'assureur se libère en consignat l'indemnité dans un établissement réputé convenable suivant la loi ou suivant les usages locaux.

4 Si le paiement intervient après l'échéance, l'assureur doit des intérêts prorata temporis au taux de 5 % l'an dès l'échéance.

L. Cession de droits et subrogation.**Art. 49**

1 En payant l'indemnité, l'assureur est subrogé au praeur dans ses droits contre les tiers responsables du dommage.

2 La subrogation se produit même à défaut de cession ; mais l'assureur peut exiger un acte de cession.

3 La praeur est tenu de donner son concours à l'assureur et de lui procurer, contre restitution de ce qu'il aura déboursé dans ce but, les documents, pièces justificatives et renseignements nécessaires ou utiles à l'exercice des recours.

M. Prescription et déchéances.**Art. 50**

1 L'assureur est libéré de toute obligation si, dans l'année qui suit le jour du sinistre, la réclamation d'indemnité n'a pas été reconnue par lui ou si, dans ce même délai, le praeur ne l'a pas fait valoir devant le juge compétent.

2 Mais si le voyage comprend un trajet maritime, le délai sera :

a) pour les contributions aux avaries communes, d'un an à compter de l'établissement de la dispache ;

b) dans tous les autres cas, de deux ans dès le départ du navire.

3 Au surplus, l'art. 46 de la LCA est applicable.

N. Dispositions diverses.**Art. 51**

1 Les conditions manuscrites ou dactylographiées du contrat prennent les conditions imprimées, partout où elles dérogent à ces dernières.

2 Les conditions particulières primant les conditions générales. Les dispositions spéciales primant les dispositions communes.

3 Les mesures préventives ou conservatoires, prises ou ordonnées par l'assureur ou par le commissaire d'avarie dans le but d'éviter ou d'atténuer un dommage, d'en fixer le montant, de sauvegarder des droits de recours, etc., n'ont pas pour effet de modifier l'étendue de la garantie ; il en est de même lorsque l'assureur assume la conduite des procès ou désigne le représentant du praeur. Le praeur ne saurait conclure de telles interventions que l'assurance couvre le dommage, que l'assureur reconnaît sa responsabilité ou qu'il renonce aux droits qui lui sont conférés par la police.

Art. 52

1 Les dispositions des articles suivants de la loi fédérale sur le contrat d'assurance du 2 avril 1908 (LCA) ne sont pas applicables :

art. 1 al. 2 ; 2 ; 3 ; 6 al. 3 et 4 ; 14 al. 4 ; 19 ; 20 ; 21 ; 22 al. 2, 3, 4 ; 23 ; 26 al. 3, 4, 5 ; 28 al. 3 ; 36 al. 3 ; 41 al. 1 ; 42 ; 47 ; 49 ; 50 ; 52 ; 54 ; 55 ; 56 al. 60 ; 63 ; 64 al. 1, 2, 3, 4 ; 66 ; 67 al. 1, 2, 5 ; 70 ; 71 al. 1 ; 72 al. 3 ; 73 al. 96.

2 Les autres prescriptions de cette loi sont applicables dans la mesure où les dispositions imprimées, manuscrites ou dactylographiées de la police n'y dérogent pas.

Art. 53

Pour tous litiges dérivant du contrat d'assurance régi par les présentes conditions, l'assureur accepte et le for de son domicile principal en Suisse et celui du domicile suisse du demandeur.

Art. 54

L'adresse de l'assureur, au sens de l'art. 44 de la loi fédérale sur le contrat d'assurance, est à la Direction de la Compagnie ou à l'agence suisse qui a signé la police.

II. Dispositions spéciales.

A. Transports maritimes.

Art. 55

Lorsque l'assurance est conclue contre perte totale seulement, elle est limitée au cas où la marchandise disparaît en même temps que le navire.

Art. 56

¹ Le preneur ne peut déclarer le délaissement (c'est-à-dire exiger de l'assureur la valeur de remplacement contre cession des droits de propriété qu'il a sur la marchandise et des actions résultant du sinistre) que dans les 3 cas suivants :

- lors de défaut de nouvelles : au long cours, après 3 mois pour les vapeurs, après 6 mois pour les voiliers ; au cabotage, après 2 mois pour les vapeurs et 4 mois pour les voiliers. Ces délais courent de la date des dernières nouvelles. Le preneur est tenu d'établir la date du départ et de prouver la non arrivée du navire ;
- lorsque la marchandise, avariée par suite d'un sinistre couvert par l'assurance, est vendue, à condition toutefois que la vente soit effectuée ailleurs qu'au point de départ ou de destination, à moins que le navire ne soit retourné en relâche au point de départ ;
- lorsque, par suite d'un sinistre couvert par l'assurance, le navire est reconnu définitivement hors d'état de continuer son voyage ; toutefois, le délaissement est exclu si le transport de la marchandise à bord d'un autre navire a pu commencer dans les délais suivants : 4 mois, si le sinistre est survenu sur les côtes ou les détroits de l'Europe, ou sur le littoral de l'Asie ou de l'Afrique bordant la Méditerranée ou la Mer Noire, ou, enfin, sur les côtes ou les détroits de l'Atlantique hors de l'Europe ; 6 mois, si le sinistre est survenu ailleurs. Les délais courent du jour de la notification de l'innavigabilité, faite par le preneur à l'assureur. Si le sinistre a été produit en un endroit où la navigation a été interrompue par force majeure, le délai sera prolongé du temps nécessaire pour atténuer le lieu du sinistre.

² L'assureur peut, en payant la valeur de remplacement, repousser la cession des droits de propriété.

B. Transports par eaux continentales.

Art. 57

L'assurance ne s'étend pas aux transports effectués sur des lacs, fleuves, rivières ou canaux dont la navigabilité n'est pas reconnue officiellement.

Art. 58

S'il y a transbordement de la marchandise, dans le but d'alléger le bateau en raison des basses eaux, l'assurance est maintenue pour autant que le nouveau bateau soit en bon état de navigabilité. Le transbordement doit être annoncé sans délai à l'assureur qui peut exiger une surprime proportionnelle si le nouveau bateau n'a pas la classification ou la qualification convenues.

Art. 59

L'assurance ne couvre les frais de navigation (tels que : droits de port, droits de remorque, frais d'allèges et de déchargement occasionnés par le balisage des eaux, frais exposés pour le dégagement des glaces, ou pour d'autres causes de ce genre ; usure de cordages ou autres appareils), que s'ils se règlent en avarie commune.

Art. 60

¹ L'assurance ne couvre le dommage résultant directement ou indirectement des risques d'hiver (glace, gel, hivernage ou tous autres faits attribuables à la saison d'hiver), — que si le risque de navigation hivernale a été expressément couvert contre paiement d'une surprime.

² Toutefois, si le voyage s'effectue sans la volonté du preneur plus tôt ou plus tard qu'il n'avait été convenu, de telle sorte, qu'en fait, la marchandise se trouve, contre le gré du preneur, exposée aux risques de navigation hivernale, ce risque est réputé couvert, mais le preneur doit payer la surprime usuelle.

Art. 61

Même si le risque de navigation hivernale a été couvert, l'assurance ne couvre les frais de déchargement, de magasinage et de rechargement attribuables aux risques d'hiver, que s'ils se règlent en avarie commune.

Art. 62

Quelles que soient les dispositions du connaissement, l'assurance ne s'étend pas aux frais extraordinaires causés par les risques d'hiver et que le transporteur percevait comme supplément de fret, sous la désignation de frais de séjour, d'hivernage, ou autres analogues, même si ces frais se trouvent inclus dans un règlement d'avaries communes.

Art. 63

Le preneur ne doit verser des contributions provisoires ou définitives aux avaries communes ou fournir des sûretés pour ces contributions qu'après y avoir été autorisé par l'assureur.

C. Transports terrestres.

a) Par chemin de fer.

Art. 64

Lorsque la marchandise est chargée sur un wagon ouvert, l'assurance est réputée l.e.p. (art. 14) avec exclusion du vol et de la disparition même en cas d'événement majeur ; cette réserve ne s'applique pas aux transports effectués dans les pays faisant partie de la convention internationale pour le transport des marchandises par chemin de fer si le wagon est muni de parois d'au moins 30 cm. de hauteur et si le chargement a été soigneusement recouvert par des bâches imperméables entourées de cordes solides et plombées.

Art. 65

Le risque de vol et de disparition est exclu lorsque la marchandise est chargée par les soins de l'expéditeur ou du destinataire, à moins que la nombre des colis et leur poids ne soient attestés par le pare d'expédition et que, s'agissant des chargements de groupe, le preneur ne prouve par certificat de l'entreprise de chemin de fer que le wagon a été plombé.

Art. 66

Le plombage (art. 64 et 65) doit rendre impossible l'atteinte de la marchandise sans violation de la fermeture.

Art. 67

Lorsque la marchandise pèse plus de 2500 kg. par colis, l'assurance ne couvre le risque de transbordement que s'il est effectué à l'aide d'une grue appartenant à l'entreprise de chemin de fer et sous la surveillance des employés de cette entreprise.

b) Par véhicules routiers.**Art. 68**

L'assurance est limitée aux dommages résultant d'un événement majeur.

Art. 69

L'assurance ne couvre le risque de vol et de disparition, conséquence d'un événement majeur ou couvert en vertu d'une convention spéciale, que si les conditions et modalités suivantes ont été remplies et observées :

- le véhicule doit être convenablement couvert et bien fermé ;
- le preneur doit annoncer par écrit le sinistre à l'autorité compétente et à l'assureur ; cet avis doit être consigné sans délai et au plus tard, cas de force majeure réservée, dans les 24 heures à compter du sinistre ;
- le preneur doit remettre à l'assureur un document officiel exposant les résultats de l'enquête ;
- lorsque le véhicule se trouvait dans un local fermé, le preneur doit prouver l'effraction du local.

Art. 70

En cas de vol ou de disparition couverts en vertu de la police, le preneur supporte néanmoins une franchise à déduire de 25 %.

Art. 71

L'assureur est libéré de sa garantie si le preneur ou ses gens ne se sont pas conformés aux prescriptions réglementant la circulation, en particulier :

- si le véhicule s'est engagé sur une route ou sur un pont qui ne sont pas ouverts à la circulation ou dont l'accès n'est permis qu'à des véhicules d'un tonnage ou d'un gabarit limités ;
- si la traversée en bac ou en bateau d'un cours d'eau ou d'un lac ou d'un bras de mer a été effectuée par une entreprise autre qu'un service public ;
- si le véhicule a entrepris la traversée d'un cours d'eau gale en dehors de la période et des passages désignés officiellement.

Art. 72

¹ En cas d'arrêt en cours de route ou de séjour forcé, la marchandise est couverte pendant 48 heures dès l'arrêt du véhicule, à condition que celui-ci soit placé sous surveillance continue ou remis dans un local fermé.

² S'il s'agit d'un voyage combiné, l'article 18 reste applicable.

D. Transports aériens.**Art. 73**

L'assurance est limitée aux dommages résultant d'un événement majeur.

Art. 74

L'assurance ne couvre le risque de vol et de disparition, conséquence d'un événement majeur ou couvert en vertu d'une convention spéciale, que si les conditions et modalités de l'article 69 ont été remplies et observées.

E. Transports par la poste ou

par une entreprise publique de messageries.

Art. 75

La déclaration de valeur ou la recommandation sont obligatoires pour tous les pays et entreprises de transport qui les admettent.

Art. 76

Les limitations de garantie formulées aux articles 64, 65, 67 à 74 ne s'appliquent pas aux envois confiés à la poste ou à une entreprise publique de messageries.

III. Dispositions spéciales relatives aux contrats et polices d'abonnement.**Art. 77**

¹ Le contrat d'abonnement est une convention de base par laquelle le preneur et assureur s'obligent, pour la durée de son efficacité :

le premier à faire assurer, en tant qu'ils sont applicables à la police, tous les envois effectués pour son compte et à ses risques et périls (ou pour le compte et aux risques et périls de tiers qui l'auraient chargé de pourvoir à l'assurance), qu'ils soient effectués sur son ordre ou sur l'ordre d'autres personnes agissant pour lui : vendeur, courtier, transporteur, etc. ;

le second à les assurer aux conditions générales et particulières de la police.

² La police d'abonnement constate la convention de base.

Art. 78

Chaque voyage donne lieu à un contrat d'assurance distinct qui se forme au moment de l'application et dont les effets sont déterminés par le contrat d'abonnement.

Art. 79

¹ On entend par application, l'inscription du voyage dans le registre délivré par l'assureur.

² L'application doit comprendre la somme assurée ainsi que toutes les autres indications permettant à l'assureur de connaître l'étendue de l'assurance et de calculer la prime, — le tout, suivant le questionnaire que le registre comporte. L'indication du navire n'est pas exigée lorsqu'il s'agit d'envois confiés à la poste ou à une entreprise publique de messageries.

³ Les applications se suivent par ordre chronologique sans interlignes, sans ratures ni adjonctions inutiles.

Art. 80

¹ L'application doit intervenir avant l'expédition de la marchandise ou, s'il s'agit d'un envoi effectué par un tiers, dès que le preneur a connaissance du voyage ou de son éventualité.

² Si, au moment de l'application, le preneur ne peut donner toutes les indications requises, il la complètera le plus tôt possible.

³ Les erreurs et omissions doivent être réparées par le preneur dès qu'il les constate ; elles doivent l'être même si dans l'intervalle la marchandise est arrivée sans dommage à destination. Le preneur procédera dans ce but à des vérifications périodiques, au moins une fois par mois.

⁴ En cas d'application tardive ou erronée, l'assurance ne couvre pas le dommage survenu avant l'application ou entre l'application erronée et la rectification, — à moins que le preneur ne prouve qu'il a fait tout ce qui dépendait de lui pour faire assurer régulièrement tous les voyages applicables à la police et pour réparer toutes les erreurs et omissions.

Art. 81

Le preneur porte l'application à la connaissance de l'assureur en lui soumettant le registre d'assurance ou en lui faisant parvenir des extraits du re-

giste, selon ce qui sera prévu dans les conditions particulières. Toute modification ou rectification, tout complément de l'inscription primitive doivent également être signalés à l'assureur.

Art. 22

1 L'inobservation par le preneur des obligations qui lui incombent aux termes des articles précédents permet à l'assureur de décliner toute réclamation produite en vertu du contrat d'abonnement, sans préjudice de son droit d'exiger le paiement des primes afférentes aux voyages assurés, — ou qui auraient dû l'être, — et de résilier le contrat d'abonnement sans délai.

2 L'assureur peut exiger du preneur la preuve qu'il s'est conformé aux dites obligations.

Art. 23

Si le preneur désire étendre l'assurance à des risques pour lesquels une convention spéciale est nécessaire, ou soumettre à l'assurance des envois ou voyages que la police d'abonnement ne prévoit pas, l'assurance ne couvre ces risques, envois ou voyages, que si l'assureur y consent expressément.

Art. 24

1 Les conditions particulières fixent le maximum de l'assurance par rapport à un seul et même véhicule, groupe de véhicules, entrepôt ou magasin.

2 Le maximum ne peut être dépassé que moyennant convention spéciale, intervenant de cas en cas. A défaut, l'assurance ne couvre pas les sommes dépassant le maximum, même si la prime correspondant au dépassement avait été bonifiée à l'assureur; de plus, en cas de dommage, la règle proportionnelle s'appliquera.

Art. 25

En cas d'accumulation dans un lieu quelconque, pour quelque cause que ce soit, même par force majeure, de marchandises assurées en vertu de plusieurs applications, l'assurance est limitée par le maximum le plus élevé indiqué dans la police.

Art. 26

1 En cas d'avarie commune, et sur demande, le preneur obtiendra de l'assureur, à titre d'avance, — contre remise de la quittance originale endossée à l'ordre de ce dernier, — le remboursement de la contribution provisoire qu'il a dû verser.

2 Le preneur devra restituer cette avance si, pour une cause quelconque, le règlement d'avarie commune n'a pas eu lieu.

3 Si la contribution définitive est inférieure à la contribution provisoire, le preneur devra transmettre à l'assureur la somme qu'il aura récupérée en vertu du règlement.

Art. 27

1 Sauf convention contraire intervenant de cas en cas, ne peuvent être appliqués :

- les animaux vivants; les meubles et autres objets de déménagement; les métaux précieux non monnayés, monnayés ou autrement ouvrés; les bijoux, perles fines, pierres précieuses; les papiers-monnaies, papiers-values, documents de toute espèce;
- les objets d'art, peintures et sculptures, ainsi que tous autres objets qui ont essentiellement une valeur artistique ou d'amateur;
- les marchandises explosives ou facilement inflammables (telles que poudre, fulmicoton,

allumettes, matières et produits chimiques sujets à explosion ou inflammation, dynamite, nitroglycérine, pétrole brut, benzine, carbure de calcium, phosphore), la tourbe, le charbon, le foin, la paille, les engrais, la chaux vive, les acides corrosifs, ainsi que toutes autres marchandises d'une nature analogue.

2 Cette disposition s'applique aussi lorsque la police d'abonnement s'étend à l'assurance de marchandises diverses ou de toute nature.

Art. 28

L'assurance des marchandises qui ne sont pas spécifiées dans les conditions particulières est réputée i.a.p.

Art. 29

1 Sauf convention contraire et paiement d'une surprime, l'assurance ne couvre les dommages survenus au cours d'un transport maritime ou par eaux continentales que si la marchandise a été chargée :

a) sur mer; à bord d'un navire à vapeur ou à moteur, en fer ou en acier, — coté en première classe au registre des Lloyd's ou avec une cote équivalente dans un registre analogue, — âgé de 20 ans au plus ou, s'il effectue un service régulier sur une ligne régulière, âgé de 25 ans au plus;

b) sur eaux continentales: à bord d'un véhicule qualifié pour le voyage dont il s'agit et possédant, s'il doit naviguer sur le Rhin, sur l'Elbe ou plus à l'est, le certificat d'aptitude que les autorités exigent pour la navigation sur ces cours d'eau.

2 Ces réserves ne s'appliquent pas aux transports par la poste ou par une entreprise publique de messageries ni aux chargements sur des navires ou des bateaux effectuant un service régulier entre la Grande-Bretagne et la Continent ou un service au petit cabotage.

Art. 30

1 En dérogation à l'article 31, les primes et leurs accessoires sont payables périodiquement, dans les 15 jours dès l'envoi du décompte établi par l'assureur.

2 A défaut de paiement et après sommation infructueuse, comportant un délai de 8 jours, l'assureur peut :

a) s'agissant des expéditions antérieures et des risques en cours; poursuivre le preneur en paiement de sa créance et annuler le contrat d'abonnement, avec effet rétroactif; dans ce cas, l'assurance ne couvre pas les voyages pour lesquels la prime ne lui a pas été payée;

b) s'agissant des expéditions à venir: en suspendre l'assurance aussi longtemps que le débiteur en demeure n'a pas payé, ou annuler le contrat d'abonnement.

3 La décision d'annulation ou de suspension est notifiée au preneur par télégramme ou par lettre recommandée; elle prend effet au moment de sa consignation.

Art. 31

L'assureur délivre au preneur, à sa demande et moyennant paiement d'une taxe, un certificat d'assurance. Le certificat, qui peut être établi en plusieurs exemplaires, constate la conclusion d'un contrat d'assurance sur la base de la police d'abonnement et en vertu de l'application à laquelle il se rapporte.

Art. 92

¹ Lors du règlement d'un dommage, toutes primes échues sont compensées avec l'indemnité.

² Toutefois, lorsque le certificat relatif au voyage donnant lieu au règlement se trouve en la possession d'un tiers qui le délient régulièrement et de bonne foi, la compensation ne portera que sur la prime due pour ce voyage.

Art. 93

Le contrat d'abonnement est conclu pour une durée indéterminée. Il peut être résilié par l'une ou l'autre partie pour la fin de chaque année d'assurance, moyennant avis consigné trois mois d'avance par lettre recommandée.

Art. 94

Toutefois, l'assureur et le preneur peuvent résilier le contrat d'abonnement en cas de sinistre, à condition de le faire par écrit, au plus tard le jour du paiement de l'indemnité. Si l'une ou l'autre parties fait usage de cette faculté, le contrat d'abonnement prendra fin, à midi, le quinzième jour qui suit la consignation de l'avis de résiliation.

Art. 95

En cas de résiliation, les envois appliqués restent assurés aux conditions de la police si le voyage a commencé avant l'expiration du contrat d'abonnement.

CLAUDE D'ASSURANCE SUBSIDIAIRE

1. La présente assurance est valable à titre subsidiaire et à condition seulement que le preneur soit garanti contre les risques de transport auprès d'un autre assureur (assureur principal).

2. L'assurance subsidiaire est conclue aux conditions générales et particulières de la présente police ou, dans la mesure où l'étendue de l'assurance principale est plus limitée, aux conditions de cette dernière.

3. La somme assurée par la présente police ou, si elle est inférieure, la somme assurée par l'assurance principale, constitue la limite de l'assurance.

4. L'assurance subsidiaire ne déploie ses effets que dans les cas suivants :

- a) Lorsque l'assureur principal est insolvable.
- b) Lorsque, par suite de restrictions dans le transfert des devises ou d'autres prescriptions administratives analogues, l'assureur principal n'est pas en mesure d'effectuer le versement, ou lorsque, pour les mêmes motifs, le preneur ne peut pas disposer de l'indemnité versée par l'assureur principal.

5. Dès que le preneur a connaissance d'un sinistre, il doit prendre sans délai toutes mesures opportunes pour obtenir l'indemnité due par l'assureur principal. En outre, il est tenu d'aviser immédiatement l'assureur subsidiaire du sinistre et de le tenir au courant de ses démarches.

6. L'assurance subsidiaire ne déploie ses effets que lorsque ces démarches se sont révélées infructueuses. L'indemnité est toutefois exigible au plus tôt dans les 6 mois à compter du jour où l'assureur subsidiaire a reçu l'avis de sinistre. En réclamant l'indemnité à l'assureur subsidiaire, le preneur doit présenter, outre les documents prévus par les conditions générales, ceux qui constatent l'existence d'un contrat d'assurance principale et prouver que les conditions prévues sous chiffre 4 a) ou b) sont réalisées.

7. Si la somme assurée par la présente police se révèle inférieure à celle assurée par l'assurance principale, l'indemnité due par l'assureur subsidiaire est réduite dans la même proportion.

8. Le preneur perd tous droits à son indemnité si, avant l'exigibilité de celle-ci, il renonce à l'indemnité due par l'assureur principal, s'il néglige ou suspend les démarches entreprises dans ce but, ou s'il n'observe pas avec diligence les instructions éventuelles données à ce propos par l'assureur subsidiaire.

9. Le preneur doit céder à l'assureur subsidiaire, contre paiement de l'indemnité, tous ses droits envers l'assureur principal ou envers tous tiers auxquels ce dernier aurait versé l'indemnité pour son compte.

10. Le preneur s'engage à remettre à l'assureur subsidiaire tous les documents et actes requis par ce dernier dans le but de faire valoir les dits droits et de l'assister à cette fin conformément aux instructions qu'il recevra.

ENVOIS D'HORLOGERIE

de bijouterie, de fournitures et accessoires

(Complément des CGAT 1940)

¹ L'assurance est conclue «à tous risques», au sens de l'article 13 CGAT 1940.

² Par dérogation à l'art. 16 CGAT 1940, l'assurance prend effet dès la remise de la marchandise au transporteur, et prend fin avec la livraison au destinataire par le transporteur.

Si, pour un motif quelconque, des marchandises qui n'ont pas été délivrées au destinataire sont retournées à l'expéditeur, elles restent couvertes pour le retour, moyennant paiement de la prime du tarif en vigueur à cette époque, à condition que le séjour ait été assuré et que le preneur déclare ce retour dès qu'il en a connaissance.

Les marchandises adressées à un bureau officiel de contrôle peuvent être assurées pour l'aller, le retour et le séjour intermédiaire, à condition que le preneur déclare simultanément le voyage d'aller et de retour, et que le séjour ne dépasse pas une durée de 15 jours.

³ Les primes sont calculées d'après le tarif horloger en vigueur à l'époque de l'application de l'envoi. Les prescriptions de ce tarif, relatives au mode d'expédition, aux séjours, à la déclaration de valeur, et aux maxima par colis font partie intégrante de la police. Leur inobservation entraîne la déchéance de tout droit à une indemnité. Il en est de même si le preneur a pratiqué ou toléré des manœuvres frauduleuses afin d'échapper des prescriptions concernant le transport, les droits de douane ou taxes, l'importation, l'exportation ou le transit.

⁴ Moyennant convention spéciale, les droits de douane dus soit à destination, soit dans un pays de transit, si la marchandise est vendue ou détruite en cours de route, peuvent être compris dans l'assurance.

La somme à couvrir de ce chef doit être déclarée séparément.

Le paiement d'une indemnité est subordonné à l'acquiescement effectif des droits de douane — suivant le tarif usuel — sur les marchandises qui ont été perdues ou avariées ensuite d'un sinistre couvert par l'assurance. Cette indemnité est due dans la proportion qui existe entre le montant du dommage (pertes et avaries sans les frais), d'une part, et la valeur d'assurance des marchandises perdues ou avariées, d'autre part.

Toute restitution de droits de douane doit être bonifiée à l'assureur.

Afin d'éviter l'acquiescement des droits de douane, l'assureur peut exiger du preneur qu'il détruise ou abandonne les marchandises avariées, contre paiement de la somme assurée sur les marchandises.

⁵ En dérogation à l'art. 50 CGAT 1940, les demandes d'indemnité fondées sur la perte d'un envoi se prescrivent par un an à partir du jour du départ des marchandises. Toutefois, la prescription est interrompue par la réclamation faite en bonne et due forme au transporteur avant l'expiration de ce délai, à l'effet de rechercher l'envoi présumé perdu. Le preneur est tenu d'aviser également l'assureur de la non-arrivée de l'envoi et de le tenir au courant du résultat des recherches.

N. B. — Cette clause a été adoptée par le STV en juillet 1942. Elle modifie principalement les dispositions des CGAT 1940 et des clauses standard relatives au commencement et à la fin de l'assurance, ainsi qu'à la prescription. Elle s'étend à tous les risques, c'est-à-dire même aux risques spéciaux de l'art. 7, à la rouille, à l'oxydation et à la casse, par exemple.

CLAUSES POUR L'ASSURANCE DE RISQUES SPÉCIAUX

Buée de cale

Assurance complémentaire
(voir art. 7a des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

L'assurance couvre le dommage attribuable à la buée de cale et à la condensation qui en résulte, franc de % par série de colis. Les effets de la rouille et de l'oxydation restent exclus.

Rouille et oxydation

Assurance complémentaire
(voir art. 7b des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

¹ L'assurance couvre le dommage attribuable à la rouille et à l'oxydation, franc de % par colis.

² En réclamant une indemnité, le preneur doit prouver que l'emballage des objets détériorés par la rouille ou par l'oxydation présentait des traces extérieures de moulure survenue au cours du voyage, par suite de contact avec l'eau douce ou salée ou avec tout autre liquide étranger à la marchandise.

Casse

Assurance complémentaire
(voir art. 7b des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

L'assurance s'étend à la casse, sous déduction d'une franchise de % par série de colis.

Casse

Transport de machines
Assurance complémentaire
(voir art. 7b des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

¹ L'assurance couvre la casse, franc de % par machine.

² En cas d'avarie, l'assureur rembourse les frais de remise en état des machines. Les pièces de machine cassées ou déformées seront réparées; toutefois, si cette réparation est plus onéreuse que le remplacement, ou si le remplacement est indispensable, les pièces cassées ou déformées seront remplacées; dans ce cas, l'assureur rembourse la valeur d'assurance des pièces à remplacer et les frais de remplacement sous déduction de la valeur éventuelle des pièces détériorées, le tout dans les limites de la somme assurée et sous réserve de la règle proportionnelle.

³ Il n'est pas nécessaire que la remise en état soit faite au lieu de destination; elle sera entreprise à l'endroit où elle pourra être effectuée dans les meilleures conditions de bienfaisance et de prix. Le transport supplémentaire qui pourrait en résulter s'effectuera aux frais de l'assureur.

⁴ Le préjudice indirect — résultant par exemple d'une interruption d'exploitation, des peines et soins occasionnés par le sinistre, ainsi que de la moins-value de la machine après sa remise en état — n'est pas couvert.

Casse

Transport de meubles à l'état de neuf

Assurance complémentaire
(voir art. 7 b des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

¹ L'assurance couvre la casse, franc de % par colis ou, si les meubles ne sont pas emballés, par objet.

² En cas d'avarie, l'assureur rembourse :
— si la réparation des meubles ou parties de meubles est possible, les frais de cette réparation exécutée au lieu de destination;
— si les meubles ou des parties des meubles doivent être remplacés, la valeur d'assurance de ces objets.

³ Si, d'entente avec l'assureur, la réparation n'est pas effectuée au lieu de destination, les frais de transport qui en résultent sont à la charge de l'assureur.

⁴ Ne sont pas couverts par l'assurance : le dommage attribuable aux bosselures, éraflures, égratignures et décollement, ainsi que le préjudice résultant de la privation d'usage ou de la moins-value.

Casse

Transport de meubles usagés et d'autres objets de déménagement

Assurance complémentaire
(voir art. 7 b et 9 des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

¹ L'assurance couvre, franc de %, l'avarie et la casse, même si elles ne sont pas la conséquence d'un événement majeur. La franchise se calcule par colis ou, si les objets ne sont pas emballés, par objet.

² Sauf convention contraire et paiement d'une surprime, la casse n'est couverte — s'il s'agit de meubles auxquels sont incorporées des parties en verre, de glaces, de plaques de marbre, de tableaux sous verre, de verrerie, de vaisseaux, de faïences et de porcelaine — que si elle est la conséquence d'un événement majeur.

³ En cas d'avarie, l'assureur rembourse :
— si la réparation des meubles ou parties de meubles est possible, les frais de cette réparation exécutée au lieu de destination;
— si les meubles ou des parties des meubles doivent être remplacés, la valeur d'assurance de ces objets.

⁴ Ne sont pas couverts par l'assurance : le dommage attribuable aux bosselures, éraflures, égratignures et décollement, ainsi que le préjudice résultant de la privation d'usage ou de la moins-value.

Coulage extraordinaire

Assurance complémentaire
(voir art. 7 b des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

L'assurance couvre le coulage extraordinaire sous déduction de % (y compris la franchise à déduire pour le coulage ordinaire) par série de colis.

Chargements en pontée

Assurance complémentaire
(voir art. 11 des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

L'assurance couvre la perte attribuable à l'enlèvement ou au jet de colis entiers, sous déduction d'une franchise de 2 % calculées sur la valeur d'assurance de toute la marchandise chargée en pontée.

Chargement et déchargement

Assurance complémentaire
(voir art. 16 al. 1 et 19 des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

Les risques de chargement et de déchargement sont couverts.

Droits de douane

Assurance complémentaire
(voir art. 25 des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

¹ Les droits de douane dus soit à destination, soit dans un pays de transit, si la marchandise est vendue en cours de route par suite d'avarie, sont compris dans l'assurance.

* La somme à couvrir de ce chef doit être déclarée séparément.

* Le paiement d'une indemnité est subordonné à l'acquiescement effectif des droits de douane — suivant le tarif usuel — sur les marchandises qui ont été perdues ou avariées ensuite d'un sinistre couvert par l'assurance. Cette indemnité est due dans la proportion qui existe entre le montant du dommage (paries et avaries sans les frais), d'une part, et la valeur d'assurance des marchandises perdues ou avariées, d'autre part.

* Toute restitution de droits de douane doit être bonifiée à l'assureur.

* Afin d'éviter l'acquiescement des droits de douane, l'assureur peut exiger du preneur qu'il détruise ou abandonne les marchandises avariées, contre paiement de la somme assurée sur les marchandises.

Objets d'art et de valeur

(C. G. A. T. 1940)

Les œuvres d'art telles que tableaux, gravures, sculptures, ainsi que les timbres, les livres rares et tous autres objets qui ont essentiellement une valeur artistique ou d'amateur, sont assurés aux conditions suivantes :

- A l'exception du vol et de la disparition, l'assurance est limitée aux conséquences d'un événement majeur.
- Les objets doivent être soit emballés dans des caisses solides et proportionnées, pourvues de parois pleines et résistantes, soit arrimés solidement dans des véhicules fermés à clef ou cadenassés.
Si plusieurs objets sont expédiés dans la même caisse ou dans le même véhicule, ils doivent être emballés et arrimés de façon qu'ils ne puissent être endommagés pendant le cours normal du transport.
- En cas de dommage, une expertise, organisée conformément aux art. 37 et suivants des C.G.A.T. 1940, déterminera si, et à quel prix, les objets peuvent être réparés ou restaurés. Dans l'affirmative, l'assureur peut exiger que la réparation ou la restauration soit effectuée.
S'il ressort du rapport d'expertise que, malgré la réparation ou la restauration, l'objet reste affecté d'une moins-value, l'indemnité comprendra le coût des réparations et la montant de la moins-value. Si l'assureur n'exige pas la réparation ou la restauration, l'indemnité sera calculée sur la base de la différence — à déterminer par l'expert — entre la valeur de l'objet à l'état sain et sa valeur à l'état d'avarie.
- Si, avant la fin du voyage, un objet est vendu au-dessous de la somme assurée, l'indemnité à la charge de l'assureur ne pourra, en cas de dommage, dépasser le prix de vente.

Marchandises périssables

L'assurance est conclue f.a.p. au sens de l'art. 14 C.G.A.T. 1940. Elle s'étend en outre aux avaries résultant d'un arrêt accidentel des machines frigorifiques ou réfrigérantes, à condition que cet arrêt ait duré au moins pendant 24 heures consécutives.

Animaux vivants

(C. G. A. T. 1940)

L'assurance ne s'étend qu'aux événements majeurs, et seulement dans la mesure où ces événements entraînent la mort, l'abatage décrété officiellement ou la disparition des animaux. Les contributions aux avaries communes sont assurées.

Assurance en monnaie étrangère

(C. G. A. T. 1940)

Lorsque l'assurance n'est pas conclue en francs suisses, la prime et le dommage se règlent dans la monnaie de la somme assurée.

Transports routiers

Vol ou disparition

(Voir art. 68 et 70 des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

L'assurance s'étend aux risques de vol et de disparition, même lorsqu'ils ne sont pas la conséquence d'un événement majeur. Le preneur perd tous ses droits à une indemnité s'il couvre par une autre assurance la franchise prévue par l'art. 70 C.G.A.T. 1940.

Transports routiers

Assurance complémentaire

(voir art. 68 à 72 des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

Lorsque la marchandise est transportée par un tiers et chargée sur un véhicule routier convenablement couvert et bien fermé, les limitations prévues aux art. 68 à 72 des C. G. A. T. 1940 ne s'appliquent pas. La marchandise est assurée, dans ce cas, contre toute perte ou avarie survenant au cours du voyage, pour autant qu'elle ne soit pas la conséquence d'un risque exclu par les autres dispositions des conditions générales ou par les conditions particulières de la police.

Voyages combinés

Extension de l'assurance des transports routiers et aériens

En cas de voyage combiné, les limitations de l'assurance prévues aux art. 68 à 74 des C. G. A. T. 1940 ne s'appliquent que lorsque les transports routiers ou aériens sont effectués par le preneur lui-même ou par ses gens, ou lorsque la marchandise n'est pas chargée sur un véhicule convenablement couvert et bien fermé.

Vol de colis ou chargements antiers

Extension de l'assurance f. a. p.

L'assurance est conclue « franc d'avarie particulière » (f. a. p.) selon l'art. 14 C. G. A. T. 1940. Elle s'étend en outre au vol et à la disparition de colis entiers, ou, — pour les marchandises en vrac, — de chargements entiers.

Mouillure par eau de pluie

Assurance complémentaire

(voir art. 3 des conditions générales - C. G. A. T. 1940)

L'assurance couvre le dommage attribuable à la mouillure par eau de pluie, franc de % par série de colis. Cependant, sauf convention contraire, les effets de la rouille et de l'oxydation restent exclus.

Clause relative à l'exclusion des drogues dangereuses

(C. G. A. T. 1940)

Il est convenu qu'aucune indemnité ne sera payée, en exécution de la présente police, pour des drogues auxquelles s'appliquent les différentes conventions internationales relatives à l'opium et à d'autres drogues dangereuses, à moins :

- que ces drogues n'aient été déclarées expressément comme telles dans la police et que celle-ci ne mentionne, expressément aussi, le pays d'où elles sont exportées et le pays de destination;
- qu'en outre le dossier de la réclamation ne soit accompagné d'un permis, d'un certificat ou d'une autorisation, délivrée par le gouvernement du pays de destination, établissant que l'importation des drogues en cause a été autorisée par lui, ou d'un permis, d'un certificat ou d'une autorisation, délivré par le gouvernement du pays d'exportation d'où il résulte que cette autorité a approuvé l'exportation de la marchandise à destination du lieu indiqué dans la police;
- qu'enfin l'itinéraire pour l'acheminement des drogues dont il s'agit ne soit conforme aux usages.

**MENTIONS SOMMAIRES
SPÉCIFIANT DANS LES CERTIFICATS
L'ÉTENDUE DE L'ASSURANCE**

**Assurance conclue selon l'art. 1 des conditions générales d'assurance
(C. G. A. T. 1940), sans limitation ni extension :**

L'assurance couvre la perte et l'avarie, le vol et la disparition.

Assurance f. a. p. au sens de l'art. 14 C. G. A. T. 1940 :

L'assurance est conclue « franc d'avarie particulière » (f. a. p.). Néanmoins, s'ils sont la conséquence d'un événement majeur, la perte, l'avarie — celle-ci franc de 5% — le vol et la disparition sont couverts.

**Assurance conclue selon l'art. 1 C. G. A. T. 1940, mais avec exclusion du vol
et de la disparition au sens de l'art. 15 :**

L'assurance couvre la perte et l'avarie ; elle ne couvre pas le vol et la disparition, à moins qu'ils ne soient la conséquence d'un événement majeur.

Assurance conclue selon l'art. 10 C. G. A. T. 1940 :

L'assurance ne couvre que la destruction totale de la marchandise. En conséquence, elle ne couvre ni le vol ni la disparition, ni l'avarie, même lorsqu'ils sont la conséquence d'un événement majeur. Par contre, les contributions aux avaries communes sont couvertes.

Assurance conclue selon l'art. 9 C. G. A. T. 1940 :

L'assurance est conclue « franc d'avarie particulière » (f. a. p.). Néanmoins, s'ils sont la conséquence d'un événement majeur, la perte, le vol et la disparition de celle entière et l'avarie — celle-ci franc de 5% — sont couverts.

Assurance conclue selon l'art. 11 C. G. A. T. 1940 :

L'assurance des chargements en pontée ne s'étend qu'à la perte totale ; elle est donc limitée au cas où la marchandise disparaît en même temps que le navire ; les contributions aux avaries communes sont couvertes.

Assurance conclue selon l'art. 55 C. G. A. T. 1940 :

L'assurance ne s'étend qu'à la perte totale ; elle est donc limitée au cas où la marchandise disparaît en même temps que le navire.

**Assurance f. a. p. au sens de l'art. 14 C. G. A. T. 1940, étendue au vol
de chargements ou celle entière :**

L'assurance est conclue « franc d'avarie particulière » (f. a. p.) mais le vol et la disparition de celle entière sont néanmoins couverts ; s'il s'agit de marchandises chargées en vrac, le vol et la disparition de chargements entiers sont également couverts. En outre, pour autant qu'ils soient la conséquence d'un événement majeur, la perte, le vol et la disparition d'une partie d'un colis ou d'un chargement en vrac et l'avarie — celle-ci franc de 5% — sont couverts.

BIBLIOGRAPHIE

A. Ouvrages cités

- BENZ, Louis. *Versicherungsauftrag und Versicherungspflicht in der Sachversicherung*. Diss. Bern 1934.
- BESSON, André. *La conclusion du contrat d'assurance*. Paris 1933.
- BONNECASE, Julien. *Précis élémentaire de Droit maritime*. Paris 1932.
- CAPITANT, Henri. *La loi du 13 juillet 1930 relative au contrat d'assurance*. Paris 1930.
- CAPITANT, Henri. *Vocabulaire juridique*. Paris 1936.
- CHALMERS and OWEN. *The Marine Insurance Act*.
- CRUCIGER, Gustav. *Transportversicherung*. 3. Auflage, München 1923.
- DONATI, Antigono. *Il contratto di assicurazioni in abbonamento*.
- DOVER, Victor. *A Handbook to Marine Insurance*. 4th edition, London 1936.
- EHRENBERGER, Victor. *Versicherungsrecht*. Leipzig 1893.
- FRENZL, Margareta. *Luftversicherung*. Abhandlungen des ITVV, Berlin.
- GROS, Gaston. *Contentieux pratique d'assurances maritimes*. Ed. des Juris-classeurs, Paris.
- GUÉX, Robert. *La relation de cause à effet dans les obligations extra-contractuelles*. Lausanne 1904.
- HALL. *International Law*. 3th edition, 1902.
- HAUTEFEUILLE. *Dictionnaire universel du Commerce et de la Navigation*.
- HOCHGRÄBER, Gerhard. *Die York Antwerpener Regeln von 1924*. Berlin 1927.
- Instructions aux commissaires d'avaries*, brochure publiée par l'ITVV.
- JAEGGER, Carl. *Kommentar zum Schweizerischen Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag vom 2. April 1908*, Bd. II, Bern 1932.
- JAEGGER, Carl. *Commentaire de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite*, trad. Petitmermet et Bovay, tome 1. Lausanne, Genève 1920.
- JOSSERAND, Louis. *Les Transports en service intérieur et en service international*. 2me éd. Paris 1926.
- KAUFMANN, Ernest. *La double assurance en matière d'assurance privée, spécialement au point de vue du Droit suisse et allemand*. Lausanne 1925.
- LAFFARGUE, Claude. *La clause de valeur agréée dans les assurances terrestres et maritimes*. Paris 1936.
- MALETERRE, Pierre. *Les Transitaires*. Paris 1927.
- MATTER, Erwin. *Der Umfang der Gefahr in der Seeversicherung von Gütern nach schweizerischem Recht*. Bern 1923.
- OSER-SCHOENENBERGER. *Obligationenrecht*. 2. Auflage, Zürich 1929 und 1936.

- PARDESSUS, *Les lois maritimes*.
- PERRINJAQUET, André. *Le droit de disposition du destinataire dans le contrat de transport suisse*. Thèse, Lausanne 1929.
- PERSICO, Clemente. *L'assicurazione marittima delle merci, commento alla polizza Italiana con cenni comparativi sulla polizza del Lloyd's e su altre polizze estere*. Genova 1932.
- PETITPIERRE, Max. *La responsabilité causale*. Bâle 1930.
- RIPERT, Georges. *Droit maritime*. 3^{me} éd., Paris 1929-1930.
- ROELLI, Hans. *Kommentar zum schweizerischen Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (vom 2. April 1908)*, Bd. I. Bern 1914.
- ROSSET, Paul-René. *Les accords de clearing et les obligations contractuelles*. Lausanne, Bâle 1936.
- SAY L. et CHAILLEY J. *Dictionnaire d'économie politique*. Paris 1893.
- STAEHLI, Viktor. *Darstellung und Kritik der im Schweizergeschäft verwendeten Allgemeinen Haftpflichtversicherungsbedingungen*. Diss. Zürich 1931.
- SUMIEN, Paul. *Traité théorique et pratique des assurances terrestres et de la réassurance*. Paris 1923.
- ULRICH, Rudolph. *Grosse Haverei*. Berlin 1903.
- VERMOND, Ed. *Manuel de droit maritime*, 5^{me} éd. Paris 1920.
- VON TUHR, Andreas. *Partie générale du Code fédéral des Obligations*, traduit par de Torrenté Maurice et Thilo Emile, 2^{me} éd. Lausanne 1933-1934.

B. Recueils et périodiques cités

- Annuaire de l'ITVV*, Berlin.
- Journal des tribunaux*. Droit fédéral, Lausanne.
- Recueils des arrêts dans des contestations de droit privé en matière d'assurance*, Berne.
- Recueil des arrêts du Tribunal fédéral*.
- Recueil de Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération*.
- Recueil de procès-verbaux de l'ITVV*, Berlin.
- Recueil officiel des lois et ordonnances de la Confédération suisse*.
- Revue générale des assurances terrestres*, Paris.
- Revue internationale d'assurances maritimes*, Berlin.
- Revue La Réassurance*, Paris.

C. Autres ouvrages intéressants consultés

- ACKERMANN, Charles. *Répertoire de jurisprudence en matière de transports*. Genève 1928 à 1941.
- ANCEY, César, et SICOT, Lucien. *La loi sur le contrat d'assurance* (loi du 13 juillet 1930). Paris 1930.
- AUBRUN, Henri. *Les Transports de marchandises par mer*; loi du 2 avril 1936; loi du 9 avril 1936 et convention internationale de Bruxelles. Paris 1938.

- BERNARDIN F. et BÉRARD E. *Traité de droit fluvial français*. Paris 1934.
- BORGEL, Robert. *Des assurances maritimes sur polices flottantes*. Tunis 1934.
- BRUCK, E. *Materialien zu den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungs-Bedingungen*. Hamburg 1919.
- BRÜHLMANN, Werner. *Haftung und Rückgriff im Schadenersatzrecht*. Bern 1927.
- CAPITAINE, Georges. *Des courtes prescriptions, des délais et actes de déchéance (péremptions) du CCS et du CO*. Genève 1937.
- CAUMONT, Aldrick. *Dictionnaire universel de droit maritime*. Paris, Bruxelles, 1867.
- CAUVET, J.-V. *Traité sur les assurances maritimes*. Paris 1862.
- CHAMAY, Charles. *La responsabilité des chemins de fer en cas de pertes, avaries ou retards*. 2^{me} éd. Genève 1930.
- COUDER. *Dictionnaire de droit commercial, industriel et maritime*. Paris 1877.
- COURCY, DE. *Questions de Droit maritime*. 1879.
- DAEPPEN, Oscar. *Le Code fédéral des obligations*, trad. par Reymond Charles. Zurich 1937.
- Dictionnaire du commerce et de la navigation*, 2^{me} éd. Paris 1863.
- EMERIGON. *Traité des assurances*. Reims 1827.
- HUPPI, Alfred. *Der Regress des Versicherten im schweiz. Privatversicherungsrecht*. Diss. Wil 1924.
- KALBERMATTEN, DE, Michel. *L'aggravation du risque en matière d'assurance*. Thèse. Berne 1933.
- KÄSER, Helmut. *Untersuchungen über den Begriff des Ersatzwertes in der Versicherung*. Diss. Bern 1937.
- KÖHLER, Erich. *Die Seekriegsversicherung*. Diss. Zürich 1913.
- LANZ, Rudolf. *Les rapports entre la responsabilité et l'assurance dans le transport des marchandises par voie ferrée*. Thèse. Annemasse 1938.
- LISZT. *Das Völkerrecht*. Berlin 1910.
- LONIEWSKI, Alfred. *Assurance et responsabilité en matière de transport*. Paris 1926.
- MANES. *Versicherungslexikon*, 3. Auflage. Berlin 1930.
- OESCH, Albert. *Essai dogmatique sur la prescription en droit suisse*. Thèse. Lausanne 1934.
- OETIKER, Julius. *Die Eisenbahn Gesetzgebung des Bundes*. Solothurn 1913-1918.
- OSTERTAG-HIESTAND. *Kommentar zum Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag vom 2. April 1908*, 2. Auflage. Zürich 1928.
- ROOS, Gottfried. *Ueber die Subrogation nach schweizerischem Recht*. Bern 1928.
- SAUVAGE, Francis. *La législation nouvelle sur les transports maritimes de marchandises (Loi du 2 avril 1936 et convention internationale de Bruxelles)*. Paris 1937.
- SCHOENENBERGER, Wilhelm. *Die Bedeutung des eigenen und fremden Verschuldens für den Versicherungsnehmer*. Diss. Rorschach 1923.
- STÖSSEL, Gustav. *Ursachen und Behebungsmöglichkeiten der Notlage der Europäischen Transportversicherung seit Ende des Weltkrieges*. Diss. Lachen am Zürichsee, 1931.
- THALMANN, Ernst-A. *Die Verjährung im Privatversicherungsrecht*. Zürich 1940.

- ULRICH. *Kommentar zu den deutschen Seeversicherungsbedingungen*. Hamburg 1921.
 WOOG, Claude. *Des effets généraux de la mise en demeure dans les contrats d'assurance*. Paris 1931.
 ZINGG, Charles. *Die Befreiung des Versicherers von der Leistungspflicht*. Bern 1926.

D. Sources officielles

- Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen*, de 1919.
Anciennes conditions générales suisses d'assurance transport.
Arrêté du Conseil fédéral concernant la navigation maritime sous pavillon suisse, du 9 avril 1941.
Canadian Water-Carriage of Goods Act, de 1910.
Code civil français.
Code civil suisse.
Code de Commerce français.
Code fédéral des obligations révisé (1936).
Conditions générales pour la garantie du risque de guerre par la Confédération.
Conditions générales suisses pour l'assurance des marchandises contre les risques de transport (CGAT 1940).
Convention d'assurance maritime danoise.
Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer, conclue à Rome le 23 novembre 1933.
Convention internationale sur l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924.
Deutsches Handelsgesetzbuch.
Loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite, du 11 avril 1889.
Loi fédérale sur le contrat d'assurance, du 2 avril 1908.
Loi fédérale sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur, du 29 mars 1893.
Loi française, du 2 avril 1936, relative aux transports de marchandises par mer.
Loi Rabier, de 1905.
Marine Insurance Act, de 1904.
Police française d'assurance maritime sur marchandises ou facultés, imprimé du 1^{er} octobre 1928.
Police italienne d'assurance maritime (édition 1923).
Règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses, du 11 décembre 1893.
Règles de La Haye, de 1921.
Règles d'York et d'Anvers de 1924, concernant l'avarie commune.

TABLE DE CONCORDANCE DES PRINCIPAUX TEXTES CITÉS

Les chiffres de droite renvoient aux paragraphes de l'ouvrage

I

Conditions générales pour l'assurance des marchandises contre les risques de transport (CGAT 1940)

<i>Paragraphes</i>		<i>Articles</i>	
I	235, 244.	4	152, 157, 161, 180.
II	359.	5	171.
III	45, 77.	6	20, 172.
IV	48, 49, 221.	7	112, 156, 159, 162, 166 sq., 180, 181, 184, 213.
V	53, 58 à 60, 65, 70, 72, 75, 110, 144, 194, 214, 277.	8	112, 136, 183 sq., 205, 382,
VI	153, 154.	al. 2	201, 202.
VII	312.	9	230, 321.
VIII	311, 314.	10	231.
IX	313.	11	232.
XI	41.	12	134, 343, 345, 421.
XII	85 sq., 87.	13	212.
		14	218 sq., 224, 229 à 231, 311, 314.
<i>Articles</i>		15	214, 216.
1	44, 76, 144, 208, 213, 221, 224, 225.	16	244, 246, 247, 250.
2	117 à 120, 132, 134 sq., 148, 169.	17	238.
2 al. 2	131, 132.	18	239 à 241, 244.
3	54, 55, 75, 120, 142, 143 sq., 157, 158, 164 à 166, 174 sq., 182.	19	249, 250.
		20	317, 319, 325.
		20 sq.	468.
		al. 3	326.

Articles

21	322.
22	323.
23	325, 421.
24	86, 342 à 344, 421.
25	262, 263 sq., 272, 312.
27	269 sq., 301.
28	300.
29	280 sq.
30	280 sq.
31	334.
al. 3	331.
32 sq.	421.
al. 2	351, 356.
33	358.
34	366, 373, 392.
al. 5	300.
35	358, 364, 391, 392.
36	354.
37	363, 378.
37 sq.	366.
38	301, 377, 378.
al. 4	384.
39	301.
40	301, 302.
41	304.
42	131, 140, 379, 421.
43	259, 260.
44	391 sq.
al. 1	387.
al. 2	158, 394.
45	300, 358, 396, 413 à 415.
46	300.
47	386.
48	398, 403.
49	358, 417, 419.
50	426 sq.
51	27.
al. 3	354, 373.
52	117, 295, 296, 317, 322,

Articles

	325, 332, 468.
53	443.
54	444.
55	227.
56	381, 382, 384.
al. 2	383.
57	244, 345.
58	343.
59	76.
60	76, 112, 178.
64	233.
65	215.
67	246.
68	224 sq.
68 sq.	225.
70	225.
71	345, 421.
72	76, 247.
73	224 sq.
75	341.
77	452, 453, 457, 463.
77 sq.	469.
78	452, 457.
79	466, 468.
80	458, 466.
81	466.
82	421, 467, 469.
84	471.
85	471.
86	71.
87	472.
88	223, 472.
89	345.
90	334, 337, 340, 421.
91	23.
92	335.
93	474.
94	475.
95	476.

II

Loi fédérale sur le contrat d'assurance

Articles		Articles	
3	37, 40, 317.	42	475.
4 al. 3	319.	44	444.
5 al. 1	322.	45	325, 346, 348, 352, 379, 389, 423 sq.
al. 2	323.	46	426 sq.
8 ch. 3 et 4.	325.	49	253.
9	15.	51	421.
10	15, 35, 459 sq.	53	256, 281, 288 à 290, 421.
11	37, 39, 40.	61 al. 1	350, 353.
12	7, 42, 43.	al. 2	355, 365
14	20, 116, 117, 350.	62	254.
17 al. 2	401.	64	35.
19 al. 1	330.	al. 1	269.
19 al. 2	331.	65	261.
20	332.	67 al. 5	73, 366.
20 al. 3	337.	68	368, 421.
21	340.	69 al. 1	255.
22 al. 1	330.	al. 2	304.
28 al. 2	342.	70	74.
al. 3	344.	al. 1	278.
33	106, 107.	71	291, 292, 295, 296.
35	32.	72	365, 409, 411, 418, 419.
38	347, 348.	97	38.
39	387, 388.	al. 2	295.
40	389, 421.	98	20, 38.
41	386.		

III

Code fédéral des obligations

Articles		Articles	
20	348, 356.	110	418.
41 sq.	409.	127	438.
51	407, 409 sq.	130	431.
74 al. 2	330.	135	434.
91	400.	137	438.
99 al. 3	399.	138	438.
106	399.	139	439, 440.

INDEX ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES

Les chiffres renvoient aux paragraphes.

Les caractères gras indiquent le paragraphe où la question est spécialement traitée.

A.

Abandon. Voir Délaissement.

Acconier, 99.

Adresse de l'assureur, 444.

Affrètement, **95 sq.**

Affréteur, 95; 96.

Aggravation des risques, **341 sq.**

— due à la guerre, 199;

— due aux déclarations inexactes, 140; 141.

Agents de l'armateur, 96.

Allèges, 181; 244; **245.**

Annulation de l'assurance, 336; 338 à 340; 459.

— du contrat d'abonnement, 461.

Application (des expéditions), 334; **453;** 455 à 457; 466.

— des CGAT, 32.

Armateur, 95; **96;** 97; 99.

Arrêt, 189.

Arrimage (mauvais), 169; 179.

Assurance (généralités)

— divisions, 2.

— notion, 1.

Assurances multiples (ou cumulatives), 257; 283; 289.

Assurance par ailleurs, 284; 288; 292; **293;** 296 à 298.

Assurance responsabilité civile (du transporteur), **20;** 117; 172.

Assurance subsidiaire, 285; **286;** 287; 290.

— (clause d'), **293 sq.**

Assurance transport

— corps, 11.

— facultés, 11.

— objet, 10.

— valeurs, 11; **472, note 2.**

Assurance transport des marchandises,

— 12 sq.

— à terme, 234.

— à tous risques, **212; 213.**

— au voyage, 234.

— de domicile à domicile, **249 à 250.**

— f.a.p. (franc d'avarie particulière), **218 à 223.**

— f.a.p. sauf, 220 sq.

— maritime, 12; 51.

— par l'Etat (risques de guerre), 204 à 206.

— par représentant, 5; 322.

— pour compte, **5; 18; 23; 323; 425.**

— pour compte de qui il appartient, **19; 20.**

— provisoire, **26; 326; 327.**

— réglementation conventionnelle, 13.

— réglementation légale, 12.

Voir événements majeurs; limitation; perte totale; vol.

Assuré

— généralités, 5; **18;** 19; 87; 323.

- droit à l'indemnité, 401; 403.
Voir fautes.
- Assureur, 5.
- adresse, 444.
- instructions, 353.
- intervention, 354.
- Avarie, 53; 58; 59.
- calcul, 301; 315.
- causes, 110.
- commune (ou grosse), 58; 61 sq.
- — définitions, 61; 65.
- — dommages, 67.
- — franchises, 315.
- — frais, 67.
- — prescription, 430.
- — réglementation, 63; 64.
- état d', 110.
- Voir contribution aux avaries communes; frais de navigation.
- Avenant, 36; 41.
- frais, 329.
- Avis du preneur
- double assurance ou assurance par ailleurs, 288; 321.
- sinistre, 346 sq.
- Ayant cause et ayant droit, 84; 86.

B.

- Baraterie, 125; 126; 131; 132.
- Bénéfice espéré, 55; 262; 267.
- Blocus, 193.
- Bombes, 198; 203.
- Buée de cale, 164; 180.

C.

- Capitaine, 96; 87; 98.
- Voir fautes.
- Capture, 189; 191.
- Cas fortuit (voir force majeure).
- Casse, 162; 167.
- Certificat d'assurance, 23; 36; 41; 87.
- frais, 329.
- mentions sommaires, 211.

Cession

- des droits du preneur, 14; 16; 396; 413 sq.

- des droits contre un assureur, 296.

Chargement

- de groupage, 92; 215.
- et déchargement, 92; 222; 236; 237; 244; 250; 251.
- en pontée, 232.
- sur wagons ouverts, 232.

Charte-partie, 95.

Chute, 222.

Clauses

- interprétation, 27; 34.
- standard (application), 33; 213.
- de non-garantie, 128; 129.
- nonobstant, 262.
- de report, 331; 333; 334.
- Voir assurance subsidiaire, negligence clause.

Commerce, 89 à 91.

Commissaire d'avarie

- compétences, 363; 373.
- frais, 371.
- intervention, 309; 368; 370; 378; 379.

Commissionnaire de transport, 91; 94.

Compensation, 335.

Concours de causes d'un dommage, 82; 214.

Concours d'obligations de l'assureur et d'un tiers, 405 sq.

Conditionnement (mauvais), 120; 140; 149; 308.

Conditions atmosphériques

- influences, 166; 173; 174 sq.; 180.
- Voir risques d'hiver; tempête; température.

Conditions d'assurance, 27; 28.

- communication des, 36 sq.; 317.
- transport, 13; 31; 33.
- — historique, 29.
- risque de guerre, 268.
- Voir interprétation.

- Confiscation, 190.
 Consignataire de la cargaison, 90; 99.
 Consignataire du navire, 90; 99.
 Consignation de l'indemnité, 403.
 Constatation des dommages, voir dommages; délai; sanctions.
 Construction des CGAT, **31**; 107.
 Contact (risques de), **169**; 170.
 Contrat d'abonnement, 446 sq.; **453**.
 Voir police d'abonnement.
 Contrat d'affrètement, 95.
 Contrat d'assurance
 — caractère aléatoire, 9.
 — — consensuel, 7.
 — constatation, 40.
 — d'adhésion, 8.
 — d'indemnité, 252; 260; 262.
 — définition, 3.
 — issu du contrat d'abonnement, 446; **455**; 457; 469.
 — nature juridique, 6.
 — transport, 14.
 Contrebande, **136**; 137.
 — de guerre, 136; 203.
 Contribution aux avaries communes,
 — définitive, 53; **71**.
 — part contributive, 68.
 — provisoire, 69; 71.
 Convention de base, 452; 454.
 Voir police d'abonnement.
 Coulage, voir manquants.

D.

- Débours et impenses, 53; **72 sq.**
 — frais d'évaluation, 73; 277.
 — — de sauvetage, 74; 278.
 — — de vente, 278.
 — franchises, 315.
 Déchargement, voir chargement.
 Déchéances, voir sanctions.
 Déchet de route, voir manquants.
 Déclarations précontractuelles, **316 sq.**
 — exactitude subjective, 324.

- faits importants, **320 sq.**
 — provisoires, 326.
 — spontanées, 317; 319; 323.
 Voir avis; fausses déclarations; police d'abonnement; réticence; sanctions; valeurs.
 Déclaration d'aliment, voir application.
 Délais d'avis
 — de consultation des dossiers de sinistre, 397.
 — d'exigibilité, 385 sq.; 397.
 — de production des justificatifs, 388.
 Voir exculpation; péremption; prescription.
 Délaissement, **381 sq.**
 — cas, 382.
 — interdiction, 384.
 — terminologie, 381.
 Demeure
 — de l'assureur
 — — intérêts moratoires, 398.
 — — dommages-intérêts, 399.
 — du preneur
 — — acceptation de l'indemnité, 400.
 — — paiement des primes, 332; **336 sq.**
 Déplacement, 237; 250.
 Dessiccation, 152; 157.
 Destinataire, 90.
 Destruction
 — notion, 53; 60.
 Différences de conditions, **285**; 297.
 Dispatch, 68.
 Disparition, 53; 60; 214.
 Voir vol.
 Dispersion, 152; 157.
 Dommage
 — atténuation, 349 sq.
 — constatation, 277; 366 sq.
 — calcul, 300 sq.
 — exclusions, 110; 111.
 — définitions, 52; 53.
 — matériels, 53.
 — preuve, 396.
 Voir réserves.

Double assurance, 100; 274; **280 sq.**
314.

- avis, 288; 321.
- calcul de l'indemnité, 321.
- de bonne foi, 282.
- de mauvaise foi, 282.
- pendant le transbordement, 238.
- proprement dite, 281.
- volontaire, 296.

Voir assurance par ailleurs, subsidiaire; différences de conditions.

Drogues dangereuses, **137.**

Droits de douane, 265.

Droit de l'assurance, 28.

Droit de rectification, 42; **43.**

Drômes, 181.

Durée de l'assurance, **234 sq.**

Durée normale du voyage, 242.

E.

Eau de pluie, 163 à 166.

Echauffement, 152; 157.

Echouement, 49; **50**; 221.

Emanations, 162; **168**; 169; 170.

Entrepositaire, 90.

Envois postaux, 345.

Equipage, 98.

Etendue de l'assurance (généralités)

— exclusions, 109 sq.

— normale, **208.**

— principe, 107.

Événements majeurs, 48; **49.**

— exclusion, 171.

— limitation de l'assurance aux, 50;
111; 170; 214; 220; **224 sq.**

Événements normaux, 114.

Exclusions, 109 sq.

— absolues et relatives, 112.

— clauses (d'), 115 sq.

— interprétation, 34.

Exigibilité, **385 sq.**; 397; 414.

Expéditeur, 90; 95.

Expert

— compétence, 375.

— intervention, 374; 377.

— révocation, 376.

Expertise, 149; 150; **366**; 374 sq.

— judiciaire, 376.

F.

Fausse déclaration, 120; **138 à 141.**

— de valeur, 141.

Fautes, **115 sq.**

— commerciales, **126.**

— de tiers, 10; 405 sq.; 413.

— du preneur, 20; 46; 82; 114; 115.

— du preneur-transporteur, 104; 121;
131 à 133.

— du transporteur, 121; 128; 130;
131; 149.

— du transporteur maritime, 114; 126;
123; 124 sq.; 132; 133.

— légères, 115; 117.

— nautiques, 114; **126.**

Fermentation, 160; 161.

Fin de l'assurance. Voir commencement de l'assurance.

For, 443.

Force majeure, 16; 20; **46**; 66.

Frais de transport

— hivernage, 75.

— navigation, 76.

— ordinaires et extraordinaires, 75.

— quarantaine, 75.

— retard, 143; 144.

— staries et surestaries, 75.

Voir sauvetage.

Franchises, 306; **307.**

— application, **308 sq.**

— à atteindre, 309; 311.

— à déduire, 310; 311.

— calcul, 311 à 314.

Freinte de route, voir manquants.

Frêt, 264; 266.

Frêteur, voir armateur.

G.

- Grève, 196; 203.
 Guerre, 82; 114; **183 sq.**; 212.
 — assurance par convention, 203.
 — — — l'Etat, 204 à 206.
 — civile, 196; 203.
 — contrebande de guerre, 136.

L

- Indemnité d'assurance, 3; 14.
 — calcul, 300 à 304.
 — consignation, 403.
 — exigibilité, **385 sq.**
 — paiement, 401 sq.
 Indemnité due par des tiers, 122; 396; 414.
 Inflammation spontanée, **158**; 159; 394.
 Insolvabilité de l'assureur, 283; 286; 296.
 Intérêt au transport, **17**; 18 à 20; 254.
 Intérêts moratoires. Voir demeure.
 Interprétation
 — des conditions d'assurance, **34**.
 — du contrat, 27.
 Innavigabilité, 382.
 Interruption de délai, 434; 438.
 ITVV, **25**, note 1; 137; 217; 265; 369.

J.

- Journal d'assurance, 466.
 Juge compétent. Voir péremption.

L

- Lamaneur, 98.
 LCA,
 — application à l'assurance transport,
 — **29**; **35**.
 — transcription dans les conditions
 générales, 28.
 Légitimation de l'ayant-droit à l'indem-
 nité, 404.

- Lettre de couverture, **26**; 36; 41; 326;
 327.
 Lien de causalité, 44; **77 sq.**; 110;
 117; 164; 182; 220; 393.
 — causalité adéquate, 81 à 83; 110;
 117; 164; 182.
 — causa proxima, 78; 80; 81.
 — cause prédominante, 79; 80; 82; 83.
 Limitation de l'assurance, 109; 345.
 Voir marchandises.
 Lloyd's, 41; **369**, note 1; 378.
 Location-Clause, 471.

M.

- Mandataire, voir assurance par repré-
 sentant.
 Manquants, 60; 214; 312.
 — coulage ordinaire, 152; 154; 155.
 — — extraordinaire, 156.
 — déchet ou freinte de route ordi-
 naires, 152 à 155.
 — — extraordinaires, 156.
 Manque à gagner, 55; 56.
 Marchandises,
 — avariées, 231.
 — dangereuses, 171; 172.
 — usagées, 230.
 Maximum, 471.
 Mise en place, voir déplacement.
 Molestations, 192.
 Mouillure, 162, **163 sq.**

N.

- Négligence clause, **124**; 127.
 Note de couverture, voir lettre de
 couverture.
 Nolisement, 95. Voir affrètement.
 Nullité de l'assurance, 15; 16; 460.

O.

- Objets d'art, 263.
 Objet de l'assurance, 17; 19.
 Oxydation, voir rouille.

P.

Païement,

— à valoir ou anticipé, 416; 417.

Voir indemnité.

Parties au contrat, 21.

Péremption, 424; 427; 429; 432; 435 sq.

— exculpation, 424.

— juge compétent, 436.

— plainte en règle, 437.

Perte, 58; 60.

— évaluation, 302.

— franchises, 315.

totale, 227; 228.

Pillage, 195

Pilote, 98.

Piraterie, 195; 203; 382.

Police d'assurance, 21 sq.; 39.

— d'abonnement ou flottante, 23; 445 sq.

— — assurance f.a.p., 223.

— — paiement des primes, 334 à 340.

— à forfait ou en bloc, 25.

— globale, 24; 331.

— *in quo vis*, 23; 31.

— spéciale, 22.

Voir droit de rectification.

Poursuite du preneur, 331; 336; 338 à 340.

Préjudice, 52.

— indirect, 54.

Preneur d'assurance, 5.

— aggravation des risques, 343; 344.

— déclaration des faits importants, 324.

— droit à l'indemnité, 401; 402.

Voir fautes.

Prescription,

— de l'indemnité, 426; 428; 430 sq.

— des primes, 340; 426.

— — prolongation du délai, 425; 439.

— — restitution délai, 424; 440.

Présomption, 273.

Preuves,

— de la valeur de remplacement, 271; 273.

— du dommage, 387; 390 sq.

— en cas de manquant, 156.

— renversement,

— — drogues dangereuses, 137.

— — inflammation spontanée, 158.

— — risques de guerre, 200 à 202.

— — rouille et oxydation, 166.

Primes, 3; 21; 328 sq.

— à forfait, 25.

— fixation, 308; 464.

— frais accessoires, 329.

— paiement, 23; 87; 330 sq.

— police d'abonnement, 255; 334 sq.; 451; 464.

— provisoire, 24.

— risques particuliers, 51.

Prises, 189.

Promesse de contracter, 447; 449; 454.

Propagation de sinistres, 171.

Propre assurance, 257.

Q.

Quarantaine, 75.

Quittance, 400.

R.

Rats et autres rongeurs, 182.

Réceptionnaire, 94.

Recours contre des tiers responsables,

16; 122; 405 sq.

— conservation, 349; 355 sq.; 358 sq.; 365.

— direct, 420.

— exercice, 358; 413; 415.

— perte, 140.

— renonciation, 131 b.

— transfert, 14; 358.

Règle proportionnelle, 304 a.

Règles d'York et d'Anvers, 64; 65; 127.

Réparation des marchandises, 301.

Représailles, 188.

Réquisition, 191.

Réserves, **359 sq.**
 — dommage apparent, 360.
 — — non apparent, 361.
 — présomption, 362.
 Résiliation, 336; 338 à 340; 458.
 — du contrat d'abonnement, 474 à 476.
 Retard, 143 à 146.
 Réticence, 324; 325; 327.
 Retorsion, 188.
 Rétroactivité de l'assurance
 — (contrat d'abonnement), 324; 458 sq.
 Risques, 1; 15 sq.; **45 sq.**
 — couverts, 21; 47; 82.
 — d'hiver, 76; 178.
 — inhérents, 114.
 — normaux, 173 sq.
 — politiques et sociaux, voir guerre.
 — putatifs, 15.
 — spéciaux, 162; 212.
 Rouille, 162; **166**; 180; 395.

S.

Sabordage, **197**.
 Saisie, **189**; 191.
 Sanctions,
 — civiles, 54; 194.
 — issues du contrat d'assurance, 109;
 324; 325; 327; 347; 348; 352;
 355 sq.; 365; 379; 413; **421 sq.**
 Sauvetage 278, 349; 351 sq.
 Séjour, **239** à 242.
 — prolongation de l'assurance, 241;
 248.
 — survenance d'un événement majeur,
 48 à 50.
 — transport par véhicule routier, 247.
 Séquestration, **194**; 203.
 Séquestre provisoire, 190.
 Sinistres, 45; 270; 346.
 — successifs, 276; 279.
 Voir avis.
 Slip, 26, note 3.
 Solidarité imparfaite, 407; 411; 412.

Sommaton, 332; 336; 337.
 Somme assurée, 252; **255**; 258; **275 sq.**;
 281; 283.
 — calcul des franchises, 312.
 Sous assurance, 257; 304 a; 314.
 STV, **25**, note 1.
 Subrogation, 410, 420.
 — conventionnelle, 418; 419; 420.
 — légale, 16; 365; 409; 418.
 Surassurance, 256; 267; 274.
 — frauduleuse, 256.
 Suspension
 — de l'assurance, 331; 336; 337; 340.
 — d'un délai, 433.

T.

Température, 163; 173 sq.; **179**.
 Tempête, 176; 177.
 Trafic illicite, **134**; **135**.
 Transbordement, **238**; 244; 246; 343.
 Transitaire, 90; **91**; 95.
 Transports (définition), 235.
 — aériens, 92; 94; 226.
 — confiés à une entreprise publique,
 246; 345.
 — fluviaux, 76; 244.
 — maritimes, **95 sq.**; 244; 430.
 — par camions (routier), 225 et note 1;
 247.
 Transporteur, 90;
 — convocation en cas de dommages,
 363.
 — délivrance d'un procès-verbal, 364.
 Voir fautes.

V.

Valeur agréée, **260** à 262; 273; 304 a.
 — assurée, voir somme assurée.
 — d'assurance, 252; 253; 255; 258;
 259; **263 sq.**; 272; 273; 313.
 — déclarée, 258; 259.

- de remplacement, 252; 254; 255; 269 sq.; 293; 294.
- Valeurs, voir assurance des
- en cause, 21; 252 sq.
- Vente des marchandises
- à l'embarquement, 102.
- cif, 101.
- délaissement, 382; 383.
- dommage, 301; 377.
- fob, 103.
- par navire désigné, 102.
- Vice caché du navire, 123.
- Vice propre, 147 sq.; 158.
- extrinsèque, 147; 149.
- inhérent, 147; 152 sq.; 159.
- intrinsèque, 147; 150; 151.
- Vol, 214 sq.
- assurance f.a.p., 229.
- franchises, 314.
- Voyage, 235.
- combiné, 225; 226; 235.
- — réserves, 360.
- — prescription, 430.
- Voir preuve.

ERRATA

- Page 38: le 2^e alinéa du N^o 56 constitue le N^o 57.*
Page 75, 1^{re} ligne, lire: art. 2, al. 1.
Page 110, dernière ligne, et page 111, 6^e ligne, lire: art. 73.
Page 162, 4^e ligne, lire: art. 19, al. 2.
Page 166, N^o 344, 3^e ligne, lire: art. 28, al. 3.
Page 169, 5^e ligne, lire: art. 38, al. 2.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
<i>Avant-propos</i>	5
Introduction	
I. L'assurance	
1. Notion. — 2. Divisions. — 3. Définition du contrat d'assurance. — 4. Législation applicable. — 5. Parties au contrat. — 6. Nature juridique du contrat. — 7. Consentement. — 8. Adhésion. — 9. Caractère aléatoire	7
II. L'assurance transport	
10. Objet. — 11. Divisions	10
III. L'assurance des transports de marchandises	
12. Législation applicable. — 13. Réglementation conventionnelle. — 14. Définition du contrat d'assurance des transports de marchandises. — 15. Existence du risque. — 16. Évolution de la nature des risques couverts. — 17. Objet de l'assurance des marchandises. — 18. Assuré; intéressé. — 19. Indétermination de l'intéressé. — 20. Assurance pour compte et assurance de la responsabilité civile	11
IV. Polices d'assurance	
21. Notion. — 22. Police spéciale. — 23. Police d'abonnement ou flottante. — 24. Police globale. — 25. Police en bloc ou à forfait. — 26. Lettre de couverture	17

CHAPITRE PREMIER. — Notes d'histoire et considérations générales sur les conditions d'assurance

I. Généralités	
27. Distinction entre conditions générales et particulières. — 28. Conditions générales	21
II. Conditions générales suisses d'assurance transport	
29. Historique. — 30. Ancienne construction. — 31. Nouvelle construction. — 32. Application des CGAT. — 33. Modification conventionnelle des CGAT	23

	Pages
III. Interprétation des conditions d'assurance	
A. 34. <i>Généralités</i>	26
B. 35. <i>Rapport entre les conditions suisses d'assurance transport et la LCA</i>	27
IV. Preuve de la conclusion et des conditions du contrat d'assurance	
A. 36. <i>Communication des conditions générales.</i> — 37. <i>Défaut de communication.</i> — 38. <i>Art. 3 LCA.</i> — 39. <i>Art. 11, phr. 1 LCA.</i> — 40. <i>Régime applicable à l'assurance transport.</i> — 41. <i>Présomption du § XI CGAT</i>	28
B. <i>Droit de rectification du preneur.</i> — 42. <i>Art. 12 LCA.</i> — 43. <i>Régime des CGAT</i>	30

CHAPITRE II. — Notions générales

44. <i>Plan</i>	32
I. Risques et sinistres	
A. <i>Généralités.</i> — 45. <i>Notions.</i> — 46. <i>Force majeure et cas fortuit.</i> — 47. <i>Exemples de risques de transport</i>	32
B. <i>Evénements majeurs.</i> — 48. <i>Terminologie.</i> — 49. <i>Définition du § IV CGAT.</i> — 50. <i>Solution des anciennes conditions</i> ..	34
C. 51. <i>Prédominance des risques maritimes</i>	36
II. Dommages	
A. <i>Généralités.</i> — 52. <i>Notion.</i> — 53. <i>Préjudices assurés.</i> — 54. <i>Préjudices indirects.</i> — 55. <i>Manque à gagner.</i> — 56. <i>Régimes étrangers.</i> — 57. <i>Plan de la sous-section suivante</i>	36
B. <i>Pertes et avaries.</i> — 58. <i>Notions d'avarie.</i> — 59. <i>Exemples d'avarie.</i> — 60. <i>Notion de perte</i>	38
C. <i>Avaries communes.</i> — 61. a) <i>Généralités.</i> — 62. <i>Fondement juridique.</i> — 63. <i>Conflit de lois.</i> — 64. <i>Règlementation.</i> — 65. <i>Définitions.</i> — 66. <i>Éléments.</i> — 67. <i>Divisions.</i> — b) <i>Contribution aux avaries communes.</i> — 68. <i>Dispatche.</i> — 69. <i>Contribution provisoire.</i> — 70. <i>Nature des contributions aux avaries communes.</i> — 71. <i>Garantie des contributions aux avaries communes</i>	39
D. <i>Débours et impenses.</i> — 72. <i>Généralités.</i> — 73. <i>Frais d'évaluation.</i> — 74. <i>Frais de sauvetage.</i> — 75. <i>Dépenses non assurées.</i> — 76. <i>Frais classés en avarie commune</i>	45
III. Lien de causalité	
77. <i>Introduction.</i> — 78. <i>Causa proxima.</i> — 79. <i>Cause prédominante.</i> — 80. <i>Combinaison de ces deux théories.</i> — 81. <i>Cau-</i>	

	Pages
salité adéquate. — 82. Appréciation de la causalité en matière d'assurance. — 83. Conclusion	48
IV. Assurance et transport	
84. Plan	52
A. <i>Le preneur, l'assuré, leurs ayants cause et leurs ayants droit.</i> — 85. § XII CGAT. — 86. Ayants cause et ayants droit. — 87. Situation particulière de l'assuré	52
B. <i>Le transport, les transporteurs et leurs agents.</i> — 88. Plan. — 89. Commerce primitif. — 90. Développement. — 91. Les commissionnaires et les transitaires. — a) <i>Parcours terrestres et aériens.</i> — 92. Chargement et déchargement. — 93. Transporteurs terrestres et aériens. — 94. Livraison et réexpédition. — b) <i>Parcours maritimes.</i> — 95. Contrat d'affrètement. — 96. L'armateur et ses gens. — 97. Le capitaine. — 98. Le pilote, le lamaneur et l'équipage. — 99. Les acconiers et les consignataires du navire et de la cargaison	54
C. <i>Souscription de l'assurance.</i> — 100. Généralités. — 101. Vente cif. — 102. Vente à l'embarquement et par navire désigné. — 103. Vente fob. — 104. Assurance souscrite par le transporteur.	59

CHAPITRE III. — Etendue de l'assurance

I. Principes

105. Anciennes conditions. — 106. Régime légal. — 107. Principe des CGAT. — 108. Plan	61
---	----

II. Clauses d'exclusions

A. <i>Généralités.</i> — 109. Notion. — 110. Portée des clauses d'exclusions. — 111. Influence des événements majeurs. — 112. Exclusions absolues et relatives. — 113. Récapitulation des exclusions. — 114. Récapitulation des exclusions consignées dans les articles 2 à 8	62
B. <i>Faits au fautes du preneur ou d'autres intéressés au transport.</i> — 115. Historique. — 116. Art. 14 LCA. — 117. Rapport entre l'art. 14 LCA et l'art. 2 CGAT. — 118. Personnes visées par l'exclusion de l'art. 2. — 119. Infractions aux obligations contractuelles. — 120. Fautes commises au départ ou à l'arrivée de la marchandise. — 121. Fautes du preneur-transporteur. — a) <i>Responsabilité des transporteurs.</i> — 122. Plan. aa) <i>Transports maritimes.</i> — 123. Faute personnelle de l'armateur. — 124. Faute des agents de l'armateur. — 125. Baraterie. — 126. Fautes nau-	

	Pages
tiques et commerciales. — 127. Negligence clause. — 128. bb) <i>Transports terrestres</i> . — 129. Limitation conventionnelle de la responsabilité du transporteur. — b) <i>Garantie des fautes du transporteur</i> . — 130. Principe. — 131. Exceptions. — 132. Situation faite au preneur-transporteur. — 133. Régime des anciennes conditions	65
C. <i>Infractions aux règles sur les transports</i> . — 134. Généralités. — 135. Commerce prohibé ou clandestin, infractions aux lois et règlements sur les entrées, sorties ou transit des marchandises. — 136. Contrebande. — 137. Drogues dangereuses. — 138. Fausses déclarations. — 139. Déclarations inexactes. — 140. Conséquences. — 141. Portée de cette exclusion. — 142. Plan de la sous-section suivante	73
D. <i>Retard dans l'acheminement de la marchandise</i> . — 143. Conséquences du retard. — 144. Dépenses extraordinaires. — 145. Détériorations. — 146. Portée de l'exclusion du retard. ..	77
E. <i>Vice propre</i> . — 147. Notion. — 148. Présomption de faute. — a) 149. <i>Vice propre extrinsèque</i> . — b) 150. <i>Vice propre intrinsèque</i> . — 151. Marchandises délicates. — c) 152. <i>Vice propre inhérent</i> . 153. Freinte ou déchet de route. — 154. Coulage ordinaire. — 155. Clause de non-garantie de la CIM. — 156. Déchet et coulage extraordinaires. — 157. Dispersion, échauffement, dessiccation. — 158. Inflammation spontanée. — 159. Comparaison avec l'art. 28 CIM. — 160. Solutions étrangères. — 161. Fermentation	79
F. <i>Risques assimilables au vice inhérent</i> . — 162. Généralités. — 163. Mouillure - régime des anciennes conditions. — 164. Régime des CGAT et des clauses. — 165. Critiques. — 166. Oxydation et rouille. — 167. Casse. — 168. Emanations. — 169. Contact. — 170. Distinction entre émanations et contact. — 171. Risque de propagation d'un sinistre. — 172. Préjudice causé aux propriétés de tiers	85
G. <i>Risques inhérents au transport</i> . — 173. Énumération. — a) <i>Influence des conditions atmosphériques et de la température</i> . — 174. Terminologie. 175. Interprétation littérale. — 176. Interprétation historique. — 177. Variations extraordinaires du temps. — 178. Risques d'hiver. — 179. Température. — b) 180. <i>Buée de cale</i> . — c) 181. <i>Drômes</i> . — d) 182. <i>Rats, souris, vers au autre vermine</i>	91
H. <i>Risques politiques et sociaux</i> . — 183. Notion du risque de guerre. — 184. Mode d'énumération des risques de guerre. — 185. Plan. — 186. Guerre. — 187. Hostilités et invasions. — 188. Retorsion et représailles. — 189. Arrêt, capture, saisie. — 190.	

Confiscation et séquestre provisoire. — 191. Réquisition. — 192. Molestations. — 193. Blocus, danger et préparatifs de guerre. — 194. Sanctions, séquestration. — 195. Pillage et piraterie. — 196. Emeutes et faits analogues. — 197. Sabordage. — 198. Engins divers. — 199. Aggravation des risques ordinaires. — 200. Portée de l'exclusion des risques politiques et sociaux. — 201. Renversement du fardeau de la preuve. — 202. Nécessité d'assurer les risques politiques et sociaux. — 203. Etendue de cette garantie particulière. — 204. Assurance par l'Etat. — 205. Assurance fédérale. — 206. Risques non couverts par l'assurance fédérale. — 207. Plan de la section suivante. . .	95
--	----

III. Divers types d'assurance

A. <i>Généralités.</i> — 208. Etendue normale de l'assurance. — 209. Terminologie. — 210. Plan. — 211. Mentions sommaires . .	104
B. <i>Assurance « tous risques ».</i> — 212. Notion. — 213. Distinctions	105
C. <i>Assurance « vol exclu ».</i> — 214. Généralités. — 215. Art. 65. — 216. Assurance du vol. — 217. Inobservation de l'accord de l'ITVV	105
D. <i>Assurance « f. a. p. »</i> — 218. Terminologie. — 219. Assurance f. a. p. proprement dite. — 220. Assurance f. a. p. sauf. — 221. Echouement et accidents analogues. — 222. Chute de la marchandise. — 223. Art. 88	107
E. <i>Assurance limitée aux « conséquences d'événements majeurs ».</i> — 224. Généralités. — 225. Transports par camions. — 226. Transports aériens	109
F. <i>Assurance « contre perte totale seulement ».</i> — 227. Notion consacrée par les CGAT. — 228. Ancienne notion	111
G. <i>Combinaisons particulières de divers types d'assurance transport.</i> — 229. Enumération. — 230. Art. 9. — 231. Art. 10. — 232. Art. 11 (pontée). — 233. Art. 64.	112

CHAPITRE IV. — Durée de l'assurance

I. Généralités

234. Assurance au voyage et à terme. — 235. Définitions des termes voyage et transport. — 236. Opérations accessoires au transport. — 237. Chargement, déchargement, mise en place. — 238. Transbordement. — 239. Séjours. — 240. Réglementation des anciennes conditions. — 241. Réglementation des CGAT. — 242. Durée normale du voyage	115
---	-----

	Pages
II. Particularités relatives à chaque mode de transport	
243. Plan	118
A. <i>Transports maritimes et par eaux continentales.</i> — 244. Généralités.	
— 245. Allèges.	119
B. 246. <i>Transports confiés à une entreprise publique</i>	120
C. 247. <i>Autres modes de transport</i>	120
III. Extension de la durée de l'assurance	
248. Conventions spéciales. — 249. Assurance « de domicile à domicile ». — 250. Assurance des risques de chargement et de déchargement. — 251. Combinaison de ces extensions	121

CHAPITRE V. — Valeurs en cause

I. Généralités	
252. Plan	123
A. <i>Notions générales.</i> — 253. Valeur d'assurance. — 254. Valeur de remplacement. — 255. Somme assurée. — 256. Surassurance. — 257. Sous assurance	123
B. <i>Déclaration des valeurs en cause.</i> — 258. Généralités. — 259. Valeur déclarée. — 260. Valeur agréée. — 261. Art. 65 LCA. — 262. Clause « nonobstant »	125
II. Valeur d'assurance	
263. Composantes. — 264. Frêt. — 265. Droits de douane. — 266. Frais en cours de transport. — 267. Bénéfice espéré. — 268. Définition consacrée par la police d'assurance fédérale des risques de guerre	128
III. Valeur de remplacement	
269. Diverses conceptions. — 270. Solution des CGAT. — 271. Justification de cette solution. — 272. Critiques. — 273. Présomption de l'art. 27. — 274. Cas de double assurance et de surassurance	130
IV. Somme assurée	
275. Terminologie. — 276. Limite des engagements de l'assureur. — 277. Remboursement des frais de constatation du dommage. — 278. Paiement des frais de sauvetage et de vente. — 279. Solution allemande	134

CHAPITRE VI. — Double assurance et assurances par ailleurs

I. Généralités

Pages

280. Plan. — 281. Définition de la double assurance. — 282. Validité de la double assurance. — 283. Causes de double assurance. — 284. Assurance par ailleurs. — 285. Assurance de « différences de conditions ». — 286. Assurance subsidiaire. — 287. Terminologie	137
---	-----

II. Effets de la double assurance

A. Obligations du preneur. — 288. Avis aux assureurs. — 289. Appréciation subjective. — 290. Ristourne	139
B. Répartition du dommage entre les coassureurs. — 291. Solution de l'art. 71 LCA. — 292. Inconvénients. — 293. Solution des art. 29 et 30 CGAT. — 294. Clause subsidiaire. — 295. Clauses subsidiaires réciproques. — 296. Insolvabilité d'un assureur. — 297. Jugement déclinatoire. — 298. Considérations finales ..	141

CHAPITRE VII. — Calcul de l'indemnité assurée

I. Généralités

299. Plan. — 300. Facteurs déterminants. — 301. Avarie. — 302. Perte. — 303. Déductions. — 304. Règle proportionnelle. — 305. Franchises	148
--	-----

II. Calcul des franchises

306. Sens général de « franchise ». — 307. Sens strict. — 308. Evolution de la pratique des franchises. — 309. Franchise à atteindre. — 310. Franchise à déduire. — 311. Système des CGAT. — 312. Base de calcul. — 313. Division en séries ou lots. — 314. § VIII CGAT. — 315. Dommages auxquels s'appliquent les franchises	150
---	-----

CHAPITRE VIII. — Obligations du preneur

316. Plan	155
-------------------	-----

I. Déclarations précontractuelles

317. Fondement. — 318. Plan	155
A. Déclaration spontanée. — 319. Régime légal. — 320. Régime des anciennes conditions. — 321. Régime des CGAT. — 322.	

	Pages
Déclarations des représentants. — 323. Déclarations de l'assuré. — 324. Connaissance subjective. — 325. Sanction	156
B. <i>Déclaration provisoire.</i> — 326. Généralités. — 327. Sanction.	160
II. Paiement de la prime	
328. Prime. — 329. Accessoires. — 330. Modalités de paiement. — 331. Clause de report. — 332. Demeure du débiteur. — 333. Prime portable. — 334. <i>Modalités de paiement propres au contrat d'abonnement.</i> — 335. Compensation. — 336. Demeure du débiteur. — 337. Suspension. — 338. Résiliation. — 339. Poursuite. — 340. Prescription des droits de résiliation et de poursuite	161
III. Déclarations du preneur au cours du contrat	
341. Généralités. — 342. Aggravation essentielle des risques. — 343. Aggravation indépendante du preneur. — 344. Aggravation provoquée par le preneur. — 345. Cas spéciaux	165
IV. Obligations en cas de sinistre	
A. <i>Avis de sinistre.</i> — 346. Obligation d'aviser. — 347. Sanction prévue par les anciennes conditions. — 348. Sanction prévue par les CGAT	167
B. <i>Atténuation des risques.</i> — 349. Principe. — 350. Art. 61, al. 1 LCA. — 351. Art. 32, al. 2 CGAT. — 352. Omission excusable. — 353. Instructions de l'assureur. — 354. Intervention de l'assureur. — 355. Sanction légale. — 356. Sanction prévue par les CGAT. — 357. Sanction prévue par les anciennes conditions	170
C. <i>Conservation des droits de recours contre les tiers.</i> — 358. Généralités. — 359. Réserves. — 360. Dommage apparent. — 361. Dommage non apparent. — 362. Absence de réserves. — 363. Convocation du transporteur. — 364. Attestation du transporteur. — 365. Compromission des droits de recours	172
D. <i>Constatation des dommages.</i> — 366. Procédure. — 367. Délai de constatation. — 368. Interdiction de changements. — 369. Désignation d'un commissaire d'avaries. — 370. Intervention du commissaire. — 371. Remboursement des frais de constatation. — 372. Frais assumés par l'ayant droit. — 373. Compétences du commissaire. — 374. Nomination d'experts. — 375. Compétence des experts. — 376. Révocation des experts. — 377. Vente publique. — 378. Considérations générales. — 379. Sanction	175

CHAPITRE IX. — Droits du preneur

	Pages
380. Plan	180
I. Droit au délaissement	
381. Notion en droit maritime. — 382. Cas de délaissement. — 383. Transfert de propriété. — 384. Interdiction de délaisser pour les modes de transport autres que maritimes	180
II. Droit à l'indemnité	
A. <i>Echéance de l'indemnité.</i> — 385. Généralités. — 386. Art. 47. — 387. Présentation des documents. — 388. Délai de présentation. — 389. Infraction frauduleuse. — 390. Preuves. — 391. Mise en risques. — 392. Dommage en cours de transport. — 393. Survenance d'un sinistre assuré. — 394. Preuve en cas d'incendie de marchandises sujettes à l'inflammation spontanée. — 395. Preuve en cas de rouille ou d'oxydation. — 396. Décompte du dommage. — 397. Délai de consultation des dossiers de réclamation	182
B. <i>Demeure de l'assureur.</i> — 398. Intérêts moratoires. — 399. Dommages-intérêts. — 400. Influence de la demeure du créancier	187
C. <i>Paiement de l'indemnité.</i> — 401. Paiement aux ayants droit. — 402. Présomption des CGAT. — 403. Dénonciation du bénéficiaire. — 404. Légitimation	188

CHAPITRE X. — Recours, subrogation, cession

I. Généralités

405. Assurance de personnes. — 406. Assurance de choses. — 407. Droit commun (solidarité imparfaite). — 408. Distinction entre responsabilité et obligation. — 409. Subrogation en cas d'actes illicites (art. 72, al. 1 LCA). — 410. Distinction entre recours et subrogation. — 411. Application subsidiaire du droit commun	190
--	-----

II. Assurance transport

412. Absence de droits des tiers responsables contre l'assureur. — 413. Buts de l'art. 45 CGAT. — 414. Déduction des indemnités reçues par des tiers. — 415. Ajournement des règlements de sinistres. — 416. Avances à valoir. — 417. Règlement par anticipation. — 418. Cession et subrogation. — 419. Subrogation conventionnelle. — 420. Solution de la pol. fr. fac.	193
--	-----

CHAPITRE XI. — Sanctions et déchéances

	Pages
I. Généralités	
421. Récapitulation des sanctions légales et conventionnelles	198
II. Exculpation	
422. Régime des anciennes conditions. — 423. Applicabilité de l'art. 45, al. 1 LCA. — 424. Applicabilité de l'art. 45, al. 3 LCA. — 425. Cas d'espèce	198

CHAPITRE XII. — Prescription et péremption

426. Généralités. — 427. Plan. — 428. Prescription. — 429. Péremption. — 430. Régime conventionnel. — 431. Comparaison entre la LCA, le droit commun et les CGAT. — 432. Réduction des délais prévus à l'art. 46 LCA. — 433. Suspension. — 434. Interruption de la prescription. — 435. Extinction du délai de péremption. — 436. Juge compétent. — 437. « Plainte en règle ». — 438. Interruption conventionnelle de la péremption. — 439. Restitution du délai de prescription. — 440. Restitution du délai de péremption. — 441. Coordination de la prescription avec la péremption. — 442. Solutions étrangères	201
---	-----

CHAPITRE XIII. — For et adresse de l'assureur

443. For. — 444. Adresse	208
----------------------------------	-----

CHAPITRE XIV. — Dispositions spéciales relatives aux contrats et polices d'abonnement

I. Généralités

445. Terminologie. — 446. Notions et distinctions. — 447. Théorie de la promesse de contracter. — 448. Théorie du contrat immédiat d'assurance. — 449. Effets respectifs de ces deux théories. — 450. Solution jurisprudentielle. — 451. Solution des anciennes conditions. — 452. Solution des CGAT. — 453. Obligations des parties. — 454. Convention de base. — 455.

Particularités du contrat d'abonnement. — 456. Inconvénients de la formation automatique des contrats. — 457. Solution de l'art. 78	209
--	-----

II. Rétroactivité de l'assurance

458. Généralités. — 459. Validité de la rétroactivité. — 460. Interprétation de l'art. 10, al. 1 et 2, LCA. — 461. Cas prévu par l'art. 10, al. 3, LCA. — 462. Option pour la solution nouvelle des CGAT	214
--	-----

III. Mécanisme du contrat d'abonnement

463. Inapplicabilité de la LCA aux contrats d'abonnement. — 464. Déclarations du preneur lors de la conclusion du contrat d'abonnement. — 465. Conventions spéciales. — 466. Application des expéditions. — 467. Preuve de la régularité des applications. — 468. Déclarations du preneur lors de l'application. — 469. Sanction. — 470. Limites de l'obligation de l'assureur. — 471. Maximum. — 472. Marchandises de nature particulière	217
--	-----

IV. Extinction du contrat d'abonnement

473. Plan. — 474. Résiliation normale. — 475. Résiliation en cas de sinistre. — 476. Effets de la résiliation	221
---	-----

Considérations finales (477)

223

<i>Annexe I.</i> CGAT 1940	225
<i>Annexe II.</i> Clause d'assurance subsidiaire	235
<i>Annexe III.</i> Clause horlogère	236
<i>Annexe IV.</i> Clauses pour l'assurance de risques spéciaux	237
<i>Annexe V.</i> Mentions sommaires	241
<i>Bibliographie</i>	243
<i>Table de concordance des principaux textes cités</i>	247
<i>Index alphabétique des matières</i>	251
<i>Errata</i>	258
<i>Table des matières</i>	259