



CHARTRE DE PARTENARIAT O.E.A.

Etablie en concertation avec la DGDDI

PREAMBULE

La multiplication des échanges continentaux et intercontinentaux, les moyens de plus en plus sophistiqués dont les chargeurs ont besoin pour satisfaire une clientèle toujours plus pointilleuse, le développement des activités logistiques, la complexité des procédures douanières aggravée par des exigences accrues en matière de sûreté et de sécurité, nécessitent aujourd'hui l'intervention d'**un professionnel du transport** qui se charge d'exécuter lui-même ou de faire exécuter par un ou plusieurs partenaires les opérations matérielles et juridiques indispensables à l'acheminement de la marchandise, **tout en sécurisant l'ensemble de la chaîne transport-logistique depuis** la prise en charge de la marchandise chez l'expéditeur réel et apparent, ou son représentant, **jusqu'à** sa livraison finale entre les mains du destinataire réel et apparent que le donneur d'ordre, ou son représentant, lui aura désigné de façon précise.

Ce professionnel du transport, c'est **l'opérateur économique agréé** (OEA), personne physique ou morale, qui satisfait aux critères sûreté/sécurité repris dans les règlements communautaires n° 648/2005 (Journal officiel de l'Union Européenne L 117 du 4 mai 2005) et n° 1875/2006 (Journal officiel de l'Union Européenne L 327 du 13 décembre 2006) basés sur le cadre des normes en matière de sûreté/sécurité de l'Organisation Mondiale des Douanes, conformément aux lignes directrices publiées par la Direction Générale Communautaire TAXUD de la Commission Européenne sous la référence TAXUD 2006/1450 et qui, de ce fait, après avoir passé un audit tierce partie très poussé effectué par l'Administration des douanes, a obtenu un **certificat** délivré par cette dernière. Ce certificat sera reconnu au plan européen conformément aux dispositions du Code des Douanes Communautaire (CDC) qui entrera en application à partir du 1 juillet 2009.



Le règlement européen prévoit **trois certificats** distincts:

- L'OEA « douanier ».
- L'OEA « sûreté/sécurité ».
- L'OEA « douanier - sûreté/sécurité ».

Le certificat OEA représente un contrat de confiance passé entre l'Administration des douanes et l'entreprise titulaire qui s'engage à mettre en place des mesures externes et internes pour assurer la sûreté et la sécurité de l'ensemble de ses flux et de ses procédures. En contrepartie, la Douane lui accorde un certain nombre de facilités administratives qui varient en fonction de la nature du certificat obtenu.

Pour le déplacement de la marchandise proprement dite, à moins qu'il ne soit lui-même transporteur, l'opérateur économique agréé (OEA), qui est le plus souvent commissionnaire de transport, est conduit soit à affréter un transporteur, soit à avoir recours aux services d'un groupeur, plus communément dénommé aujourd'hui « messenger ». L'un ou l'autre assure soit des opérations de pré ou de post acheminement, soit le transport lui-même d'un point à un autre.

Pour le bon déroulement des échanges, lors de la sortie du territoire national, l'opérateur économique agréé (OEA) est amené, soit à effectuer lui-même les formalités douanières, s'il est commissionnaire agréé en douane, soit, ce qui est le plus souvent le cas, à s'adresser à un spécialiste habilité à effectuer ces opérations en faisant appel à un commissionnaire en douane agréé (ou non) mandaté pour effectuer lesdites formalités selon les instructions qui lui auront été données par l'opérateur économique agréé (OEA). Il peut également mandater un transitaire qui a pour mission de réceptionner, d'entreposer et de réexpédier la marchandise par la voie aérienne, maritime ou terrestre.

L'opérateur économique agréé (OEA) fait aussi appel, quand cela est nécessaire, aux services d'un logisticien qui assure un certain nombre de prestations connexes nécessaires aux flux physiques et informatiques des marchandises.

On constate ainsi que, pour assurer le déplacement « de bout en bout » de la marchandise, l'opérateur économique agréé (OEA) est amené à faire appel à un certain nombre de professionnels (ci-après désignés sous le nom de « partenaires ») qui, chacun à sa place, contribuent au bon fonctionnement de la chaîne transport-logistique et dont chacun participe à la sûreté et à la sécurité de la marchandise.

Pour éclairer tous les acteurs, et pour bien situer la place de chacun, il nous a semblé nécessaire, en préambule, de donner une définition des mots clefs employés ci-dessus:

Par affrètement routier, on entend les opérations par lesquelles les envois sont confiés sans groupage préalable à des transporteurs. Dans les autres modes de transport, l'affrètement recouvre des opérations de mise à disposition de moyens ou de capacités de transport.

Par commissionnaire agréé en douane, agissant en représentation directe, dans l'état actuel des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, on entend le mandataire, professionnel du dédouanement, qui effectue au nom et pour le compte de son co-contractant les formalités de dédouanement des marchandises. Il rédige la déclaration en douane, liquide les droits et taxes dus et présente lui-même les marchandises à la vérification.

Par commissionnaire agréé ou non en douane, agissant en représentation indirecte, dans l'état actuel des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, on entend le mandataire, professionnel du dédouanement, qui effectue en son nom et pour le compte d'autrui les formalités de dédouanement des marchandises. Il rédige la déclaration en douane, liquide les droits et taxes dus et présente lui-même les marchandises à la vérification.

La jurisprudence définit la commission de transport comme la « convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout » (Cas. Com. 16 février 1988, n° 86.18-309, Bull. Civ. IV, n° 75).

Par donneur d'ordre, on entend la partie (le commettant) qui contracte avec un commissionnaire de transport ou avec un transporteur.

Par groupage, on entend toute opération qui permet d'acheminer des colis et les informations qui s'y rapportent en provenance de multiples expéditeurs vers de multiples destinataires dans le cadre d'un processus industriel qui nécessite, si besoin est, une ou plusieurs ruptures de charge au cours desquelles s'effectuent des tris, des regroupements et des éclatements successifs, ainsi que des opérations diverses (étiquetage directionnel, etc.) traitées au sein d'un réseau de transport sélectionné par le commissionnaire (le groupeur), quel que soit le mode de transport utilisé (*Cette définition est la propriété de T.L.F.*).

La logistique a pour objet l'exploitation par un prestataire de services, le logisticien (ou maître d'œuvre), sous son nom et sous sa responsabilité, de tout ou partie des opérations concourant à la distribution physique des produits d'un client donné, le donneur d'ordre (ou maître d'ouvrage) pour permettre à ce dernier de concentrer ses efforts sur la production et sur la vente.

La prestation logistique: Depuis une vingtaine d'années, on assiste au rapprochement progressif du transport et d'autres activités connexes, fortement imbriquées, constituant une nouvelle industrie, plus composite, celle de la prestation logistique. Les multiples sens du mot « logistique »

qui, selon le contexte, désigne un ensemble d'opérations de traitement physique des marchandises ou un ensemble de méthodes de gestion des flux d'informations et de produits dans les entreprises et entre les entreprises, reflètent, à la fois, la complexité du transport et la multiplicité des parties prenantes (*Michel Savy*).

La sécurité est constituée par l'ensemble des mesures de prévention et de réaction mises en œuvre pour faire face à une situation d'exposition à des risques accidentels qu'ils soient le fait de l'homme, de la machine ou de la nature (*Cette définition est la propriété de T.L.F.*).

La sûreté est constituée par l'ensemble des mesures de prévention ou de réaction mises en œuvre pour faire face à une situation d'exposition à des menaces ou à des actions de malveillance (*Cette définition est la propriété de T.L.F.*).

Par transitaire, on entend le mandataire dont la mission est limitée à la réception, à l'entreposage et à la réexpédition de la marchandise par la voie aérienne, maritime ou terrestre, ainsi qu'à l'accomplissement des diverses formalités y afférentes. Il exécute sa mission et rend compte des opérations qu'il a effectuées dans le cadre strict des instructions qu'il a reçues.

Le transporteur est un professionnel qui exécute lui-même et sous sa responsabilité, le déplacement d'un lieu à un autre des marchandises appartenant à autrui, quel que soit le mode utilisé (aérien, maritime ou terrestre).



Pourquoi une Charte de pour régir les rapports de partenariat entres les entreprises agréées OEA et leurs partenaires?

La mise en place, dès 2008, du statut d'Opérateur Économique Agréé (OEA) aura inévitablement un impact sur l'activité et sur l'organisation de toutes les entreprises du secteur du transport et de la logistique, qu'elles aient une activité nationale ou internationale.

De nos jours, il n'y a quasiment plus de transport sans un minimum de logistique. Il apparaît donc indispensable aux entreprises de transport comme aux logisticiens qui travaillent avec des organisateurs de transports internationaux, avec des armateurs, avec des compagnies aériennes ou maritimes, avec des agents maritimes ou avec des courtiers, ou encore qui sont directement en liaison avec des plates-formes aéroportuaires ou portuaires, de s'interroger sur les conséquences directes que ce nouvel environnement réglementaire va avoir, à très court terme, sur l'ensemble des flux de marchandises, y compris nationaux.

Dans un contexte environnemental marqué par une recrudescence des risques, la sécurisation de la chaîne logistique s'imposera de plus en plus dans le commerce international comme un critère contractuel incontournable pour les entreprises. De ce fait, les chargeurs et les organisateurs de transport n'entendront plus travailler qu'avec des entreprises partenaires ayant introduit, dans leur politique interne, la culture de la qualité, de la sécurité et de la sûreté. C'est l'accroissement des menaces terroristes et de malveillances volontaires qui pourraient entraver la libre circulation des biens et des personnes qui a contraint les responsables de l'Union européenne à élaborer de nouvelles règles, certes contraignantes, destinées à assurer un niveau de sûreté/sécurité suffisant pour prévenir, contrer ou corriger les situations à risques, pour lutter contre le crime organisé, mais aussi les crises sanitaires et permettre l'établissement, s'il est demandé par le donneur d'ordre, de la pré-déclaration à accomplir pour des raisons de sûreté/sécurité. Maintenant publiées, ces nouvelles règles sont entrées en vigueur en juillet 2008.

Tous les maillons de la chaîne du transport et de la logistique sont concernés par ce nouveau statut d'Opérateur Économique Agréé, statut communautaire assimilé à un « label de qualité et de fiabilité », puisque



l'OEA, comme cela est précisé très clairement plus haut, est tenu de garantir la sûreté et la sécurité de l'ensemble de la chaîne du transport et de logistique.

L'implication des partenaires, ne s'arrête pas aux seuls professionnels dont il a déjà été question plus haut. Sont également visés **tous les fournisseurs**, et ils sont nombreux, qui sont directement ou indirectement en contact avec la marchandise elle-même, à commencer par les professionnels de l'emballage, mais aussi ceux qui ont « à connaître » ou à intervenir dans les locaux où elle séjourne, sur les matériels qui la transportent, comme ceux amenés à côtoyer les personnels qui la traitent. C'est donc toutes les entreprises impliquées, de près ou de loin, qui doivent, elles aussi, élaborer des procédures visant à assurer la sûreté et la sécurité au niveau des services qu'elles sont amenées à rendre dans le cadre de la chaîne transport-logistique.

Ces autres partenaires qu'on va appeler « autres partenaires indirects » concernés sont ceux qui assurent, pour le compte des entreprises de transport et de leurs « partenaires directs », des prestations informatiques. Mais également les entreprises d'entretien de toute nature (ascenseurs et monte-charges, chauffage central, climatisation, clôtures et portails, espaces verts, installations électriques, paratonnerre, pompes à essence ou à gazole, portails, portes et rideaux de quai, etc.... sans oublier les contrôles et les entretiens périodiques des chariots élévateurs, des transpalettes, ainsi que du parc de l'entreprise ou de son matériel informatique), auxquelles il faut ajouter les entreprises de nettoyage, de gardiennage, de surveillance.

La liste ne se limite pas à ces entreprises. Il faut y ajouter, par exemple, les entreprises chargées de la fourniture et de la livraison de repas, de la livraison de bennes, de carburants, de la dératisation, etc.

D'autres types de « partenaires indirects » assurent de nombreuses prestations au titre de la sûreté et de la sécurité (alarme incendie, alarme intrusion, désenfumage, détection (incendie), éclairage de secours, extincteur, porte coupe-feu, RIA, sprinkler, télésurveillance, vidéosurveillance). Elles sont en raison de leur activité amenées, presque quotidiennement, à être en contact avec les personnes, les matériels et les biens à protéger et à sécuriser.



Enfin, dans la même catégorie (mais avec bien des risques accrus) il faut classer toutes les sociétés d'intérim, ainsi que les compagnies d'assurance.

C'est pourquoi, conscients que toutes les entreprises concernées ne seront pas à même de solliciter le statut d'OEA, il nous a paru nécessaire de proposer aux divers partenaires des entreprises ayant sollicité et obtenu le statut communautaire délivré par les États membres de l'U.E., d'adhérer globalement, pour une durée déterminée ou indéterminée, sauf dénonciation par l'une ou l'autre partie, à une **Charte professionnelle** destinée à couvrir l'ensemble des opérations qu'elles seront amenées à effectuer pour le compte des entreprises agréées OEA, sans être contraintes, à chaque opération, de signer l'Annexe 4 - Déclaration de Sûreté - établie en vue de l'octroi du certificat AEO- sécurité et sûreté ou AEO - simplifications douanières/sécurité et sûreté (Texte n° 07-066/F.2.2.0. publié au B.O.D. n° 6741 du 24 décembre 2007 dans le cadre des Règlements européens n° 648 et n° 1875 précités).

CHARTE DE PARTENARIAT OEA

**Commissionnaires - Logisticiens- Transporteurs, ainsi que les
Assureurs et les Fournisseurs divers amenés à travailler
pour le compte de l'un de ces intervenants**

Entre les soussignés agissant en qualité:

- de commissionnaire agréé en douane et/ou de commissionnaire de transport (affréteurs, groupeurs, etc..),
- de logisticien,
- de transporteur,



- d'assureur,
- de fournisseur au titre de.....

il a été établi « *une Charte de partenariat OEA* » par laquelle, tout en conciliant les intérêts légitimes et l'indépendance commerciale et juridique de chacune des parties, les entreprises, quel que soit leur statut juridique, qui effectuent pour le compte de co-contractants ayant obtenu le statut d'Opérateur Économique Agré des opérations de toute nature qu'elles se sont engagées contractuellement à assumer pour leur compte, s'obligent à leur égard à respecter scrupuleusement l'ensemble des règles de qualité, de sécurité et de sûreté qui doivent être mises en œuvre pendant toute la durée des opérations qui leur sont confiées et dont elles demeurent garantes depuis la prise en charge jusqu'à la livraison effective de la marchandise.

Les signataires s'engagent à respecter ces règles et à les faire respecter par leurs personnels à titre de prévention et de protection pour eux-mêmes, comme pour les biens, les moyens et les matériels leur appartenant ou placés sous leur protection.

Cette **Charte** qui s'applique à l'ensemble des marchandises transportées, en provenance ou à destination de l'étranger, devra être mise en application dans un délai qui ne pourra pas excéder un mois, sauf conventions particulières expresses, à compter de sa signature par chacune des parties.

I -Garantir la qualité, la sécurité et la sûreté de la chaîne du transport dans le respect des réglementations:

- a) - Chaque partenaire, disposant de toutes les autorisations nécessaires pour exercer son activité, s'engage à mettre en œuvre les matériels, les moyens les mieux adaptés à la réalisation des prestations à effectuer et à faire appel à du personnel identifié, compétent et bien formé.
- b) - Les transporteurs s'engagent à conserver la maîtrise du transport même en cas de sous-traitance. Les sous-traitants s'engagent, dans cette hypothèse, à effectuer le transport avec leur propre personnel et leur propre matériel ou avec du matériel dont ils assurent totalement la

maîtrise dans le cadre d'un contrat de location ou de crédit-bail. Les transporteurs s'engagent à n'utiliser que des sous-traitants avec lesquels ils ont passé un contrat commercial conforme aux dispositions du décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003 (JO du 30 décembre 2003), modifié, (plus communément appelé « contrat type sous-traitance »), pour toutes les opérations effectuées sur le territoire national, et qui ont préalablement pris connaissance de cette Charte, à laquelle ils ont adhéré, *par écrit*, sans aucune réserve.

- c) - Les entreprises de groupage (les messagers) s'engagent, elles aussi, à conserver la maîtrise totale de la totalité de la chaîne de transport en s'assurant que les divers intervenants ont préalablement pris connaissance de cette Charte, à laquelle ils ont adhéré, *par écrit*, sans aucune réserve.
- d) - Les transporteurs s'engagent à n'offrir que des conditions tarifaires qui leur permettent de garantir la qualité de la prestation qu'ils se sont engagés à remplir dans le respect des réglementations en vigueur, notamment en matière de sécurité et de sûreté.

II - Respecter les délais et les impératifs commerciaux sans compromettre la sécurité et la sûreté des marchandises - Circulation des informations:

- a) - Chaque signataire s'engage à prendre en considération les contraintes des autres de façon à leur permettre de toujours pouvoir satisfaire à leurs obligations contractuelles, réglementaires et techniques.
- b) - Toutes les parties prenantes s'engagent à accorder aux transporteurs des délais de transport compatibles avec le respect des dispositions légales et réglementaires relatives à la vitesse, aux temps de conduite et de repos, en tenant compte des modes d'exploitation utilisés.

- c) - Les conditions de réception chez le destinataire (intermédiaire ou final) font l'objet d'une information aussi précise que possible, comportant notamment les date et heure (approximative ou impérative) de livraison, ainsi que l'identification du réceptionnaire.
- d) - Chaque intervenant veillera à ce que toute modification des conditions initialement fixées lors de la remise et/ou du retrait des marchandises soit signifiée aux autres intervenants concernés, dans les meilleurs délais, par écrit ou par tout autre procédé permettant la mémorisation.
- e) - Le document de transport doit comporter toutes les mentions nécessaires à la bonne exécution des opérations de transport, de stockage et de livraison.
- f) - Pour permettre un suivi correct du bon déroulement de l'opération, chaque partie s'engage à faire remonter, chez celui avec lequel il a contracté, par écrit ou par tout autre procédé permettant la mémorisation, des informations fiables quant à la date (et, si possible, l'heure) à laquelle la marchandise a été effectivement remise à celui chargé, après lui, d'en prendre livraison, chaque maillon de la chaîne devant ainsi faire remonter l'information, dans les meilleurs délais, au fur et à mesure vers celui avec lequel il a traité tout ou partie de l'opération.

III- Élaborer une stratégie de prévention et de protection pour garantir les marchandises contre les actions de malveillance:

- a) - Les logisticiens et les transporteurs doivent analyser toutes les possibilités d'agression dont les biens qui leur sont confiés peuvent faire l'objet et mettre en place des mesures de protection pour anticiper toute tentative d'effraction, d'intrusion, de cambriolage, de hold-up ou de vol, ainsi que toute manipulation frauduleuse de la marchandise (ajout, échange, soustraction de produits).

- b) - La prévention suppose, de leur part, une démarche d'anticipation et de mise en place des mesures préventives pour lutter contre les risques identifiés. Une stratégie de protection doit permettre de détecter, de stopper et de neutraliser toutes les formes d'actions malveillantes dont pourraient être victimes les personnes, ainsi que les locaux et les biens matériels et immatériels confiés à l'entreprise qui doit en assurer la protection.

IV - Types de protection de l'entreprise, des biens et des personnes

- a) - **Protection de l'information** - Dans le domaine de la confidentialité plus encore que dans toutes les autres formes de lutte contre la malveillance, la sûreté est autant une question de prévention qu'une question de protection. C'est par la création d'une prise de conscience et d'un état d'esprit interne propres à chaque entreprise, que seront éliminées deux des trois causes pouvant porter atteinte à la confidentialité: la négligence et l'indiscrétion.
- b) - Il est indispensable que, dans toute entreprise partenaire, quelle que soit la nature des prestations qu'elle fournit, l'ensemble des personnels comprenne la nécessité d'assurer la confidentialité des informations détenues et de leur protection. Chaque membre d'un établissement doit se rendre compte de la nécessité de l'ordre et de la discrétion. Il convient en conséquence d'insérer une clause de confidentialité dans les contrats de travail.
- c) - Les entreprises partenaires s'engagent à mettre en place des mesures de protection pour que les informations les plus sensibles ne soient détenues que par un minimum de personnes. En outre, elles doivent s'assurer que lesdites informations sont conservées dans des lieux et à l'aide de moyens accessibles aux seules personnes habilitées, sur des supports évolutifs permettant la lecture des données à tout moment.

- d) - Tous les documents, ainsi que toutes les données informatiques nécessaires à la réalisation d'un transport international, doivent être conservés pendant la durée légale correspondant au document, à la nature de la marchandise ou encore au régime douanier.
- e) - Les entreprises partenaires s'engagent à sécuriser, par tous les moyens possibles, l'accès, le traitement, la transmission, ainsi que l'archivage des informations qu'elles détiennent.

Les entreprises partenaires, spécifiquement dans le domaine des technologies de l'information, doivent s'assurer que les solutions offertes ne sont accessibles qu'à des utilisateurs parfaitement identifiés (login (*) et mot de passe). Ces mêmes entreprises doivent être en mesure de fournir à leurs clients les documents nécessaires à une utilisation dite « de bonnes pratiques » dans le domaine informatique: protection des données, sauvegarde et éventuellement si nécessaire [hosting de serveurs, ASP (**), SaaS (***)] un plan de remise en activité en matière d'informatique externalisée.

De même lorsque le prestataire propose une solution délocalisée, il doit s'assurer que les personnes ayant accès aux données ainsi qu'à l'infrastructure physique aient été sensibilisées à la problématique OEA.

- (*) login (identifiant).
- (**) ASP (hébergement).
- (***) SaaS (service de logiciel à distance).

- f) - **Protection des biens, des lieux et des personnes** - Les protections à opérer dépendront toujours des deux paramètres suivants:

les risques et les menaces identifiés,
la sensibilité des biens à protéger.

- g) - Dans tous les cas, pour qu'une protection soit la plus efficace possible, il est indispensable d'en **placer** les moyens mis en œuvre progressivement depuis l'extérieur jusqu'à l'intérieur des locaux, le souci prioritaire étant de ralentir et/ou de détecter le plus rapidement possible le ou (les) agresseur(s) avant qu'il(s) ne puisse(nt) atteindre leur cible.
- h) - Dans les lieux où des marchandises sont entreposées, les dispositifs à mettre en œuvre pour réaliser une protection efficace résident sur des moyens humains, électroniques et mécaniques. L'objectif recherché est de détecter, de stopper, ou à défaut de ralentir, toute tentative d'intrusion dans un site protégé, dans une salle ou dans un local sensibles, grâce à des moyens mécaniques et/ou électroniques de détection, toute tentative de pénétration devant déclencher une alarme et une alerte fiables qui doivent être aussitôt suivies d'une levée du doute, grâce à l'installation, aux points sensibles, de dispositifs de surveillance (à condition que les dispositions arrêtées par la C.N.I.L. en la matière aient été respectées) et, si possible, à l'intervention rapide d'agents de sécurité. Pour ce faire, il est indispensable d'alerter immédiatement un centre extérieur de surveillance et d'intervention ou bien les forces de police, dès qu'il y a confirmation d'une tentative d'intrusion.
- i) - Les véhicules qui stationnent dans les cours intérieures d'un site doivent également faire l'objet d'une surveillance attentive grâce à des moyens appropriés.
- j) - Pour assurer une efficacité maximale et permettre l'identification immédiate des personnes habilitées autorisées à être présentes sur le site, toute personne pénétrant dans le site en question ou circulant à l'intérieur de celui-ci doit être en possession d'un badge d'identification parfaitement visible ou d'une tenue facilement identifiable, comme, par exemple, un gilet « haute visibilité ». Des dispositions appropriées doivent aussi être appliquées aux visiteurs.
- k) - Tous les codes d'accès, à quelque lieu que ce soit, doivent être modifiés le plus souvent possible et selon un mode aléatoire.

- 1) - Des mesures de prévention doivent être prises pour assurer une protection complète des personnes, des locaux et des biens. Les parties co-contractantes reconnaissent avoir pris connaissance du guide rédigé par T.L.F., en juin 2005, intitulé: « La Sûreté et le Fret: pourquoi et comment? », avant de signer la présente Charte.

V - Prévention et protection durant les phases de déplacement des biens (pendant le transport):

- a) - Les transporteurs doivent prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la protection des marchandises pendant toute la durée de leur déplacement d'un point à un autre, ainsi que celle des personnes (conducteurs, convoyeurs, etc.) placées sous leur protection et celle du matériel utilisé.
- b) - Quatre types d'agression ont été identifiés:

Les vols d'opportunité qui se produisent, le plus souvent, quand le chauffeur a laissé, les clefs sur le véhicule pendant le ramassage ou la livraison de la marchandise.

Les vols commis sur les aires de repos des routes ou des autoroutes (bâches découpées, cadenas et/ou serrures forcés) à l'insu du conducteur ou après neutralisation de ce dernier.

Les vols commis avec la complicité du conducteur qui renseigne des complices et simule avec eux un braquage.

Enfin, il y a les agressions à main armée proprement dites. Celles-ci sont le fait de malfaiteurs professionnels, chevronnés et organisés qui sont, très souvent, renseignés de l'intérieur (complicité) sur la nature des produits transportés et qui organisent un braquage, simulant parfois même un contrôle de police.

- c) - **Les mesures de prévention et de protection –**

Là encore, **la confidentialité** prime. Elle constitue la première mesure de prévention et souvent la plus efficace. Les informations concernant la nature de la marchandise transportée, les heures de départ et d'arrivée, l'immatriculation du véhicule, son itinéraire, etc.... doivent être connues d'un nombre réduit de personnes (tant chez les logisticiens que chez les transporteurs et les commissionnaires).

- d) - Une vérification du passé judiciaire de l'ensemble des personnels, en liaison avec les forces de police, est souhaitable, quand cela est possible.

- e) - Pour lutter contre les actions malveillantes, différents moyens doivent être utilisés tant à titre préventif qu'à titre de protection:

- Privilégier les semi-remorques à coque dure, surtout pour les transports de produits sensibles. Dans ce cas précis, elles doivent être plombées avant la prise en charge.

- Pour les transports maritimes, les conteneurs doivent obligatoirement être plombés par les chargeurs eux-mêmes. Les conducteurs doivent s'en assurer avant de procéder au retrait desdits conteneurs.

- Équiper les véhicules de bâches armées de maillages et de cadenas pour empêcher les coupures ou les déchirures ainsi que les ouvertures intempestives, et si possible de systèmes d'alarme.

- Les systèmes GPS couplés à un système d'alarme et gérés par un centre de télésurveillance s'avèrent particulièrement efficaces.

- Prendre les itinéraires les plus fréquentés après un éventuel repérage, si cela est nécessaire.

- Identification préalable des aires de repos sécurisées (auxquelles le recours est obligatoire si l'arrêt dépasse deux heures consécutives) ou des locaux d'accueil sécurisés. La confidentialité est particulièrement importante lors des repérages.

- Mise à disposition du conducteur d'un téléphone portable et d'un numéro d'appel (fonctionnant de jour comme de nuit), et ceci indépendamment du n° 112 qu'il doit pouvoir composer en cas de difficulté.

L'accompagnement (voiture banalisée) constitue une mesure supplémentaire de protection pour les trafics à haut risque.

- f) - Les conducteurs doivent, outre une formation périodique appropriée à la lutte contre les risques encourus et aux règles de sécurité à respecter, être destinataires et signataires des procédures à respecter:
 - Pendant les périodes de repos.
 - Durant les opérations de chargement et de déchargement.
 - En cas de panne.
 - En cas de braquage.
 - En cas de contrôles par les forces de polices (réels ou simulés).
- g) - Les entreprises de transport doivent avoir procédé à une lecture particulièrement attentive des clauses incluses dans leurs polices d'assurance. Les responsables doivent, en particulier, s'imprégner de la rédaction de la clause nouvelle concernant les « conditions de garantie » introduites depuis le 1 janvier 2003, applicables en France, comme dans tous les autres pays énumérés dans les conditions particulières de leur contrat d'assurance. Cette clause fait partie intégrante de leur contrat d'assurance. S'agissant d'une clause de garantie, il est clairement spécifié qu'il appartient à l'assuré (le transporteur) d'apporter la preuve qu'il a respecté toutes les règles de prévention indiquées dans cette clause. Dans celle-ci, il est fait allusion au dispositif antivol qui a pour objet d'empêcher le déplacement du véhicule, aux dispositifs antivols fixés aux pivots d'attelage des remorques ou des semi-remorques dételées. Par ailleurs sont visés les bâches armées de maillage et les cadenas. Des protections supplémentaires peuvent être exigées par les assureurs.

VI - Engagements des signataires de la Charte:

- **Il est expressément convenu, entre les parties, que les marchandises entreposées, expédiées, transportées à la demande et sur l'ordre d'un ou plusieurs opérateur(s) économique(s) agréé(s), livrées à un ou plusieurs OEA ou enlevées dans les locaux d'un ou**

plusieurs OEA aux fins de livraison, sont entreposées, préparées et chargées dans des locaux commerciaux sécurisés ainsi que dans des lieux de chargement et d'expédition sécurisés. Que ces derniers sont protégés contre toute intrusion illicite lors de l'entreposage, de la préparation, du chargement et du transport. Que le personnel affecté à l'entreposage, à la préparation, au chargement et au transport de ces marchandises, est fiable au plan de la sûreté. Que les partenaires commerciaux agissant au nom d'un OEA sont informés qu'ils doivent également s'assurer de la sûreté de la chaîne transport-logistique internationale dans les mêmes termes qu'indiqués plus haut.

VII - Formation à la prévention, à la sécurité et à la sûreté:

- a) - Les signataires s'engagent à sensibiliser leurs personnels afin qu'ils soient aptes à identifier les risques et les menaces auxquels ils sont exposés, ainsi que ceux qui pèsent sur les biens (les locaux en particulier), les matériels et les moyens appartenant à l'entreprise ou à des tiers avec lesquels ils ont des liens et placés sous leur responsabilité.
- b) - Chaque entreprise devra avoir un responsable « sûreté/sécurité » chargé de sensibiliser, d'informer et de veiller à l'application des consignes et des protocoles mis en place par celle-ci, ainsi qu'à l'application de la présente Charte et à son respect. Il doit également mettre en place des actions correctives pour éviter toute récurrence lorsqu'un incident s'est produit.

VIII - Actualisation de la Charte

- Au moins une fois par an, la Fédération des entreprises de Transport et de Logistique de France (T.L.F.) qui est à l'initiative de cette Charte, ouverte à toutes les organisations professionnelles du transport de marchandises qui souhaiteraient s'y associer, réunira le Comité de Suivi constitué à cet effet, pour actualiser ladite Charte et tenir compte des évolutions réglementaires, comme des événements survenus au



cours de l'année écoulée, susceptibles d'en susciter des adaptations ou des modifications.

Fait chez TLF, le 17 décembre 2008.

La présente Charte lie les signataires pour une durée indéterminée (ou pour une durée de x mois). La partie qui souhaiterait y renoncer devra aviser l'autre (ou les autres) par lettre recommandée avec avis de réception au moins trois mois, sauf fautes graves et répétées, avant la date à laquelle elle souhaite mettre un terme aux accords ci-dessus acceptés par les signataires.

« La Charte de Partenariat O.E.A. » est la propriété exclusive de T.L.F. A l'exception de ses adhérents à jour de leur cotisation, nul ne peut la reproduire sans l'autorisation écrite de son Président. L'apposition du logo OEA déposé le 17 novembre 2008 auprès de l'I.N.P.I., sous la référence n° 083611694, et de celui, en trame, de T.L.F. est obligatoire sur toute reproduction.