

Le visage du dédouanement de demain : l'Opérateur économique agréé (OEA)

Une journée d'information sur l'**Opérateur économique agréé (OEA)**
organisée par **ED Éditions**
le **mardi 27 mai 2008** au **centre de formation Pacific**
Tour Pacific – 11, cours de Valmy - Paris La Défense
Pour s'inscrire et en savoir plus : ED Éditions 01 47 59 09 00
Tout le détail du programme sur le site de Conex : www.conex.net

■ **Organisée à l'initiative d'ED Éditions, filiale de l'éditeur Conex, l'objectif de cette journée est de guider les opérateurs, chargeurs comme prestataires logistiques, dans la mise en place de la nouvelle réglementation visant à sécuriser la chaîne logistique. L'opportunité pour eux de rencontrer des opérateurs et des spécialistes autour de tables rondes et d'échanges d'expériences. Au programme, on trouve entre autres : la Direction générale des douanes et droits indirects, Bureau E/3, Baker & McKenzie, la FNTR-CFOCT, Alis, Géodis, Conex et de nombreux témoins.**

L'OEA, une certification qui va s'imposer

L'OEA, ou « Opérateur économique agréé » est une certification volontaire octroyée par la Douane. Il s'agit d'un programme européen qui est repris dans les 27 États membres. À ce jour, près de 150 demandes ont été déposées aux Pays-Bas et environ 70 en Allemagne, en Grande-Bretagne et en Suède, tandis que la France en a dénombré une dizaine. Les sociétés concernées sont tous les acteurs de la chaîne logistique (producteur, transporteur, transitaire, commissionnaire en douane, entrepositaire...)

Trois types de certification ont été prévus : « simplifications douanières », « sécurité/sûreté » ou encore « complet ». La première certification apporte de sérieux avantages, tel un engagement de moins de contrôles physiques ou documentaires, un traitement prioritaire en cas de contrôle... Il est prévu que toute nouvelle simplification douanière à venir, telle une procédure de dédouanement domiciliée par exemple, soit accordée en fonction de l'obtention de « certification OEA simplifications ».

La certification « sécurité/sûreté » exige du candidat de répondre aussi bien aux exigences sécuritaires qu'à celles prévues dans le cadre de l'OEA « simplifications ». Il bénéficiera des mêmes avantages, ainsi que de la possibilité

de fournir des déclarations sommaires d'entrée et de sortie avec des exigences réduites. Ici, encore, l'avantage le plus important est à venir : son statut sera reconnu dans d'autres pays lorsque l'UE conclura les accords correspondants.

Quant à la troisième certification, elle est sensiblement similaire à « sécurité/sûreté » et est destinée à se fondre avec celle-ci dans le prochain code de douanes communautaires.

Pourquoi l'Union européenne met-elle en place ce système ?

Depuis les attentats du 11 septembre aux États-Unis, la communauté internationale renforce la sécurisation des échanges. Washington a mis en place un bon nombre de réglementations destinées à contrôler les flux d'importations : C-TPAT (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism*, similaire au certificat OEA), CSI (*Container Security Initiative* visant à inspecter des envois sensibles au port d'embarquement), ICS (*International Container Security* proposant de scanner 100 % de containers avant embarquement à l'horizon 2012)...

L'Organisation mondiale des douanes (OMD) a élaboré un système permettant de reconnaître des opérateurs « sûrs » visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial (SAFE). 149 des 171 pays membres de l'OMD ont signé cet accord.

Ainsi, des systèmes similaires à l'OEA apparaissent dans des pays tels la Chine, l'Inde (*Accredited Client Programme*), le Canada (programme PEMO), l'Australie, l'Afrique du Sud, le Maroc, la Jordanie...

Pourquoi cela va-t-il s'imposer ?

La volonté internationale est de conclure des accords qui permettent une reconnaissance mutuelle des opérateurs certifiés sûrs et fiables (au niveau douanier et au niveau sécuritaire). Les États-Unis ont déjà entamé de telles négociations avec la Nouvelle-Zélande, le Canada, la Jordanie et la Suède. Dans ce contexte, toute la chaîne logistique devra être sécurisée.

Les opérateurs en France risquent à ce train d'être en décalage avec d'autres États membres. À terme, un vrai risque de réorganisation des flux et de détournement des marchandises vers des points d'entrée où toute la chaîne logistique sera sécurisée.

Des arguments s'élèvent contre l'OEA

Trois arguments majeurs freinent la plupart des sociétés : le manque de nouvelles facilitations douanières, les coûts engendrés et l'ICS américaine.

Des facilitations sont certes prévues. L'avenir démontrera si les nouvelles simplifications sont octroyées uniquement en fonction de ce statut ou non, comme il a été dit à plusieurs reprises. Aussi, il est question que les simplifications existantes soient à terme réexaminées au vu de l'obtention ou non de la certification...

En ce qui concerne les coûts de mise en place du statut OEA, ils varieront d'une société à l'autre. L'étape la plus importante est encore la préparation amont de la demande définitive (il faut bien comprendre le questionnaire, bien informer les services concernés en interne, etc.). C'est d'ailleurs à cet effet, qu'ED Éditions organise le 27 mai sa journée d'information.

Enfin, pour certains, l'ICS américaine – qui prévoit que 100 % de containers à destination des États-Unis soient scannés (radioactivité et imagerie) au port de départ – démontre l'inutilité de cette nouvelle réglementation. Car si 100 % des containers sont déjà scannés, pourquoi investir dans un statut visant à fluidifier les échanges sûrs ?

Mais les échanges transatlantiques ne sont pas nécessairement visés par ce statut. Qui plus est, la présence d'un statut similaire dans d'autres pays permettrait au partenaire européen de reconnaître des opérateurs locaux fiables et sûrs. D'autant que le 100 % scanné ne fait pas l'unanimité outre-Atlantique, ses modalités de mise en place et l'analyse des données ainsi obtenues, ne sont pas clairement définies. Rappelons qu'il s'agit d'une réglementation née dans les chambres législatives et non pas au sein de l'administration douanière qui ne ménage d'ailleurs pas ses critiques sur ce texte.

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, Géodis, 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

Cathy Lacides, cathy@agence-C3M.com

ou Michelle Amiard, michelle.amiard@agence-C3M.com

CONEX, Carole Mignonet, responsable communication, tél. : 03 27 48 37 37, carole.mignonet@conex.net