

L'ACHETEUR EN F.O.B. MARITIME, LUI-MEME VENDEUR EN C.A.F. ET AFFRETEUR DU NAVIRE DEVANT CHARGER LA MARCHANDISE NE PEUT IMPOSER A SON VENDEUR F.O.B. LES CONDITIONS DE LA CHARTE PARTIE D'AFFRÈTEMENT QU'IL A SOUSCRITE POUR SA VENTE C.A.F. ET NOTAMMENT LA CADENCE DE CHARGEMENT, LES STIPULATIONS DE SON ACHAT EN F.O.B. SE RAPPORTAIT SEULEMENT, QUANT A CETTE CADENCE A L'OBSERVATION DES "COUTUMES DU PORT."

L.S.

Considérant que le demandeur, acheteur en FOB était, selon ses dires, dans cette affaire, vendeur en C.A.F., vis-à-vis d'un tiers, et affréteur du "M/S GRETCHEN WESTONS".

Considérant qu'arrivé au port de BAYONNE, "Poste céréalier Blancpignon", ce navire a remis sa notice qui a été acceptée le Mercredi 29 Avril 1981 à 11 heures 30 ; qu'il devait y charger, globalement, 2,400 Tonnes, environ, de maïs, et ce d'après sa charte-partie en 24 heures ;

Mais considérant que le demandeur était, à la fois, acheteur en FOB et vendeur en CAF ; que sans doute c'est lui qui affrétait, à ce titre, le navire, mais que la charte-partie de ce dernier n'était pas opposable au vendeur FOB, dudit demandeur, auquel il restait étranger, ce dernier n'étant lié avec lui que par le marché conclu entre le défendeur, le 16 Avril 1981, aux conditions Générales de la formule n° 13 FOB Maritime de Paris ;

Or considérant que le marché en objet, conclu entre les parties stipule que le chargement de la marchandise s'effectuera selon "la coutume du port", et qu'il ne prévoit pas une cadence de chargement plus précise à laquelle les parties auraient dû se plier ;

Considérant qu'il n'est pas contesté que le port céréalier de RAYONNE-BLANCPIGNON n'est équipé que de deux grues et que chacune d'elles a une possibilité de chargement de 4000 Tonnes par, vacation, soit de 800 T/jour ; que de surcroît, lorsque deux navires sont à quai, un partage de grue est opéré, chacun d'eux ne s'en voyant affecter qu'une ;

Considérant qu'il résulte de l'attestation délivrée le 23 Juin 1981 par le Service d'Exploitation du port de Bayonne, et produite par les défendeurs que le navire "M/S GRETCHEN WESTON" s'est trouvé dans la situation plus haut décrite du mercredi 29 Avril à 14 heures jusqu'au samedi 2 Mai à 12 heures 15 ; qu'il échet, au surplus, de noter que dans la période nécessaire à son chargement se situait le vendredi 1er Mai, jour férié ; qu'il résulte, au surplus, du statement of facts du navire en objet que le mardi 5 Mai, il ne put être travaillé, les dockers étant en grève, ce qui est un

empêchement passager contractuellement prévu et admis à l'article XIV § 2 de la formule n° 13 FOB Maritime de Paris ;

Considérant, dès lors, en fonction de ce qui précède et de la coutume du port de Rayonne, applicable au marché en objet, que, pour la part lui incombant, le vendeur FOB a chargé le navire "GHRETCHEN WESTON" dans les délais contractuels ; aucune surestarie ne pouvant lui être réclamée, même au titre d'une charte-partie qui ne lui est, en tout état de cause, pas opposable ;

Considérant, dès lors, que le demandeur est mal fondé dans cette partie de sa demande et qu'il en sera débouté."

NOTE:

Le cas soumis illustre le danger que constitue pour une partie le fait d'acheter et de revendre selon des conditions générales ou particulières différentes pour chacun des deux marchés, danger ici constitué par le fait que le demandeur à l'instance, acheteur en F.O.B. ne pouvait imposer à son vendeur en F.O.B., et livreur, les conditions de chargement auxquelles il avait souscrit comme vendeur en C.A.F. et affréteur.

En particulier, les difficultés ou retards de chargement que les coutumes du port peuvent constituer pour l'acheteur en F.O.B. ne peuvent, en aucun cas, pour le même, vendeur en C.A.F., correspondre à un cas de force majeure et les surestaries entraînées dans la vente C.A.F. restant à sa seule charge.