

Renforcer la sécurité des échanges : un choix inéluctable

... mais à quelles conditions pour les acteurs de la logistique ?

▪ Depuis les attentats du 11 septembre 2001, la communauté internationale cherche à renforcer la sécurité des échanges sur l'ensemble des chaînes du transport et de la logistique. ▪ Washington a mis en place un grand nombre de réglementations destinées surtout à contrôler les flux d'importations. Elles comprennent notamment le C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism).

Chacun est conscient qu'un système de certification en matière de sécurité du transport des marchandises va s'imposer comme instrument de lutte contre le terrorisme. L'enjeu est de respecter ces nouvelles règles de sécurité sans nuire à la fluidité du trafic mondial, tout en maintenant un seuil de rentabilité acceptable pour les acteurs de la chaîne logistique.

Conex relève ce nouveau défi. Après avoir avec brio mis en place la nouvelle procédure douanière DELTA, elle est à même de trouver de nouvelles solutions et de nouveaux outils informatiques en réponse à cette nouvelle demande. Elle fera face à ce sujet que l'actualité va imposer.

Ce texte donne un décryptage des enjeux et des discussions en cours...

149 pays des 171 membres de l'OMD (Organisation mondiale des douanes) ont signé l'accord SAFE permettant de reconnaître les opérateurs « sûrs » de la chaîne logistique, et visant ainsi à sécuriser et à faciliter le commerce mondial. Les 27 États membres de l'Union européenne ont, quant à eux, adopté le régime de « l'Opérateur économique agréé » (OEA), certification volontaire octroyée par chaque administration des douanes nationales aux producteurs, transporteurs, transitaires et commissionnaires en douane ou entrepositaires qui en feront la demande.

Depuis 2003, la douane américaine *CBP-Custom and Border Protection* oblige le port de départ à inspecter, en les scannant, les containers dits « sensibles » ou pour lesquels on peut avoir « un doute raisonnable ». Il s'agit de la réglementation CSI (Container Security Initiative).

Le Congrès américain vient de voter un autre texte, l'ICS (International Container Security), dit « 100% scanné » ou « 9/11 commission act », qui prévoit d'ici 2012 l'obligation de scanner 100 % des marchandises transportées par containers à destination des États-Unis avant leur embarcation, ce qui obligera plus de 700 ports, dans le monde

entier, à installer 2 types de scanners : sur le contrôle des matières radioactives et sur toutes les autres marchandises par imagerie 3D.

Que retenir de ces diverses réglementations ?

Le régime européen OEA est fidèle aux normes SAFE édictées par l'OMD. Reste que selon les douanes, l'intérêt de cette certification n'est pas nécessaire pour obtenir des avantages déjà concédés par le BOD.

L'Union douanière européenne a la possibilité de signer des accords bilatéraux avec les pays tiers. Ce type d'accord de reconnaissance mutuelle devrait d'ailleurs se conclure entre l'Union européenne, la Chine, le Japon et les États-Unis en 2009, et des négociations ont été entamées avec la Suisse et la Norvège.

Reste à voir comment mettre au point l'application pratique de ces accords et les implications pour les logisticiens !

L'application de la CSI américaine ne touche que les containers **importés** vers les États-Unis ; les exportateurs américains n'appliquent pas ces mesures, la douane américaine n'ayant pas de véritables compétences sur l'export.

Le moins que l'on puisse dire est que cette non-réciprocité est plutôt un avantage concurrentiel offert aux opérateurs logistiques américains

Le futur « 100 % scanné » maintient cet avantage puisqu'il ne s'appliquerait, lui aussi, qu'aux containers importés aux États-Unis. Quant à la fluidité du trafic, on peut imaginer combien elle serait touchée par ce double scanning dans chaque port ! Même la douane américaine émet des réserves sur l'efficacité d'une telle mesure.

L'OEA prévoit actuellement 3 types de certifications volontaires :

1/ Simplifications douanières

2/ Sécurité-sûreté

3/ Complète, qui regroupe les deux précédentes et devrait, à terme, disparaître pour se fondre avec le précédent type dans le futur « Code des douanes communautaires modernisé ».

Les avantages de choisir volontairement la certification douanière : un engagement des douanes d'exécuter moins de contrôles physiques ou documentaires, et de bénéficier d'un traitement prioritaire en cas de contrôle. Aussi les conditions d'octroi de nouvelles simplifications douanières ne réexamineront pas ceux déjà étudiés lors de l'octroi d'une certification OEA.

En ce qui concerne la certification Sécurité-sûreté ou la Complète, l'entreprise ayant opté pour ce type de certification obtiendrait les mêmes avantages que ceux cités précédemment. S'y ajouterait la possibilité de fournir à l'administration douanière des déclarations sommaires d'entrées et de sorties des marchandises avec des exigences réduites.

Ce qui freine la mise en place de l'OEA

La Suisse, qui négocie actuellement avec l'Europe, n'y voit que peu d'intérêt vu le nombre de facilitations douanières dont les opérateurs disposent déjà dans leur pays, l'accord AELE lui permettant un commerce bilatéral relativement fluide.

Quant aux investissements parfois lourds engendrés par la certification Sécurité-sûreté (sécurisation des sites, des moyens de transport, des personnels...), ils ne sont pas suffisamment récompensés par les facilitations proposées.

Depuis l'entrée en vigueur de l'OEA le 1^{er} janvier 2008, plus de 300 demandes ont été déposées et 80 certifications délivrées en Allemagne, 250 demandes et 24 certifications aux Pays-Bas et une soixantaine de demandes et 5 certifications en France. Pourquoi si peu ? Parce que l'OEA n'apporterait pas de vraies facilités douanières aux opérateurs de la chaîne logistique. Il s'agit, c'est vrai, d'une certification volontaire mais elle pourrait devenir

incontournable et les opérateurs français auraient tout intérêt à s'y affilier, la cartographie des flux physiques risquant de se redessiner vers des pays plus réactifs tels que l'Allemagne, les Pays-Bas. Il est important de ne pas se laisser distancer !

Le « 100 % scanné » américain qui prévoit le passage sous scanner systématique de tout container exporté vers ce pays va à l'encontre de l'OEA qui garantit, en certifiant l'entreprise en amont, la sécurité des entreprises de la chaîne logistique qui y ont adhéré (préalerte), et une garantie de plus grande fluidité du trafic.

Autre exemple significatif du manque de simplicité et d'harmonisation du régime de certification l'OEA : son application n'est déjà pas la même selon les États membres : le Portugal passe par ses « services de surveillance et des fraudes », le Luxembourg par ses « services contentieux », l'Allemagne par ses « bureaux locaux de douane », la Pologne par ses « bureaux régionaux de douane »... C'est ce même système de certification qui a été choisi en France, tout au moins en ce qui concerne l'audit de l'entreprise car l'accord final est délivré au niveau national par la DG-DDI-E3.

Un nouveau Code des douanes communautaires modernisé

Là encore, ce nouveau Code représenterait une réelle avancée de l'Union douanière européenne qui fête ses 40 ans cette année. Ce texte vient d'entrer en vigueur mais les décisions d'application ne seront prises que d'ici 2 à 3 ans... *Wait and see*, ajoutent donc certains opérateurs de la chaîne logistique. Il est néanmoins important de se tenir informé afin de suivre cette évolution : Conex y veille.

Que font Conex et sa filiale ED Editions ?

Dans ce nouveau défi douanier et sécuritaire mondial et face à une situation pour le moins disparate (divers traités internationaux qui se chevauchent complétés par de nombreux accords bilatéraux en négociation et de nombreuses questions encore sans réponses), Conex est active ! N'a-t-elle pas nommé, en 2005, le premier anthropologue douanier déjà chargé, à l'époque, de recenser les spécifications douanières des pays émergents tels que l'Inde et la Chine ?

Enfin, Conex suit pas à pas les conclusions d'accords bilatéraux, tant entre l'Europe et les pays tiers qu'entre les États-Unis et le reste du monde, sans oublier leur application sur le terrain.

Conex informe les futurs utilisateurs et ses clients. Une première journée d'information sur l'OEA, le 27 mai 2008, chez ED-Editions à Neuilly-sur-Seine, a réuni plus de 150 participants ; d'autres actions de formation seront organisées.

Conex aide ses clients à remplir le questionnaire de demande de certification. Être relié aujourd'hui à sa plate-forme Delta Pass leur donne déjà un avantage, cette certification exigeant un certain nombre de critères dans le domaine des écritures commerciales ou comptables, de l'accès électronique de l'autorité douanière à ces écritures, et du système d'archivage des données.

Conex est une « force de propositions » face aux autorités qui mettent au point les aspects pratiques de ces réglementations nouvelles. Elle a participé activement par exemple, les 5 et 6 juin derniers, au Forum européen de l'EFA à Luxembourg qui a largement débattu sur ces thèmes.

À propos de Conex. Créée en 1985 par Alban Gruson, juriste de formation et ancien cadre dirigeant d'une société de transit, Conex réalise 7,2 millions d'euros de CA. La société développe une gamme de produits et de services : logiciels pour le traitement et la transmission électronique des déclarations douanières, déclarations en douane, tarif douanier informatique, mais aussi : formation, audit ou conseil. Parce que, confrontées aux réglementations complexes du commerce international, les entreprises ont besoin d'outils informatiques qui assurent la traçabilité, la sécurité des écritures, et la communication avec leurs outils de gestion commerciale. Les logiciels de Conex sont référencés dans des centaines de sociétés en France et en Europe, parmi lesquelles on compte TNT, Schneider Electric, DHL Freight, 3 Suisses, Geodis, Mory, Bacardi, Caterpillar...

En 2007, l'administration douanière est entrée dans l'ère de l'e-administration : Conex a fait évoluer son offre avec la sortie de DELTAPass. En 2008, un autre sujet d'envergure se profile, celui de l'Opérateur économique agréé.

Pour en savoir plus : www.conex.net

Contacts

Relations presse ■ Agence C3M ■ Tél. : 01 47 34 01 15

Michelle Amiard, michelle.amiard@agence-C3M.com, Cathy Lacides, cathy@agence-C3M.com
CONEX, Carole Mignonet, responsable communication, tél. : 03 27 48 37 37, carole.mignonet@conex.fr