

EC.

S.d.N. - U.D.P. 1937 - Etudes: IV
Vente - Doc. 86

S o c i é t é d e s N a t i o n s

INSTITUT INTERNATIONAL DE ROME POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

PROJET D'UNE LOI INTERNATIONALE SUR LA VENTE

Observations de M. BAGGE quant aux articles 17, 103, 105 et
80, faites à cause de remarques des Gouvernements scandinaves

Rome, août 1937.

Il est bien connu que les notions sur le sens du terme livraison se diffèrent d'une façon qui crée des difficultés très graves et pour le monde du commerce et pour les tribunaux. A comprendre par ce terme que l'obligation du vendeur n'est pas accomplie avant que la chose est dans la possession de l'acheteur n'est pas possible sans qu'on y fasse des exceptions si considérables que très peu resterait de la règle principale. Il s'est montré inconvenient aussi à statuer que l'accomplissement se fait au même moment que la chose cesse d'être dans la possession du vendeur. Le projet donc cherche à créer de l'unanimité internationale autour d'un terme, la délivrance, dont le sens s'approche au "constructive delivery" du droit anglais en tant que la délivrance peut s'effectuer sans aucun change dans la possession de la chose, mais, quant aux conditions pour que la délivrance sera censée accomplie, est proche à la solution donnée aux lois sur la vente de la Suède, de Danemark et de Norvège. L'interprétation des clauses de la vente qui a été faite dans les Incoterms 1936, qui ont été élaborés par la Chambre de Commerce Internationale et approuvés par la conférence de 1937, prouve que la solution proposée a l'appui aussi des conceptions qui sont familières au monde international du commerce.

A l'art. 17 du projet il est statué que par délivrance on entend l'accomplissement des actes qui incombent au vendeur pour rendre possible la remise de la chose à l'acheteur, et qu'il dépend de la nature du contrat de savoir quels sont ces actes. Au cas d'une vente sur place, où il s'agit d'une chose spécifique, que l'acheteur doit aller chercher chez le vendeur dans sa boutique ou dans ses magasins ou que le vendeur doit remettre à l'acheteur sur place, c'est en général évident par la nature du contrat ce qui doit faire le vendeur pour rendre possible la remise de la chose à l'acheteur. S'il s'agit d'une vente sur place de choses de genre, toutefois, on se demande s'il doit suffire que le vendeur est

prêt à livrer au moment convenu la quantité vendue, ou s'il faut que cette quantité, manifestement réservée pour l'exécution du contrat, soit mise à part pour le compte de l'acheteur. Le projet, qui ne parle que des actes qui rendent possible la remise de la chose à l'acheteur, ne prescrit pas une telle condition.

Dans le cas où le vendeur doit expédier la chose du lieu où elle doit être livrée - d'après l'art. 18 du projet ordinairement le lieu où le vendeur a, lors de la conclusion du contrat, son établissement ou, à défaut d'établissement, sa résidence habituelle - le projet ajoute des conditions spéciales pour que la délivrance soit accomplie. L'art. 17, alinéa 2 du projet, stipule que dans ce cas la délivrance consiste dans la remise de la chose dans les mains du premier transporteur ou commissionnaire chargé du transport. Si toutefois le transport commence par navire de mer la délivrance consiste dans la mise de la chose à bord. Le texte du projet pour ce cas ajoute aussi la condition que le vendeur ait expédié à l'acheteur des documents qui permettent d'obtenir la remise de la chose. Evidemment, vu la règle principale, cette dernière stipulation est logiquement justifiée, mais on se demande si, en cas de vente avec expédition, il ne doit pas suffire que le vendeur a fait tout ce qui lui incombe pour que le transport à l'acheteur de la chose vendue - c'est à dire en cas de choses en genre la marchandise avec laquelle il a l'intention d'accomplir le contrat - va commencer et que la condition que le connaissement soit expédié ne doit pas être supprimée.

Le projet donc, pour le cas où le transport commence par mer, suppose que le port d'où partira le navire est aussi le lieu où d'après l'art. 18 la délivrance doit prendre place. Le cas où le vendeur d'après le contrat doit expédier la chose premièrement d'un lieu qui se trouve à l'intérieur du pays, à un port convenu, et puis de ce port, par mer, à un autre lieu, n'a pas été

spécialement réglé dans le projet. Un tel cas ordinairement ne se passe pas sans que les conditions de la vente sont déterminées par l'une des clauses généralement en usage dans le commerce. Si toutefois le contrat ne se réfère pas à une telle clause réglant la question de la délivrance, ce qui dans le cas mentionné est assez rare, il paraît qu'on doit appliquer le principe énoncé en premier lieu à l'art. 17 al. 2, c'est à dire la délivrance consistant dans la remise au premier transporteur, vu que dans ce cas le transport est censé, d'après le contrat, avoir commencé dès la remise de la chose au transporteur par terre.

Il faut observer aussi que les règles du projet sur le lieu de la délivrance contiennent la stipulation que si la vente porte sur un corps certain et si les parties connaissent, lors de la conclusion du contrat, le lieu où il se trouve, c'est en ce lieu que le vendeur doit faire la délivrance. Les règles du projet sur la date de la délivrance présupposent que le vendeur n'a pas de droit d'effectuer la délivrance avant la date ainsi stipulée.

Les stipulations du projet sur le déplacement du risque se joignent à ses règles sur la délivrance. L'art. 103 dit que le risque à compter du moment de la délivrance incombe à l'acheteur qui, par conséquent, nonobstant la perte, la détérioration ou toute autre diminution de valeur de la chose, est tenu de payer le prix.

Pour faire passer le risque il suffit, d'après la règle générale de l'art. 103, que la délivrance a eu lieu. Si la vente porte sur une chose de genre il paraît pourtant nécessaire, non seulement que la délivrance a eu lieu - ce qui d'après l'art. 17 peut s'effectuer sans que les choses en genre ont été individualisées - mais aussi qu'une individualisation a eu lieu de la manière indiquée à l'art. 105. D'après cet article la stipulation y donnée sur le transfert du risque ne s'applique aux choses de

genre, que si les choses, manifestement réservées pour l'exécution du contrat, ont été mises à part pour compte de l'acheteur et si le vendeur a expédié un avis en informant l'acheteur. Il paraît que cette stipulation doit être placée plutôt à l'art. 103, qui vise tous les cas de ventes, vu surtout que la mise à part des choses de genre, comme je viens de dire, n'est pas faite une condition pour que la délivrance est censée accomplie au lieu et moment propres.

S'il dépend de l'acheteur que le vendeur n'a pas pu effectuer la délivrance, il faut une règle spéciale. C'est l'art. 105 du projet qui règle ce cas en stipulant que le risque incombe à l'acheteur à partir du jour où la délivrance aurait dû avoir lieu, s'il n'a pas pris livraison alors que le vendeur a accompli tous les actes que lui impose l'obligation de délivrance.

On pourrait croire, d'après la formule employée dans cet article, que la délivrance, dans le sens du projet, ne pourrait pas avoir lieu sans que l'acheteur prenne livraison. Ce n'est pas le cas. Si le vendeur, chez lequel l'acheteur doit venir chercher la chose vendue, se tient prêt à livrer la chose au lieu et au moment stipulés, mais l'acheteur omet de prendre livraison, le vendeur a fait tout ce qui lui incombe pour rendre possible la remise de la chose à l'acheteur. De même, si le vendeur qui doit expédier la chose remet la chose dans les mains du premier transporteur ou l'embarque dans le navire, La délivrance, telle que le projet l'a définie, dans ces cas a eu lieu bien que l'acheteur n'a pas pris livraison. Mais si l'acheteur a omis d'informer le vendeur sur le lieu de destination du transport ou ne procure pas de navire au cas où la marchandise doit être délivrée à bord du navire, alors le vendeur ne peut pas accomplir tous les actes que lui impose l'obligation de délivrance. Dans ces cas le vendeur n'est pas libéré du risque d'après la règle générale du

projet, qui stipule que le risque passe à l'acheteur au moment de la délivrance, et il a donc fallu la règle spéciale, donnée à l'art. 105. Pour exprimer cette idée, tout de même, il faut changer un peu la formule de cet article afin de ne parler que de l'obligation de l'acheteur d'accomplir les actes nécessaires pour rendre possible la délivrance, et aussi donner au terme "prendre livraison", employé à l'art. 80 dans le projet, un tel sens qu'il comprend non seulement l'acte de réception mais tous les actes qui incombent à l'acheteur pour rendre possible au vendeur l'accomplissement de la délivrance. (Voir aussi les articles 81, 82, 83, 84, 92).

Les règles du projet sur le risque sont devenues, par l'adhésion aux règles sur la délivrance, assez simples. En même temps, par cette même adhésion, elles ont été accommodées, autant que possible, au droit coutumier tel qu'il a été développé par les clauses de vente généralement employées dans le commerce aux cas où les marchandises vendues sont assujetties à un transport. Mais, naturellement, comme ces clauses traitent des cas de vente très variables et leur contenu n'est pas toujours raccordé par des principes communs, il n'est pas possible d'atteindre une conformité parfaite entre les principes d'une loi internationale et toutes les clauses existantes. Quand il existe une différence à cet égard, la clause prévaut sur la loi. Mais il se peut que dans la pratique on n'est pas d'accord comment la clause doit être interprétée. S'il n'existe une interprétation généralement reconnue, et qu'il n'est pas possible de constater comment la clause, d'après l'intention des parties, doit être comprise, alors la loi internationale supplée les lacunes du contrat.

Les questions qui sont en général réglées par les clauses sont le lieu où la marchandise doit être mise à disposition de l'acheteur ou livrée au transporteur, le devoir du vendeur ou de

l'acheteur de procurer des moyens de transport, la participation des frais entre le vendeur et l'acheteur et, surtout, le moment du transfert du risque.

A constater, par une législation internationale, une interprétation de ces clauses, dont le contenu dépend des usages qui ne sont pas toujours définitivement fixés, est une chose assez délicate. On s'est donc limité au projet à ne traiter que les deux clauses les plus importantes, la clause Fob et la clause C & F et Cif, et, quant à ces clauses ne donner une règle d'interprétation que sur le sujet le plus intéressant, celui du transfert du risque.

En ce qui concerne la clause Fob le projet a suivi la conception la plus commune quant au transfert du risque, approuvée aussi par les règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux élaborés par la Chambre de Commerce Internationale (Incoterms 1936); laissant le risque passer au moment où la chose a été mise à bord du navire. Ordinairement la clause Fob n'est pas employée qu'au cas où le transport commence par mer, et évidemment ce n'est que ce cas qui est réglé dans les Incoterms 1936. Mais il se peut qu'il est visé au contrat de vente qu'un transport par terre doit précéder au transport maritime, l'établissement du vendeur se trouvant dans l'intérieur du pays où le corps certain vendu se trouvant lors du contrat, à la connaissance des parties, dans un autre lieu que le port d'embarquement. Dans ces cas est-ce que, contrairement aux principes énoncés aux articles 17 et 103 du projet, le risque ne passe qu'à l'embarquement? Le projet, à l'art. 106, qui traite la clause Fob, répond affirmativement à cette question, vu que la coïncidence de l'embarquement et le risque dans la pratique sont considérés essentiels pour la clause Fob. On peut se demander s'il n'est pas essentiel pour la clause Fob aussi que la délivrance et l'embarquement coïncident. Un contrat

où un premier transport par terre avant le transport maritime est inclu parmi les devoirs du vendeur ne serait donc un contrat Fob à moins que la délivrance soit censée avoir lieu au même moment que l'embarquement. Le projet, toutefois, traite comme un contrat Fob aussi un contrat, où la délivrance sera considérée avoir eu lieu au moment de la remise de la marchandise aux mains du transporteur par terre, mais stipule le même moment pour le transfert du risque comme pour le contrat Fob ordinaire. Quant aux frais il faut supposer que la clause Fob est si constamment interprétée comme imposant au vendeur les frais jusqu'à l'embarquement que la règle générale du projet que les frais postérieurs à la délivrance sont à la charge de l'acheteur est dans ce cas éliminés en faveur de la disposition ordinaire de la clause Fob.

Une exception de la règle que le risque passe au moment de l'embarquement a été faite pour le cas où d'après les dispositions du contrat et les usages le vendeur a le droit de présenter à l'acheteur un connaissement reçu pour embarquement. Dans ce cas le transfert du risque s'effectue au moment de la remise de la chose entre les mains de l'armateur. S'il faut regarder un tel connaissement comme accepté par l'acheteur ou admis par les usages, le projet, en conformité avec ce qui est dit ci-dessus, a stipulé, comme une conséquence, ce changement du moment du transfert du risque. Sur ce point, toutefois, les Incoterms 1936 ne disent rien, probablement à cause de la répugnance de la part des acheteurs à cet espèce de connaissement.

Le transfert du risque en cas des clauses Coût-fret (C & f) ou Coût-assurance-fret (C.i.f.) a été réglé, à l'art. 107, de la même manière que la clause Fob, c'est à dire le risque passe au moment de l'embarquement, hors le cas où l'acheteur a accepté le connaissement reçu par embarquement. Dans ce dernier cas la remise à l'armateur fait passer le risque. Quand le transport com

mence par terre, ce qui arrive assez souvent au contrat Cif, contrairement à ce qui est le cas au contrat Fob, le contrat Cif par fois fait mention et du port de l'embarquement et du port de la destination. Pour ce cas il n'y a pas de l'unanimité sur la question si le risque doit passer à l'acheteur au moment de l'embarquement ou au moment de la remise au premier transporteur. Il paraît paraître naturel de laisser la solution de cette question dépendre du fait si le transport par terre est un des devoirs du vendeur d'après le contrat. Dans ce cas le transport par terre et par mer serait un tout, pour lequel serait applicable la règle générale que le risque passe au moment de la remise au premier transporteur. Pour une telle solution on pourrait trouver des raisons encore plus fortes quand le port d'embarquement n'est pas mentionné au contrat, mais va être décidé par le vendeur. Dans la pratique tout de même on n'a pas voulu approuver une exception de la règle usuelle sur le transfert du risque au moment de l'embarquement que dans le cas où il est tout à fait clair que le transport par terre fait partie du transport contractuel et ce fait en outre a été certifié par le fait que le vendeur, d'après les dispositions du contrat ou les usages, a le droit de présenter à l'acheteur un connaissement direct ou un autre titre qui couvre tout le transport, et à terre et sur mer. Dans ces cas, d'après les stipulations de l'art. 107 al. 2, le risque incombe à l'acheteur dès que la chose se trouve entre les mains du premier transporteur ou commissionnaire. Quant aux Incoterms 1936 ils n'ont pas fait, non plus que pour les contrats Fob, quant aux contrats Cif mention du connaissement reçu pour embarquement ou du connaissement direct. Mais les stipulations du projet sont sur ce point en conformité parfaite avec les règles de Varsovie sur le contrat Cif. Si l'on ne veut pas, en conformité avec la proposition des Gouvernements scandinaves biffer les articles 106 et 107, elles peuvent donc, je crois, rester telles qu'elles sont formulées.

Textes proposés

Art. 17. Par délivrance on entend l'accomplissement des actes qui incombent au vendeur pour rendre possible la remise de la chose à l'acheteur. Il dépend de la nature du contrat de savoir quels sont ces actes.

Dans le cas où le vendeur doit expédier la chose du lieu où elle doit être livrée, la délivrance consiste dans la remise de la chose dans les mains du premier transporteur ou commissionnaire chargé du transport, ou, si le transport commence par navire de mer, dans la mise de la chose à bord; si, d'après les dispositions du contrat ou les usages commerciaux, le vendeur a le droit de présenter à l'acheteur un connaissement reçu pour embarquement, il lui suffit de remettre la chose à l'armateur.

Art. 103. Le risque à compter du moment de la délivrance incombe à l'acheteur qui, par conséquent, nonobstant la perte, la détérioration ou toute autre diminution de la chose, est tenu de payer le prix.

Dans la vente des choses de genre, cette disposition ne s'applique pas que si les choses, manifestement réservées pour l'exécution du contrat, ont été mises à part pour le compte de l'acheteur et si le vendeur a expédié un avis qui en informe l'acheteur. Lorsque les choses de genre font partie d'un ensemble indivis et sont de telle nature que le vendeur ne peut pas en mettre une partie de côté, en attendant que livraison ait été prise par l'acheteur, il suffira que le vendeur ait accompli tous les actes nécessaires pour que l'acheteur soit mis dans la possibilité de prendre livraison.

Art. 105. Le risque incombe également à l'acheteur à partir du jour où la délivrance aurait dû avoir lieu, si l'acheteur a

omis d'accomplir les actes incombant à lui pour rendre possible au vendeur d'effectuer la délivrance.

Art. 80. Lorsque l'acheteur ne prend pas livraison de la chose dans les conditions fixées au contrat, le vendeur peut déclarer la résolution du contrat si l'abstention de l'acheteur fait craindre qu'il ne paie pas le prix ou s'il résulte des circonstances que la prise de livraison était une condition essentielle du contrat.

Est considérée comme omission de prendre livraison aussi l'omission de l'acheteur d'accomplir les actes incombants à lui pour rendre possible au vendeur d'exécuter la délivrance.

-:-:-:-:-