

Contrats

La Commission européenne a fourni un outil précieux pour l'interprétation de la directive relative aux clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs du 5 avril 1993

La directive 93/13/CEE¹ concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs a été adoptée le 5 avril 1993 (ci-après « la directive 93/13/CEE »). Cette directive énonce des règles uniformes appelées à s'appliquer à tout contrat conclu entre un professionnel et un consommateur au sein des États membres afin de protéger les consommateurs contre les clauses contractuelles abusives².

La directive 93/13/CEE a été interprétée par de multiples décisions de la Cour de justice de l'Union européenne depuis son adoption en 1993, notamment dans le cadre de renvois préjudiciels. Malgré cela, certaines hésitations ont été mises en lumière relativement à son interprétation, notamment en ce qui concerne³ :

- la portée des exceptions des clauses relatives au prix et à l'objet principal ;
- les conséquences juridiques du caractère non contraignant des clauses contractuelles abusives, et
- l'obligation pour les juridictions nationales de jouer un rôle actif dans l'application de la directive 93/13/CEE.

En vue de pallier ces incertitudes, la Commission européenne a publié le 22 juillet 2019 une communication intitulée « Orientations relatives à l'interprétation et à l'application de la directive 93/13/CEE du Conseil du 5 avril 1993 concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consom-

mateurs »⁴ (ci-après la « communication »).

La Commission européenne relève dans la communication que son objet principal est « de présenter, de manière structurée, l'interprétation des principales notions et dispositions de la directive [93/13/CEE] que la Cour a faite à la lumière d'affaires spécifiques traitées par les juridictions des États membres. La Commission entend mieux faire connaître cette jurisprudence à toutes les parties intéressées [...] et, partant, faciliter son application dans la pratique ».

La Commission européenne insiste, cependant, sur le fait qu'il existe des spécificités dans les États membres dont il convient de tenir compte. Par conséquent, la communication se fonde sur la norme minimale prévue par la directive 93/13/CEE, mais ne fournit par contre pas une image exhaustive de l'application de cette directive dans les différents États membres, notamment au travers des décisions rendues par les juridictions nationales en la matière.

La communication est structurée en six sections. La première section porte sur les objectifs et le champ d'application de la directive. La section 2 porte sur le principe de l'harmonisation minimale et les liens avec les législations nationales. La section 3 traite du critère général déterminant le caractère abusif d'une clause contractuelle au regard des articles 3, 4 et 5 de la directive 93/13/CEE, ainsi que de l'exigence de transparence. La section 4 porte sur les conséquences du caractère abusif d'une clause contractuelle pour les

droits et obligations des parties. La section 5 traite, quant à elle, des exigences procédurales applicables à l'évaluation des clauses contractuelles, en ce compris le rôle central que doivent jouer les juridictions nationales dans l'évaluation du caractère abusif des clauses contractuelles. Finalement, la section 6 traite des actions en cessation dans l'intérêt collectif des consommateurs.

Notons finalement que la Commission européenne relève à bon escient que certains principes développés et interprétés par la Cour de justice de l'Union européenne dans le cadre de la directive 93/13/CEE et repris dans la communication sont susceptibles de s'appliquer *mutatis mutandis* à d'autres réglementations consuméristes européennes. De même, la communication tient compte de certaines décisions appliquant d'autres réglementations consuméristes européennes qui sont apparues pertinentes pour l'interprétation de la directive 93/13/CEE.

Maxime BERLINGIN ■

Chargé d'enseignement à l'Université Saint-Louis - Bruxelles
Avocat au barreau de Bruxelles

1 J.O.C.E. L 95 du 21 avril 1993, p. 29.

2 Ce sont les articles VI.82 à VI.87 du Code de droit économique qui transposent aujourd'hui le régime spécifique de protection des consommateurs contre les clauses contractuelles abusives prévues par la directive 93/13/CEE.

3 Communication de la Commission européenne du 22 juillet 2019, C(2019) 5325 final, p. 1.

4 C(2019) 5325 final.

Responsabilité civile

Le recours de l'assureur-loi contre le propriétaire d'un véhicule lié à une voie ferrée

Outre le drame humain considérable, la catastrophe ferroviaire de Buizingen a entraîné une saga judiciaire visant à déterminer si le régime d'indemnisation automatique de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance automobile obligatoire s'appliquait en cas d'accident impliquant un véhicule lié à une voie ferrée survenu à un endroit isolé de la circulation¹. La question distincte qui a récemment été soumise à la Cour de cassation concernait la possibilité, pour l'assureur-loi couvrant le risque d'accident du travail d'agents contractuels victimes du même accident, d'exercer un recours subrogatoire contre la SNCB afin d'obtenir le remboursement de ses débours.

L'article 48ter, alinéa 1er, de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail permet en effet aux assureurs-loi d'introduire une action contre l'assureur qui couvre la responsabilité, notamment, du propriétaire du véhicule impliqué. L'alinéa 2 précise que ces assureurs-lois peuvent exercer « cette action de la même façon » que la victime ou ses ayants droit et être subrogés dans les droits que ceux-ci auraient pu exercer en vertu de l'article 29bis précité. Pour mémoire, si cette disposition prévoit l'indemnisation automatique, par les assureurs des véhicules impliqués, des usagers faibles victimes d'un accident de la circulation, son alinéa 2 précise qu'en cas d'accident de la circulation impliquant un véhicule lié à une voie ferrée, cette obligation incombe au propriétaire de ce véhicule.

Dans son jugement du 13 novembre 2017², le tribunal de première instance francophone de Bruxelles, statuant en degré d'appel, a débouté l'assureur-loi, en considérant que l'article 48ter précité n'instaure un droit de recours en sa faveur que contre l'assureur du véhicule et non contre son propriétaire (la SNCB, en l'espèce, celle-ci ne pouvant être assimilée à un assureur). Dans un arrêt du 24 juin 2019, la Cour de cassation vient cependant de mettre à néant cette décision, estimant qu'il suit de la combinaison des articles 48ter de la loi du 10 avril 1971 et 29bis de la loi du 21 novembre 1989 que l'assureur-loi qui a indemnisé la victime est bien subrogé dans les droits que celle-ci aurait pu exercer contre le propriétaire du véhicule automoteur lié à une voie ferrée impliqué dans un accident de la circulation^{3*}.

Jérémie VAN MEERBEECK ■

Professeur invité à l'Université Saint-Louis- Bruxelles
Juge délégué à la Cour d'appel de Bruxelles

1 Dans un premier arrêt, très critiqué (voy. notamment M. BERNARD, « L'article 29bis et les passagers de véhicules liés à la voie ferrée », R.G.A.R., 2013/9, n° 15022), la Cour constitutionnelle avait estimé qu'une telle application serait anticonstitutionnelle (arrêt n° 35/2012 du 8 mars 2012), solution ensuite suivie par le tribunal de première instance de Mons qui avait refusé de faire droit à la demande des ayants droit de deux passagers d'un des trains accidentés (27 février 2013, J.L.M.B., 2013, p. 1128). La Cour constitutionnelle a ensuite précisé que si l'article 29bis ne pouvait être invoqué par un piéton victime d'un tel accident, il en allait différemment des passagers du train concerné (voy. l'arrêt n° 116/2013 du 31 juillet 2013 et les arrêts n°s 77 et 78/2014 du 8 mai 2014) et la Cour de cassation a mis à néant le jugement du 27 février 2013 (Cass., 9 mars 2017, R.G. n° C.15.0253.F et la note publiée dans cette revue par M. DEFOSSE, n° 2017/17, p. 3).

2 Civ. Bruxelles, 13 novembre 2017, R.G.A.R., 2018/1, n° 15447.

3 Cass., 24 juin 2019, R.G. n° C.18.0359.F/1.

Brève

Le dommage causé par un véhicule à l'arrêt est couvert par l'assurance R.C. automobile

Dans un arrêt du 20 juin 2019¹, la Cour de justice de l'Union européenne juge que « l'article 3, alinéa 1^{er}, de la directive 2009/103/CE², doit être interprété en ce sens que relève de la notion de « circulation des véhicules (...) [la] situation (...) dans laquelle un véhicule stationné dans un garage privé d'un immeuble utilisé conformément à sa fonction de moyen de transport a pris feu, provoquant un incendie, lequel trouve son origine dans le circuit électrique de ce véhicule, et causé des dommages à cet immeuble, alors même que ledit véhicule n'a pas été déplacé depuis plus de 24 heures (...) ». En effet, comme le rappelle la Cour, le stationnement et l'immobilisation d'un véhicule – étapes naturelles et nécessaires – « font partie intégrante de l'utilisation de celui-ci en tant que moyen de transport ». Par conséquent, l'assurance R.C. automobile se doit d'intervenir pour couvrir la responsabilité du chef des dommages causés en l'espèce. Il s'agit de lire la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs³ à l'aune de cet enseignement jurisprudentiel.

Guillaume SCHULTZ ■

Assistant à l'Université Saint-Louis - Bruxelles
Avocat au barreau de Bruxelles

- 1 C.J.U.E., arrêt *Línea Directa Aseguradora SA c. Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, 20 juin 2019, C-100/18, EU:C:2019:517.
- 2 Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, J.O.U.E., L 263, 7 octobre 2009 ; voy. J.-M. BINON, « Chronique de droit européen – Assurance et responsabilité (janvier 2017-août 2018) (Première partie) », R.G.A.R., 2018/7, p. 15500, n° 7 à 13.
- 3 M.B., 8 décembre 1989.