1. C.C.A. 7, 6 juin 2000,
Avis sur certaines dispositions dans les conditions générales de la S.N.C.B. pour le transport des voyageurs

La Commission des clauses abusives a été saisie par lettre du 2 février 1999 de Monsieur le Vice-Premier Ministre Di Rupo, Ministre de l=Economie et des Télécommunications, en vue de lui procurer un avis au sujet de la conformité de certaines clauses des Conditions générales pour le transport des voyageurs et des bagages de la S.N.C.B.(ci-après appelées Conditions générales S.N.C.B.) à la section ∗ Clauses abusives + (Chapitre V, Section 2) de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l=information et la protection du consommateur.

Cet avis a été demandé sur base de l=aricle 35 э3, alinéa 1er de la L.P.C.

Préalablement à son avis, la Commission des Clauses abusives estime que la S.N.C.B.en tant que telle entre bien dans la notion de ∗ vendeur +,

- telle que définie à l=article 1er, 6. b), de la L.P.C. comme étant ∗ les organismes publics ou les personnes morales dans lesquelles les pouvoirs publics détiennent un intérêt prépondérant qui exercent une activité à caractère commercial, financier ou industriel et qui offrent en vente ou vendent des produits ou des services +

- et, suite à l=article 31, э 2.,2E de la L.P.C. tel qu=introduit par la loi du 7 décembre 1998 (M.B.23 décembre 1998, entré en vigueur le 1er février 1999), pour ce qui concerne la section Clauses abusives, définie comme ∗ les personnes visées à l=article 1er,6, mais aussi toute autre personne physique ou morale,...qui, dans un contrat conclu avec un consommateur, agit dans le cadre de son activité professionnelle +.

Pour ce qui concerne le champ d=application matériel de la L.P.C., la Commission des Clauses abusives fait remarquer que les articles 31 et 32 de la L.P.C., par l=ajout du terme ∗ conditions +, ont également trait à des clauses réglementaires (Rapport de la Chambre, Doc.parl., Chambre, 1990-91, nE1200/2,38).

En réponse au deux points qui lui sont soumis, la Commission des Clauses abusives émet l=avis suivant:

1. Article 23 э 1 et article 59 э2 des Conditions générales S.N.C.B.

L=article 59 э 2 des Conditions générales de Transport de la SNCB détermine, de manière générale, la responsabilité en cas de retard, de correspondance manquée, etc. (titres de transport), tandis que l=article 23 э 1 porte sur les cartes train; il s=agit de titres de transport à prix réduit, principalement des abonnements.

La Commission conclut qu=il s=agit surtout de confronter ces deux articles aux articles 32.11 et 32.27 de la LPC. Il faut également vérifier s=ils sont conformes à l=article 32.3 de la LPC, bien que cela soit difficilement réalisable dans le cas qui nous occupe.

Il convient principalement d=examiner si ces articles ne sont pas contraires à l=article 32.11 de la

LPC in fine et à l=article (nouveau) 32.27 de la L.P.C.: clauses et conditions qui ont pour objet de "libérer le vendeur de sa responsabilité du fait de toute inexécution d'une obligation consistant en une des prestations principales du contrat", et les clauses et conditions qui ont pour objet ∗ d=exclure ou limiter de façon inappropriée les droits légaux du consommateur vis-à-vis du vendeur ou d=une autre partie en cas de non-exécution totale ou partielle ou d=exécution défectueuse par le vendeur d=une quelconque de ses obligations contractuelles +.

a. Article 59 ϶ 2

Le transporteur est, en vertu du droit commun, présumé responsable - responsabilité du transporteur - (sauf cas de force majeure). Cette présomption est basée sur l=obligation de résultat de l=arrivée intacte, en sécurité et dans le délai des passagers et de leurs bagages, en vertu des articles 3 et 4 de la loi sur le transport[1]. Par conséquent, la charge de la preuve d=une faute dans le chef de la SNCB ne peut normalement reposer sur le consommateur.

La SNCB a donc, par le biais de ces clauses, limité sa responsabilité à l=indemnité en cas de faute dans son chef, égal au prix du voyage. Il est signalé qu=en France, par exemple, une demi-heure de retard donne droit à une indemnité forfaitaire de 300 francs belges.

Conclusion :

L=article 59 ϶ 2 des Conditions générales de la SNCB est contraire aux articles 32.11 in fine, et 32.27 de la L.P.C.

L=obligation de transporter les personnes dans les délais prévus est, en effet, une des prestations principales du contrat. La limitation de l=indemnisation au prix du voyage sur le parcours belge équivaut à une exonération totale de responsabilité, ce qui viole l=article 32.11 de la LPC. Une indemnisation raisonnable pourrait, par contre, être acceptée.

b. Article 23 ϶ 1

L=article 23 ϶ 1 des Conditions générales de Transport de la SNCB porte donc sur les billets à prix réduit et déroge donc à la disposition générale de l=article 59 ϶ 2. C=est ce qui ressort de l=article 59, ϶ 2, troisième astérisque.

On examine si l=interprétation de l=article 23 ϶ 1 peut aboutir à un autre résultat que celle de l=article 59, ϶ 2.

On tente également de voir si les raisons évoquées par la SNCB pour le non-respect de cette obligation, telles que des empêchements, des changements dans le service des trains, dispensent cette dernière d=exécuter une obligation constituant une des prestations principales du contrat. On conclut qu=il en est ainsi, même en cas de suppression des voitures de 1ère classe, étant donné qu=il s=agit également d=une caractéristique du contrat conclu, vu le supplément considérable qui est payé à cette fin.

Conclusion :

[1] Loi du 25 août 1891 insérée dans le Livre I Titre VII bis du Code de Commerce.

L=article 23 ϶ 1 des Conditions générales de Transport de la SNCB est considéré comme contraire aux articles 32.11 et 32.27 de la LPC pour tous les cas visés.

c. Article 59 ϶ 2, troisième astérisque

La Commission conclut que cette clause est particulièrement critiquable étant donné le grand nombre de types de réductions: si l=on regarde l=article 23 ϶ 1, relatif à des cartes train à prix réduit, il y a encore, dans cet article, une confirmation de la décision de la SNCB de se libérer totalement de toute obligation constituant une des prestations principales du contrat.

Ici aussi, il est conclu à la non-conformité aux articles 32.11 in fine et 32.27 de la L.P.C.

2. Articles 23 ϶ 5 et 23 ϶ 6 des Conditions générales S.N.C.B.

Les cas d=espèce soumis à la Commission des Clauses abusives sont examinés quant à leur conformité à l=article 32.10 de la L.P.C.

L=article 32.10 de la L.P.C. dispose que sont abusives les clauses et conditions ou leur combinaison qui ont pour objet de ∗ même en cas de force majeure, n=autoriser le consommateur à rompre le contrat que moyennant le paiement de dommages-intérêts +.

La Commission estime qu'en ce qui concerne ces clauses, l'argumentation juridique de la SNCB est valable. La notion de force majeure ne peut être comprise que dans le sens que lui confère le droit commun, à savoir "l'impossibilité injustifiée d'exécution". Elle ne porte donc que sur l'impossibilité d'exécuter une obligation du débiteur et non sur l'impossibilité de bénéficier de la contre-prestation, c'est-à-dire de ce qu'il a acheté. Les termes de l'article 32.10. de la LPC ne peuvent donner lieu à un élargissement du sens conféré par le droit commun des obligations.

Sur le plan juridique, les ϶ 5 et 6 de l'article 23 ne sont donc pas contraires à la section des clauses abusives prévues dans la LPC. Cette clause ne pourrait être contestée que s=il était certain que le billet rendu serait réutilisé par la S.N.C.B. Dans ce sens, il serait question d=une exécution de la convention en contravention à l=article 1134, troisième alinéa du Code civil, ou d=un abus de droit au cas où la S.N.C.B. procèderait à la surréservation.

Enfin, la Commission fait remarquer que pour la formule Mini-Thalys, il est clairement indiqué que les tickets ne seront ni échangés, ni remboursés (p. 13 brochure Thalys).