

## Loi Gayssot sur les transports – Mesures de prévention possibles

La loi Gayssot de 1998, intégrée dans les articles 101 et suivants du Code de commerce, prévoit deux choses :

1 – l'expéditeur et le destinataire sont responsables solidairement du prix du transport

2 – quand une entreprise fait appel à un commissionnaire, qui lui-même sous-traite à un transporteur, celui-ci peut demander le paiement directement à l'entreprise.

Ce droit direct à paiement vient souvent à s'appliquer quand le commissionnaire est en dépôt de bilan. La jurisprudence existante condamne quasi systématiquement l'entreprise à payer au transporteur sous-traitant. Elle décide même que si elle a déjà payé le commissionnaire, elle peut être amenée à payer une nouvelle fois le sous-traitant – mais ces décisions de tribunaux de 1<sup>ère</sup> instance n'ont pas, pour l'instant

Le risque majeur vient de ce qu'on peut se trouver être contractant à un contrat de transport alors même qu'on n'a pas fait appel au transporteur : il suffit pour cela d'être destinataire ou expéditeur.

Cette loi étant « d'ordre public » on ne peut pas l'exclure par le jeu de clauses dans les documents de transport ou dans les documents de la vente.

On peut donner cependant quelques conseils pour essayer de circonscrire le risque.

### ⇒ **Intégrer cet élément de risque juridique et financier dans la négociation.**

Exemple : mon fournisseur prend en charge le transport, malgré cela, je peux être amené à payer le transporteur ; cette prise en charge des frais n'est donc pas absolue, la négociation commerciale peut en tenir compte, et les services de gestion des risques doivent l'intégrer.

### ⇒ **S'informer encore mieux de la santé financière de ses partenaires, clients ou fournisseurs.**

Au cas où celui qui a affrété le transport est en difficulté, en effet, les transporteurs pourraient exercer leur action en paiement.

⇒ **Demander à son partenaire commercial qui est en charge du transport** (client ou fournisseur selon le cas), **de s'engager à payer à bonne date** les factures de ses transporteurs. Ceci n'est pas dans les habitudes, mais est légitime compte tenu de la solidarité de paiement créée par la loi.

### ⇒ **S'assurer du rôle exact de l'entreprise de transports avec laquelle on traite.**

En effet, on croit souvent traiter avec un transporteur, alors qu'il s'agira parfois en réalité d'un commissionnaire qui confiera le travail à un transporteur. La défaillance du premier risquera bien de faire surgir des demandes de transporteur dont on n'aura peut-être même pas connaissance.

On pourrait même vérifier que les documents portent bien la mention « transporteur » (ou voiturier, ce qui est synonyme) et « transport ». Autrement dit, on peut exiger qu'il n'y ait pas sous-traitance. Il est vrai que cela sera souvent difficile en pratique, la sous-traitance étant tellement répandue – on se trouve le plus souvent en présence commissionnaires qui sous-traitent presque systématiquement.

S'il est inévitable d'être en contrat de commissionnaire, on peut chercher à s'assurer que le sous-traitant sera payé. On peut envisager un accord tripartite de délégation de paiement, impliquant que l'entreprise verse directement sa facture au sous-traitant transporteur, et ne verse que le solde au commissionnaire. Ceci peut paraître compliqué en pratique, mais paraît être le seul moyen efficace de se prémunir contre le risque d'action directe en paiement.