

IV. VERSICHERUNGSVERTRAG

CONTRAT D'ASSURANCE

66. Extrait de l'arrêt de la II^e Section civile du 21 octobre 1937
dans la cause Helvetia contre Richner.

Loi sur le contrat d'assurance. Art. 33.

Assurance contre les accidents. Police se bornant à exclure les « accidents de motocyclette » sans aucune allusion aux vélos-moteur. Clause non opposable à l'assuré victime d'un accident sur un vélo-moteur.

Résumé des faits :

Le 10 avril 1935, Oscar Richner se rendait de son domicile (Croix de Rozon) à Genève, monté sur un vélo-moteur marque Royal Standard, moteur Sachs, lorsque, pour une cause qui n'a pas été exactement déterminée, il vint se jeter contre un arbre au bord de la route. Il décéda sept jours plus tard. Richner était assuré contre les accidents auprès de l'Helvetia, Société suisse d'assurance contre les accidents et la responsabilité civile, selon un contrat qui prévoyait en cas de décès le paiement d'une somme de 5000 francs à sa veuve. Dame veuve Oscar Richner ayant assigné Helvetia en paiement de cette somme. Helvetia a conclu au déboutement en se prévalant de l'art. 6 des conditions fédérales de la police qui exclut de l'assurance « les accidents de motocyclette comme conducteur ou passager ».

Par arrêt du 11 juin 1937, sur appel d'un jugement du Tribunal de premier instance de Genève, la Cour de justice civile de ce canton a condamné Helvetia à payer la somme réclamée. Sur recours d'Helvetia, le Tribunal fédéral a confirmé cet arrêt.

Extrait des motifs :

Le second moyen de la défenderesse n'est pas fondé non plus. S'il est exact qu'aux termes de l'art. 6 lettre d des

Conditions générales l'assurance ne couvrirait pas les « accidents de motocyclette », c'est-à-dire plus précisément les accidents qui pouvaient survenir à l'assuré pendant qu'il circulait à motocyclette, soit comme conducteur, soit comme passager, cela ne suffit pas pour dire qu'elle ne s'étendait pas aux accidents auxquels l'assuré était exposé étant à vélo-moteur. L'argumentation de la défenderesse ne serait admissible que si l'assuré avait su ou dû savoir que l'exclusion des accidents de motocyclette comportait nécessairement celle des accidents de vélo-moteur ou de bicyclette à moteur, ce qui supposerait qu'il n'eût pas attaché plus d'importance que la société défenderesse aux différences qui séparent ces deux catégories de véhicules. Or rien ne prouve qu'il en ait été réellement ainsi. Point n'est nécessaire de souligner ici ce qui distingue une motocyclette d'un vélo-moteur ou d'une bicyclette à moteur (quant au poids, par exemple, quant à la puissance du moteur et par conséquent à la vitesse, ou quant au mode même de traction, puisqu'il est constant que si la motocyclette exige l'emploi du moteur, la bicyclette à moteur peut être mue aussi au moyen des pédales comme une simple bicyclette). Ce qui importe, c'est que, soit au point de vue technique, soit au point de vue commercial, soit même dans le langage courant, on fait une distinction très nette entre les deux véhicules. Comme le relève très justement la Cour de Justice, il ne viendra, par exemple, jamais à l'idée d'aucun acheteur de demander l'un pour l'autre. De même, aucun marchand ne cherchera jamais ni à faire passer un vélo-moteur pour une motocyclette, ni à attribuer à celui-là les qualités ou les caractéristiques de celle-ci. Il convient au surplus d'ajouter qu'il résulte des pièces produites que certaines compagnies d'assurance, loin de ranger le vélo-moteur dans la même catégorie que la motocyclette, au point de vue des risques et des primes, comme le fait la défenderesse, l'assimilent au contraire à la bicyclette et exigent, par exemple, d'un propriétaire d'un vélo-moteur qui achète une motocyclette la conclusion

d'un nouveau contrat avec une prime plus élevée. Mais il y a plus encore : Il ressort en effet du tableau N° 4 du Tarif que la défenderesse a fait éditer à l'usage de ses représentants qu'elle ne s'est pas contentée, dans la nomenclature des véhicules, à opposer les « motocyclettes » aux « automobiles » et aux « bicyclettes (sans moteur) », mais qu'elle a pris soin de faire suivre la rubrique « motocyclettes » d'une adjonction comprenant les mots suivants : « y compris side-car, siège arrière et bicyclette à moteur », ce qui prouve à tout le moins qu'elle admettait elle-même qu'il était possible d'avoir des doutes sur la catégorie dans laquelle ranger la bicyclette à moteur et qu'il était nécessaire de préciser ce point. Or, si elle a jugé bon d'apporter cette précision à l'adresse de ses représentants, il aurait été d'autant plus indiqué de le faire à l'usage de ses clients, autrement dit de le faire dans les Conditions générales de la police ou dans les propositions d'assurance, ce qu'elle n'a pas fait. Faute d'une exclusion « précise, non équivoque », telle que l'exige l'art. 33 LCA, le contrat doit être interprété contre elle et l'accident réputé couvert par l'assurance.

Quant au fait que certaines lois ou certains règlements, tels que le règlement d'exécution de la loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles ou la loi fiscale genevoise, assimileraient la bicyclette à moteur à la motocyclette, il importe peu en l'espèce. Il s'agit là en effet de mesures spéciales qui peuvent se justifier du point de vue particulier où s'est placé le législateur, mais qui ne dispensaient pas la défenderesse de préciser elle-même les risques qu'elle entendait exclure, car l'accident dont Richner a été victime présentait incontestablement par ailleurs les caractères généraux des risques contre lesquels le contrat avait été conclu.

Vgl. auch. Nr. 68. — Voir aussi n° 68.

V. MOTORFAHRZEUGVERKEHR

CIRCULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

67. Arrêt de la 1^{re} Section civile du 10 octobre 1937 dans la cause Vermot et Kreutter contre Donzé.

Circulation routière. Responsabilité de deux « détenteurs » dont les automobiles ont causé l'accident. Solidarité parfaite pour la réparation du dommage matériel. Question réservée pour le tort moral. Art. 37 et 42 LA.

Le montant capitalisé des prestations de la Caisse nationale d'assurance doit se déduire de la totalité du dommage qu'il est destiné à réparer, et non de la part de ce dommage mise à la charge des défendeurs.

A. — Le 17 septembre 1935, peu après 22 heures, sur la route des Eplatures, Bernard Vermot, se dirigeant vers La Chaux-de-Fonds, a renversé avec son automobile le piéton Marcel Donzé qui marchait dans la même direction sur la droite de la chaussée, à gauche de deux autres personnes. Atteint d'une fracture du crâne, Donzé est mort le lendemain à l'âge de 18 ans.

Les enquêtes ont fait constater les circonstances suivantes de l'accident :

La route mouillée par des bourrasques de pluie était noire et brillante ; la visibilité était mauvaise ; il y avait une certaine circulation à cause de la sortie d'une répétition du Chœur mixte des Eplatures.

Peu avant l'arrivée de Vermot, un propriétaire bordier, J. J. Kreutter, avait arrêté son automobile à droite de la route, les deux roues droites sur le trottoir, l'avant tourné contre Le Locle, les phares de croisement allumés. Ces feux aveuglaient au point que de l'auto de Vermot, en marche à 45 km/h. avec feux de croisement, on ne pouvait voir qu'à 21 m. environ les trois piétons, alors qu'on aurait pu les apercevoir à environ 40 m. si Kreutter n'avait laissé allumés que ses feux de position.