

ATTENTION SUR:

**Le contrat de vente internationale de
marchandises sous l'incoterm ® EX WORKS**

L'arrêt rendu le 28 octobre 2021 par la Cour d'appel de Versailles, 12^{ème} Chambre, à laquelle nous nous référons ci-dessous, concerne des commandes EX WORKS de bouteilles de vins transportées par deux fois par voie maritime de Fos-sur-Mer (France) à destination du port chinois de Lianhua Shan.

Pour le premier transport, l'acheteur paie partiellement son vendeur. Pour le second, il ne prend pas livraison et ne s'acquitte pas du solde des factures.

Le vendeur lésé assigne le transporteur en réparation de ces impayés.

La Cour d'appel relève qu'en n'ayant pas démontré avoir agi en qualité de chargeur, le vendeur ne peut être considéré comme étant partie au contrat de transport et ne peut rechercher la responsabilité contractuelle du transporteur. De même, le transporteur ne peut obtenir du vendeur réparation des frais de stationnement sur base du contrat de transport.

A contrario, les juges retiennent la responsabilité délictuelle du transporteur qui a remis au destinataire des Sea Waybills en violation des instructions formellement données par le vendeur – permettant ainsi au réceptionnaire de récupérer la marchandise sans règlement intégral des factures.

Marine Consultant rappelle ici que dans l'incoterm ® EX WORKS, le vendeur a une obligation minimale puisque le transfert du risque se fait à la sortie de son usine et qu'il se décharge notamment du dédouanement export.

Pour plus d'information : nous vous invitons à lire [notre Chronique sur les Incoterm 2020 en cliquant sur ce lien](#)

La Cour d'appel le confirme effectivement : « *La livraison Ex-Works signifie que le vendeur a dûment livré la marchandise dès lors que celle-ci a été mise à disposition de l'acheteur dans ses locaux propres ou dans un autre lieu dûment désigné (...) il n'a pas non plus à accomplir les formalités douanières à l'exportation (...) Ce terme définit donc l'obligation minimale du vendeur, l'acheteur ayant à supporter tous les frais et risques inhérents à la prise en charge de la marchandise depuis les locaux du vendeur* ».

C'est ainsi que dans cette vente ExW, le transporteur avait été chargé par l'acheteur d'organiser le transport. Le vendeur n'assumait pas le transport et n'avait donc pas en principe la qualité d'expéditeur.

Sur base de l'article L5422-1 du Code des transports, le vendeur n'a pas démontré être lié contractuellement au transporteur et ne pouvait donc être fondé à lui demander réparation sur base du contrat de transport.

D'autre part, le transporteur a remis au vendeur des connaissements originaux. Ces documents sont négociables et permettent au détenteur de revendiquer la marchandise et ainsi sécuriser le paiement. Alors que cela lui était strictement interdit par courriels portant sur les modalités de remise des connaissements originaux, le transporteur a également remis au destinataire des SEA WAYBILLS non négociables pour les deux voyages et permettant la remise express de la cargaison au réceptionnaire. C'est ainsi que la responsabilité délictuelle a été validée et la société de transport condamnée puisque cette faute a directement compromis le paiement du solde des factures.

Cet arrêt peut être consulté intégralement sur demande.

L'équipe de MARINE CONSULTANT
***Votre spécialiste dans le Conseil, la Gestion et les Recours
amicales ou judiciaires sur base « NO WIN NO FEE »***

FOCUS ON:

International sales contracts under EX WORKS incoterm ®

The decision rendered on October 28th, 2021 by the Versailles Court of Appeal, Chamber 12th, to which we refer below, concerns the two EX WORKS sales of wine bottles transported in two time by sea from Fos-sur-Mer (France) to the Chinese port of Lianhua Shan.

For the first transport, the buyer partially paid his seller. For the second, he did not take delivery and didn't pay the balance of the invoices.

The seller sued the carrier for compensation for these unpaid bills.

On the one hand, the Court of Appeal noted that by not having contractually proven to have acted as a shipper, the seller cannot be considered as being party to the contract of carriage and cannot therefore seek the responsibility of the carrier. Likewise, the carrier cannot obtain compensation from the seller for parking costs based on the contract of carriage.

On the other hand, the judges condemned the carrier under tort liability as this latest handed over to the receiver Sea Waybills although the formal instructions given by the seller not to do so – thus allowing the receiver to take possession of the goods without full payment of the invoices.

Marine Consultant recalls here that in the EX WORKS incoterm ®, the seller has a minimum obligation since the transfer of risk is done at ex-factory and because he is discharged, notably, of the export customs clearance

For more information: [we invite you to read our Legal news about Incoterm ® 2020 by clicking on this link.](#)

The Court of Appeal effectively confirms this: "Ex-Works delivery means that the seller has duly delivered the goods as soon as they have been made available to the buyer at their own premises or at another duly designated place. (...) Neither does he have to complete the customs export formalities (...) This term therefore defines the seller's minimum obligation, the buyer having to bear all the costs and risks inherent in the assumption of responsibility of the goods from the seller's premises".

Thus, in this ExW sale, the carrier had been asked by the buyer to organize the transport. The seller did not undertake the transport and therefore should not have the status of shipper.

Based on Article L5422-1 of the French Transport Code, the seller did not demonstrate that he was contractually bound to the carrier and therefore could not justify his indemnisation request based on the contract of carriage.

On the contrary, the carrier gave the seller original bills of lading. These documents are negotiable and allow the holder to claim the goods and thus secure its payment. While this was strictly prohibited by emails mentioning the terms of delivery of the OBs/L, the carrier also gave the receiver SEA WAYBILLS for the two voyages, non-negotiable documents allowing the express delivery of the cargo to the receiver. This is how tort liability was validated and the carrier condemned as his fault directly compromised the payment of the invoices.

This decision can be consulted in full upon request.

MARINE CONSULTANT's team
Your specialist in Advice, Claim management
and pre-litigation or litigation
on a « NO WIN NO FEE » basis