

Une justice fluctuante en matière de vol de véhicules et de marchandises : de la non-responsabilité à la pleine responsabilité des transporteurs (pratique juridique en Russie)

Fedor V. Kormilitsyn

(Responsable Adjoint du département juridique, ASMAP, Russie)

Introduction

Dans le cadre de l'analyse de la pratique d'examen des affaires associées à la responsabilité des transporteurs en cas de perte de marchandises due au vol, il convient de mentionner deux aspects inhérents à ladite responsabilité.

De prime abord, l'article 17 de la Convention CMR établit que le transporteur est civilement responsable s'il ne parvient pas à préserver les marchandises (en particulier, leur perte totale ou partielle ou leur avarie) entre le moment de leur prise en charge et celui de la livraison.

Selon l'article 18 al. 1 de la Convention CMR, il incombe au transporteur de prouver que ladite perte ou avarie est due à l'une des causes qui, en vertu de l'alinéa 2 de l'article 17 de cette même Convention, décharge le transporteur de cette responsabilité.

Ce faisant, lorsqu'ils considèrent les affaires juridiques associées à la responsabilité civile des transporteurs résultant des dispositions de la Convention CMR, et décident d'imposer cette responsabilité au transporteur ou de l'en décharger, les juges doivent inévitablement examiner si le transporteur a prouvé que la perte des marchandises a eu lieu dans des circonstances relevant de l'article 17 al. 2 de la Convention CMR, et notamment si les pratiques illégales de tiers telles que le vol de marchandises ou de véhicules contenant des marchandises peuvent être considérées comme telles.

Le second aspect des conséquences juridiques de la perte de marchandises (ou de véhicules contenant des marchandises), question très sensible pour les transporteurs routiers exerçant leur activité en Russie, et souvent encore plus sensible que la responsabilité civile, se rapporte à leur responsabilité administrative pour perte ou non livraison des marchandises en transit vers le bureau des douanes de destination.

Le transporteur qui n'a pas livré les marchandises placées sous le régime douanier de transit vers le bureau des douanes de destination ou qui a perdu ces marchandises fait l'objet de sanctions plutôt sévères.

Les amendes imposées par ex. dans le cas d'un délit administratif de ce type s'élèvent, selon la partie 1 de l'article 16.9 du Code des délits administratifs de la Fédération de Russie à 10 000-20 000 roubles (soit 250-500 €) pour les transporteurs indépendants et 300 000-500 000 roubles (soit 7000-11 500 €) pour les personnes morales.

Ainsi, après avoir perdu les marchandises ou le véhicule contenant les marchandises du fait de pratiques illégales de tiers telles que vol ou brigandage, le transporteur est alors confronté à des « ennuis doubles » : il est civilement responsable de la perte des marchandises conformément à la Convention CMR et responsable du non respect de la législation douanière.

La législation administrative russe suppose par ailleurs l'innocence de la personne ou de l'organisme administrativement responsable.

Le Code des délits administratifs de la Fédération de Russie (article 1.5) établit qu'une personne ou une entité légale peut uniquement assumer la responsabilité administrative pour les délits dont elle est coupable.

Ainsi, le transporteur potentiellement confronté à deux types de responsabilités dans le cadre d'un même événement, à savoir la perte de marchandises ou d'un véhicule contenant des marchandises, peut ne pas être automatiquement considéré comme administrativement responsable tant que sa culpabilité n'est pas avérée.

Contrairement à la « présomption de responsabilité du transporteur » émanant des articles 17 et 18 de la Convention CMR, la présomption d'innocence dans le droit administratif russe établit que les autorités gouvernementales (ici, les autorités douanières) doivent prouver qu'une personne est coupable (ici, le transporteur) d'un délit administratif (douane) afin de lui faire endosser la responsabilité administrative.

Le Code des délits administratifs de la Fédération de Russie (article 2.1) définit plus précisément que, pour ce qui concerne les entités légales, celles-ci peuvent être jugées coupables de délit administratif s'il est établi qu'une entité légale a eu la possibilité de respecter les règles de bonne conduite concernées, mais n'a pas pris toutes les mesures possibles pour garantir leur respect.

Si la culpabilité n'est pas dûment prouvée, mais s'il est toutefois décidé de faire endosser à un transporteur la responsabilité d'un délit administratif, concernant ici la perte ou la non livraison des marchandises (ou du véhicule contenant les

marchandises) en transit, les transporteurs tendent à faire appel de telles décisions devant les tribunaux, et ces démarches aboutissent généralement avec succès.

La pratique

Nous allons maintenant examiner quelques exemples de pratique des litiges sur des cas civils et administratifs consécutifs au vol de marchandises ou de véhicules contenant des marchandises.

1) Ces exemples révèlent qu'en égard à la nécessité pour un transporteur de prouver son droit à décharge de la responsabilité civile pour perte totale ou partielle des marchandises suite à leur vol en vertu de la Convention CMR, la démarche de ce transporteur n'aura que de faibles chances d'aboutir.

En règle générale, les juges ne considèrent pas les pratiques illégales de tiers, vol ou brigandage par ex., comme des circonstances conférant aux transporteurs le droit d'être déchargé de cette responsabilité, circonstances énumérées au paragraphe 2 de l'article 17 de la Convention CMR.

Ils tendent à les considérer comme des risques commerciaux inhérents à l'activité du transporteur et, que l'on y adhère ou non, il convient d'admettre que cette position de la justice s'avère généralement raisonnable ; sans quoi les transporteurs ayant perdu des marchandises seraient systématiquement déchargés de leur responsabilité à préserver celles-ci, consécutivement à des crimes réels ou fictifs, ce qui engendrerait leur totale impunité et serait malvenu.

Voici des exemples d'affaires juridiques en Russie :

- a) Le transporteur R. a transporté du matériel électronique entre la Belgique et la Russie. Après avoir été chargées et emportées par le transporteur en Belgique, les marchandises ont été partiellement dérobées.

Le transporteur a reconnu les faits. Le tribunal a souligné que R. n'avait pas prouvé que la perte d'une partie des marchandises résultait de circonstances mentionnées à l'alinéa 2 de l'article 17 de la Convention CMR et celui-ci a par conséquent dû indemniser son client du coût des marchandises perdues.

- b) La compagnie d'assurance M. a conclu un contrat d'assurance avec le transporteur Y.R.. Celui-ci couvrait les risques suivants : avarie ou perte totale ou partielle des marchandises consécutivement à des accidents avec le véhicule ou des pratiques illégales de tiers.

Le transporteur a transféré les marchandises de Lodz (Pologne) vers Kaliningrad (Russie). Le véhicule contenant les marchandises chargées a été volé à Lodz par des inconnus, comme l'a confirmé un rapport de la police locale.

La compagnie d'assurance a tenté de prouver au tribunal que le transporteur n'avait pas pu prévenir le vol et que, par conséquent, il n'était pas responsable de la perte des marchandises, et l'assureur n'avait pas à indemniser le propriétaire des marchandises.

Le tribunal a noté l'absence de preuves démontrant que le transporteur avait pris toutes les mesures appropriées pour prévenir le vol, dès lors que ce dernier avait eu lieu à un moment où le transporteur avait laissé le camion sans surveillance.

- c) Dans l'affaire suivante, la société de transport T. a été jugée responsable de la perte des marchandises, même si le véhicule qui les contenait a été volé sur une aire de stationnement gardée pour poids lourds en Italie.

Le tribunal estime que, dès lors que la société T. n'a pas conclu de contrat distinct de préservation des marchandises, celle-ci aurait dû prendre les mesures qui s'imposent pour assurer leur sécurité.

L'affaire suivante est un exemple rare de décharge de la responsabilité civile d'un transporteur liée au fait que la perte des marchandises est le résultat de pratiques illégales de tiers.

- d) Le transporteur T-K. a perdu les marchandises transportées depuis la Russie vers l'étranger suite à un acte de brigandage opéré par des inconnus en uniforme de police. Les faux « policiers » ont ordonné au poids lourd de s'arrêter pour un contrôle de routine, ils ont contraint le conducteur à quitter sa cabine et l'ont éloigné du véhicule.

Selon le tribunal, le conducteur ne pouvait ignorer les ordres de ceux qu'il avait pris pour des policiers, et le transporteur et son conducteur ne pouvaient par conséquent aucunement empêcher la perte des marchandises puisque l'éventualité d'une telle perte ne dépendait en aucun cas du comportement du conducteur. Ce faisant, les circonstances qui ont abouti à la perte des marchandises sont visées à l'alinéa 2 de l'article 17 de la CMR (circonstances que le transporteur n'aurait pu éviter ou n'était pas en mesure de prévenir).

2) La pratique juridique associée aux procédures d'appel de transporteurs à l'encontre des décisions des autorités douanières les rendant administrativement responsables de la non livraison des marchandises au bureau des douanes de destination suite à un vol ou un acte de brigandage, révèle que les appels des transporteurs aboutissent généralement dans ces cas, car il est, dans de telles circonstances, tout à fait incertain qu'ils soient coupables de la non livraison des marchandises, hormis en cas de négligence extrême.

Les juges admettent souvent que la culpabilité du transporteur concernant la non livraison des marchandises dérobées au bureau des douanes de destination n'est pas avérée et ils contrent ainsi les décisions prises par les autorités douanières.

Considérant des cas particuliers similaires dans le but d'établir la culpabilité ou l'innocence du transporteur, les juges posent comme principe que le transporteur doit prendre toutes les mesures raisonnables qui s'imposent pour assurer la sécurité des marchandises transportées.

Habituellement, ils examinent minutieusement si le transporteur aurait pu éviter les pratiques illégales et/ou les prévenir en mettant en œuvre des efforts raisonnables, par exemple :

-Le transporteur s'est-il écarté de son itinéraire (notamment lorsque cet itinéraire a été imposé par les autorités douanières) ?

-Le transporteur a-t-il organisé des arrêts en cours de route avec l'attention et la prévoyance qui sont de mise (c'est-à-dire en stationnant son véhicule contenant les marchandises à l'endroit le plus sûr, une aire de stationnement gardée par ex., en zone de contrôle douanier, à proximité d'un poste de police, etc.) ?

-Le transporteur s'est-il tourné vers la police pour initier une investigation concernant le vol ou l'acte de brigandage et l'a-t-il fait en temps opportun ?

S'appuyant sur l'expérience de l'assistance juridique apportée à nos membres par l'ASMAP, nous pouvons maintenir que, lorsqu'un transporteur observe les précautions mentionnées ainsi que d'autres précautions raisonnables durant la période du transport, les chances de voir aboutir un appel à l'encontre des décisions des autorités douanières rendant le transporteur administrativement responsable de la non livraison des marchandises au bureau des douanes de destination, suite à un vol ou un acte de brigandage, sont relativement élevées.

Conclusions

- 1) Le droit procédural russe n'est pas un droit des précédents. Lorsqu'ils statuent sur des affaires juridiques particulières, les juges ne sont en aucun cas formellement tenus de respecter les décisions antérieures concernant des affaires identiques ou similaires.

Dans la pratique néanmoins, ils étudient souvent et se remémorent les précédents, qu'ils reproduisent bien souvent afin d'assurer, dans la mesure du possible, une application uniforme du droit.

Cette approche est tout particulièrement respectée en rapport avec les décisions des hautes juridictions telles que la Cour suprême et la Cour supérieure d'arbitrage de la Fédération de Russie.

C'est pour cela que l'étude de la pratique juridique est utile pour prédire correctement les chances d'aboutir à la décision souhaitée et éviter de s'investir dans une affaire juridique perdue d'avance.

- 2) Les transporteurs routiers sont toujours exposés à un risque de mise en cause de leur responsabilité civile et administrative qui engendre des pertes financières, et ils doivent véritablement garder à l'esprit la nécessité de prendre des mesures de sécurité. En considérant la présomption de leur responsabilité civile, il semble que l'un des meilleurs moyens d'assurer la stabilité financière consiste à assurer les marchandises transportées et, si la législation en vigueur le permet, à assurer leur responsabilité.