

Expédition de produits frais Dommages et indemnités Un bref aperçu.

Rex C. Tester

Consultant en droit international de la responsabilité en matière de fret

Mr. Tester is an independent consultant based in the United Kingdom and South Africa, specializing in liability issues arising in the transport of Fresh Fruits and Vegetables that require special attention from all stakeholders of the chain.

Au cours des trois dernières décennies, le transport de produits frais dans des conteneurs réfrigérés pour approvisionner les principales économies du monde s'est de plus en plus intensifié.

On pourrait définir ces puissances économiques comme tendant vers une ère post-agricole, et à moins que de probables décisions extrêmement difficiles ne soient prises concernant les changements fondamentaux des modes de vie dans le monde, et en considérant de plus en plus que les activités de l'humanité détruisent son monde, il est difficile de voir comment le transport réfrigéré cessera ou sera considérablement réduit.

Dans ces grandes économies, les chaînes de détaillants, que j'appellerai "supermarchés", sont devenues de plus en plus sophistiquées dans leur approche d'approvisionnement de fruits et légumes. La législation en matière de santé et la concurrence omniprésente ont bien sûr été les moteurs de cette évolution.

Dans certaines de ces économies, les supermarchés ont mis en place des équipes chargées de surveiller étroitement les producteurs, les exportateurs et les importateurs qui fournissent leurs produits, ou bien, les supermarchés ont souscrit à des organismes de certification qui effectuent cette surveillance pour eux.

Cette surveillance couvre tous les aspects de la production : des conditions de culture, aux méthodes de récolte, à la sélection de la qualité - en fait, la préparation complète du produit pour le chargement dans les conteneurs. En plus de ces directives strictes aux fins d'exportation ou d'importation, les supermarchés veillent à ce que les importateurs qui les approvisionnent appliquent des procédures tout aussi strictes entre la réception des produits et le transport vers les points de vente de leurs clients.

Ainsi, il est donc difficile de voir quelles améliorations peuvent maintenant être apportées pour garantir que les produits arrivent aux consommateurs dans les meilleures conditions.

Une fois qu'un producteur, un exportateur ou un importateur a été "certifié" comme satisfaisant pour approvisionner les supermarchés, il est autorisé à négocier avec ces derniers. La perte de cette certification est catastrophique pour ces opérateurs. C'est pourquoi ils ne peuvent pas être davantage sollicités à respecter rigoureusement ces normes pour lesquelles ils ont obtenu leur certification.

Ce que les processus de certification des supermarchés ne peuvent pas - semble-t-il - surveiller ou contrôler, c'est la performance des transporteurs internationaux, qui ont la charge de leurs produits frais d'un pays à l'autre.

Les transporteurs maritimes sont généralement fiers de leurs opérations et vantent l'excellence de leurs services. Malheureusement les choses tournent mal de temps en temps, et les expéditeurs, et les importateurs subissent des pertes.

Il est tout à fait naturel que les propriétaires de cargaisons demandent immédiatement des comptes aux transporteurs, mais, à l'inverse, il est tout à fait naturel que les transporteurs maritimes contrôlent immédiatement que les expéditeurs aient chargé leurs produits en bon état, qu'ils aient emballé les produits ou chargé le conteneur réfrigéré correctement.

Il ne fait aucun doute que les chargeurs tout comme les transporteurs commettent des erreurs, mais la question de savoir comment trouver un équilibre entre les deux lorsque des demandes d'indemnisation sont présentées se heurtent à de grandes difficultés.

Il vaut la peine de catégoriser les différentes causes pour les marchandises arrivant à destination dans un état de détresse.:

1. Défaut de livrer en la possession du transporteur, soit à l'emballage de l'expéditeur ou au port de chargement, une expédition dans un état tout à fait approprié pour le transport qui implique :

- a. Produit à une température incorrecte pour le transport ;
- b. Produit mal chargé dans le conteneur de sorte que le conteneur ne peut pas fonctionner correctement pour enlever le CO₂ et/ou l'éthylène ou maintenir la température de transport demandée ; et,
- c. Produit malade, trop mûr ou ancien .

2. Défaillances pendant le transport, qui impliquent :

a. Gestion de la température des contenants réfrigérés, ce qui entraîne des augmentations excessives de la température, ce qui fait que le produit mûrit prématurément ou qui entraîne une chute de température causant des dommages de refroidissement ou de congélation, ce qui le rend invendable ;

b. Étant donné que les transporteurs interdisent généralement aux exportateurs d'ajuster ou de mettre le contrôle des conteneurs réfrigérés, les conteneurs atteignent néanmoins parfois leur destination avec des événements fermés, ce qui provoque l'étouffement du produit ; et,

c. Retard, induisant la détérioration du produit au-delà de sa durée de conservation prévue.

Il semble que peu de choses puissent se passer entre le port de déchargement et le centre de conditionnement de l'importateur, et, dans le présent document, cette source potentielle de problèmes est écartée.

Ainsi, que se passe-t-il donc lorsque l'envoi arrive en mauvais état au centre de conditionnement de l'importateur ?

Si le produit a été assuré pour le transit, l'importateur dispose alors d'une solution claire et précise : il doit faire une déclaration à son assureur habituel et être en lien avec les experts en sinistres désignés par l'assureur. Ceux-ci agiront avec célérité dès que le sinistre sera signalé et ils devront guider et orienter l'importateur sur les mesures à prendre.

Ainsi, dans la majorité des sinistres assurés, l'importateur, ou l'autre partie assurée, peut se laisser prendre en charge et laisser le dossier être traité sans avoir à être particulièrement proactif.

Dans le cas des expéditions non assurées, qui semblent être la majorité des expéditions de produits périssables conteneurisés, les obligations de l'importateur sont d'une importance vitale et, d'une manière générale il doit :

1. Notifier le préjudice au transporteur, car celui-ci doit avoir la possibilité d'inspecter l'expédition ;
2. En même temps, demandez à un expert expérimenté en produits frais d'agir en son nom et, si possible, communiquez avec l'expert du transporteur pour effectuer une inspection conjointe du produit, ce qui n'est pas la majorité des cas, et,

3. Atténuer la perte, en essayant de récupérer le produit qui n'est pas endommagé, ou qui peut être vendu comme sous-standard, et en veillant à ce que la preuve d'élimination du produit qui ne peut pas être vendu est disponible.

Après avoir traité ces questions, nous arrivons au moment où la réclamation est soulevée et présentée au transporteur concerné, et 'la lutte' pour l'indemnisation commence.

Il ne fait aucun doute que les transporteurs ont le droit de faire tout leur possible pour éviter d'être tenus responsables en l'absence de preuve formelle ou afin de limiter leur responsabilité.

Les trois questions principales qu'un demandeur doit aborder pour lui permettre de présenter une réclamation correctement étayée et qui doit être prise au sérieux par le transporteur défendeur, sont les suivantes :

1. La cause de la perte doit être claire et il doit être démontré qu'elle s'est produite pendant la période où l'expédition était sous le contrôle du transporteur ;

2. La cause de la perte n'est pas telle que le transporteur puisse invoquer une exclusion de responsabilité dans ses connaissements ou qu'une telle exclusion ne soit pas autorisée dans la juridiction choisie par le transporteur dans ses connaissements ;

3. La méthode de calcul des dommages subis est autorisée dans la juridiction choisie par le Transporteur. Un demandeur qui a une réclamation qu'il estime justifiée doit faire preuve de persévérance dans sa recherche d'indemnisation, et, idéalement, recourir aux services d'un gestionnaire de sinistres efficace et expérimenté pour le guider dans le labyrinthe juridique.

Avant d'entamer une procédure, il faut considérer, et être conscient que les litiges engagés par les avocats contre les transporteurs peuvent être très onéreux au vu du fait de :

1. La manière presque chaotique dont les règles issues des deux principales conventions internationales, familièrement connues sous le nom de Règles de La Haye et de Règles de La Haye/Visby, ont été adoptées ou non par le pays dans lequel le contrat de transport a été conclu ;

2. Le choix de la Juridiction fait par le transporteur dans ses connaissements. L'application des traités et la procédure juridique varient bien sûr d'un pays à l'autre, ce qui peut représenter de sérieuses difficultés pour un demandeur situé dans un pays, qui doit plaider dans un autre pays, et,

3. Il n'est pas moins essentiel pour l'ensemble de la démarche que le demandeur prouve son cas !

Par conséquent, les litiges constituent toujours un risque. Les transporteurs ont tendance à avoir des "poches plus profondes" que la plupart des demandeurs, et, par conséquent, peuvent mieux financer leurs défenses, et les demandeurs déboutés risquent toujours de voir les transporteurs exiger le remboursement de leurs frais de justice - mais, bien sûr, l'inverse est également vrai.

Ainsi, avec l'intention délibérée de répéter le paragraphe ci-dessus : un demandeur qui croit vraiment que sa demande est pleinement justifiée doit être tenace dans sa recherche d'indemnisation et, idéalement, recruter un expert efficace et expérimenté pour le guider à travers l'imbroglio juridique.