

ATTENTION SUR :

Le non-respect de la température sur les denrées périssables : data logger et/ou tracker ?

Dans notre chronique juridique de ce mois, nous souhaitons vous faire part d'une décision rendue par la Cour d'Appel d'Aix en Provence, rendue le 27 juin 2019 dans l'affaire « CAMTT et a. c/ CMA CGM ».

Vous trouverez également les recommandations de M. Robyn, expert maritime chez Tempsurvey (info@tempsurvey.be).

Pour plus d'information concernant l'arrêt présenté ci-après, nous vous invitons à lire le Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3751.

En l'espèce, la société MALGAPRO avait empoté, le 30/11/2013, 19 200 cartons de litchis malgaches vendus à la société KIBSONS INTERNATIONAL dans deux conteneurs réfrigérés branchés le même jour afin d'être chargés sur le navire ELISA DELMAS.

Les 20 palettes de litchis ont finalement été chargés à bord du « NALA DELMAS » le 11 décembre au port de TAMATAVE (Madagascar) et sont arrivés au port de Djebel Ali (Emirats Arabes Unis) le 9 janvier 2014.

Les deux reefers ont été acceptés net de réserves par le transporteur CMA CGM selon connaissance émis le 12 décembre 2013.

Au port de déchargement, des dommages et/ou pertes ont été constatés.

L'expertise a révélé le non-respect de la température de 1°C pour les deux conteneurs. L'expert a également constaté une durée trop longue de transport ainsi qu'un trou formé dans l'un des TEU permettant la pénétration de l'air de l'extérieur.

Bien que la perte ne soit que partielle, la totalité de la marchandise a été détruite du fait de la contamination possible des litchis sains par les fruits avariés.

La compagnie CMA CGM a été assignée devant le Tribunal de Commerce de Marseille.

Les assureurs CAMTT et WATKINS, déclarés irrecevables en première instance pour défaut de qualité et d'intérêt à agir, ont régulièrement interjeté appel.

La Cour d'appel, dans son arrêt en date du 27 juin 2019, souligne que ce transport maritime international entraîne l'application au litige de la seule Convention de Bruxelles originelle ratifiée par Madagascar, pays de départ du transport.

Elle infirme le jugement du 13 janvier 2017 pour avoir déclaré irrecevable l'action des compagnies CAMTT et WATKINS.

En effet, elle retient que l'acheteur a cédé ses droits à la société FRUIT TRADERS qui a elle-même signé un acte de subrogation au profit des compagnies CAMTT et WATKINS qui l'ont indemnisée. Cette chaîne caractérisait donc la transmission à ces deux sociétés des droits sur la marchandise.

La Convention du 25 août 1924 prévoit en son article 4 le principe de présomption de responsabilité du transporteur maritime pour les dommages survenus à la marchandise transportée.

Les juges d'appel soulignent que le rapport de l'expert facultés n'a pas été critiqué par la CMA CGM, que le datalogger de l'un des conteneurs a indiqué que l'air insufflé a parfois été supérieur à la température prévue au connaissement, qu'après empotage les températures de la marchandise étaient rapidement descendues et que le transporteur ne pouvait donc invoquer un empotage à chaud de la marchandise.

La CMA CGM a donc été condamnée à indemniser les compagnies CAMTT et WATKINS pour la destruction de la totalité des fruits.

Le transporteur n'ayant transmis qu'un data logger sur les 2 conteneurs, M. Jan Robyn, expert maritime chez TempSurvey s'est posé la question des possibilités permettant à la victime de prouver les non-respects de température.

Il souligne « les marchandises périssables sont de plus en plus contrôlées pour le compte de leurs propriétaires par des 'mouchards' électroniques ». Au départ, « des appareils de la marque Ryan que les propriétaires de la cargaison posaient dans les cartons, étaient utilisés ». Désormais, des appareils plus performants donnant « des informations au niveau des températures, des chocs, de la lumière, de l'humidité sont d'utilité courante ».

Ces nouvelles technologies sont très utiles lorsque « les propriétaires des conteneurs refusent de donner la liste imprimée ou électronique » (même si les juges peuvent les forcer à les révéler) ou que le data logger du TEU fournit des données incorrectes ou incomplètes.

Afin de protéger au mieux les intérêts de la marchandise, l'expert M. Robyn recommande d'indiquer sur « tout document relatif au transport qu'un appareil électronique accompagne la marchandise » par exemple en indiquant « la marque et le numéro de série sous la rubrique de la description de la marchandise » afin que « toute acceptation de la marchandise entraîne acceptation des informations transmises par le Ryan ou appareil équivalent ».

Voici un « atout supplémentaire pour que le transporteur prenne soin de la cargaison ».

Pour obtenir des informations complémentaires, MARINE CONSULTANT reste à votre disposition pour vous assister sur une base « NO WIN NO FEE ».

FOCUS ON:

Failure to respect the temperature for perishable goods: data logger and/or tracker ?

With this newsletter, we would like today to inform you regarding the decision taken by the Appeal Court of Aix-en-Provence, dated of the 27th of June, 2019 “CAMTT et a. c/ CMA CGM”.

Also you will find the recommendations of Mr. Robyn, cargo surveyor at TEMPSURVEY (info@tempsurvey.be).

For further information on the case presented below, we suggest you to read also the Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3751.

In this particular case, the company MALGAPRO stuffed, on November 30th, 2013, 19 200 boxes of Malagasy lychees sold to KIBSONS INTERNATIONAL in 2 reefer containers connected the same day as to be loaded on the Vessel “ELISA DELMAS”.

The 20 lychees palets have finally been loaded on board of the “NALA DELMAS” on December 11th at Tamatave port (Madagascar) are arrived at Djebel Ali (United Arab Emirates) on January 9th, 2014.

The two reefers were accepted, without reserve, by the carrier CMA CGM as per Bill of lading issued on the 12th of December 2013.

At port of discharge, damages and/or loss on the goods were noted.

The survey report revealed the failure to respect the temperature of 1°C for both containers. The surveyor also noted a long duration of voyage and a hole inside one of the TEU permitting the air entrance from the outside.

Although it was a partial loss, the totality of the cargo was destroyed because of the possible contamination of the fruits which were safe for consumption by the damaged ones.

A legal action before the Tribunal de Commerce de Marseille was brought against CMA CGM.

The judges considered that the underwriters CAMTT and WATKINS failed to prove their right and interests to sue. Those latest appealed before the Court of Aix-en-Provence.

The Court overturned the ruling of the Tribunal de Commerce as it wrongly declared inadmissible the action initiated by CAMTT and WATKINS.

The Court of Appeal, on the 27th of June, 2019, underlined that the voyage was an international sea transportation which entailed the application of the Brussels Convention dated of 1924 only. Indeed, Madagascar, POL, did not signed the additional Protocol.

Indeed, the appeal judges considered that the Buyer has assigned its rights to FRUIT TRADERS which has signed a subrogation act to CAMTT and WATKINS which have indemnified it. This proved the transfer of the rights to the 2 underwriters.

The article 4 of the Brussels Convention dated of August 25th, 1924 provides the presumption of responsibility on the sea carrier for the damages to the transported cargo.

The judges of Appeal underlined notably that 1) the cargo survey report was not contested by CMA CGM, 2) the data logger of one of the container mentioned that the supply air was sometime higher than the temperature mentioned of the B/L, 3) after stuffing the temperature of the cargo reduced enough to consider that there was no hot-stuffing.

CMA CGM was therefore condemned to indemnify CAMTT and WATKINS for the destruction of the totality of the fruits.

As the carrier transmitted only one data logger instead of one for each of the 2 containers, Mr. Jan Robyn, surveyor at Tempsurvey, has asked himself the question of the possibilities which can permit the victim to prove the failure of the sea carrier to respect the temperature mentioned on the bill of lading.

He considers that the perishable goods are more and more often controlled by their cargo owners by electronic “trackers”.

At the beginning, he says, they were using the brand “Ryan” that they were putting inside the boxes transported. Nowadays, there are more efficient tools which can provide information regarding the temperature, shocks, light, humidity for example.

Those new technologies are very useful when the container’s owner refuses or pretend not being able to provide the data record of their reefers – or when the data logger gives incorrect or incomplete information.

As to protect the best interests of the cargo interest, M. Robyn recommends to write on “all documents related to the transportation of the goods that an electronic device is transported with the cargo. For example, he suggests to indicate the brand of the tracker or its serial number under the description of the cargo on the bill of lading. Indeed, if the carrier accept the bill of lading without reserve, it leads to the carrier’s agreement of the information given by the Ryan or other tracker.

This will be a “plus” as for the carrier to take care of the cargo.

If you wish to be provided with further information, Marine Consultant stay at disposal as to assist you on a **No Win No Fees basis**.

MARINE CONSULTANT’S team