

D

e facultatif... le statut d'OEA pourrait devenir un passage obligé

Des délais d'obtention élevés, une sévère remise en cause de l'organisation interne et d'inévitables investissements... Obtenir la certification OEA génère de multiples contraintes qui à terme, se révéleront payantes, en particulier à l'international. Les entreprises qui ont franchi le pas en sont persuadées. C'est ce qui ressort des débats organisés par la SITL sur le thème «OEA, retours d'expériences» en présence de TLF, de la douane et de plusieurs entreprises certifiées ou en cours de certification.

Le statut d'Opérateur Economique Agréé (OEA) entré en vigueur le 1er janvier 2008 va-t-il constituer le nouveau "Sésame" de l'import-export? A moyen terme, cela ne fait aucun doute. Le statut OEA permettra « la réduction des contrôles immédiats » annonce Jean-Michel Thillier, sous-directeur du commerce international de la DGDDI en charge du dossier et leur octroiera un «*statut prioritaire*». En matière de "simplification douanière", lorsque l'opérateur français demandera des simplifications au niveau communautaire, c'est-à-dire des avantages faisant intervenir plusieurs États membres, «les critères» de l'OEA devront être remplis pour obtenir ces simplifications qui seront attribuées en fonction du niveau d'accréditation à laquelle l'entreprise répond. C'est déjà le cas pour la procédure de dédouanement unique communautaire (PDUC) par exemple. En matière de "sécurité", l'avantage sera lié à la reconnaissance mutuelle internationale de certifications telles que celles de l'OEA.

Passer son entreprise au scanner

Seul le statut d'OEA "sûreté" permettra de commercer avec les Etats-Unis. Grâce à cette reconnaissance mutuelle, les opérateurs titulaires du statut OEA "sûreté" pourraient bénéficier de facilités ou d'allègements dans le cadre de ces mesures sécuritaires et ainsi fluidifier leurs flux. Enfin, rappelons que dans le cadre de l'Import Control System (ICS) et de l'Export Control System (ECS), le statut d'OEA permettra de n'avoir à fournir qu'un nombre réduit de données, voire d'en être exempté, en ce qui concerne les prédéclarations avant toute entrée de marchandises en Europe. Alors avec autant d'avantages, comment expliquer le nombre réduit d'entreprises (elles sont un peu plus de 230) disposant du statut d'OEA (note 1) à ce jour (dont 80% de complets, 15% de simplification douanière et moins de 5% de sûreté-sécurité) ?



Les entreprises OEA tablent sur la reconnaissance mutuelle des certifications, en particulier avec les Etats-Unis.

OEA ET CODE DES DOUANES MODERNISÉ

La qualité d'OEA est prise en compte dans l'attribution de simplifications au titre de la procédure de dédouanement (procédure simplifiée de dédouanement, autorisations uniques communautaires, etc.). Il est à noter que lors de l'entrée en vigueur du futur code des douanes communautaire, l'attribution de l'ensemble des simplifications sera étroitement liée à l'obtention du statut d'OEA 'simplifications douanières'.

Devenir Opérateur Economique Agréé implique de passer son entreprise au scanner, de mettre à plat les process, d'auditer son organisation, et cela prend du temps... de quatre à six mois (selon PricewaterhouseCoopers et la DGDDI) à plus d'un an (selon les entreprises déjà certifiées et TLF). Deux ans et demi après l'entrée en vigueur des textes, les délais d'accréditation semblent raccourcir... mais pas très vite. En effet, les étapes qui doivent nécessairement être respectées par l'entreprise candidate à une certification restent de grandes consommatrices «d'heures-homme».

Un exercice incontournable avant de dire « on y va » ou « on n'y va pas » - la question ne se pose pas quand on y est explicitement poussé par les clients - consiste à auto-évaluer tous les services majeurs de l'entreprise: finance, informatique, infrastructures, douane, logistique, etc. « C'est après cet exercice que nous avons décidé qu'il s'agissait d'une démarche structurante pour Daher », souligne un représentant de ce commissionnaire de transport, membre adhérent de TLF, qui a mis un an pour décrocher son statut. Un délai similaire a été nécessaire à l'entreprise Sagem.

Un délai encore supérieur à un an...

« Mais ces certifications qui ont eu lieu il y a plus d'un an, prendraient beaucoup moins de temps aujourd'hui », affirme Jean-Michel Thillier de la DGDDI. Il fait valoir que le délai d'instruction des dossiers s'est nettement raccourci: «il a été divisé par deux par rapport à la période 'transitoire' au cours de laquelle Daher et Sagem ont mené leur démarche. Une fois que l'entreprise a déposé sa demande à la douane, elle ne doit plus désormais patienter que six mois au lieu des 300 jours d'attente en 2009», affirme-t-il. Soit! Lors de la conférence à la SITL sur « OEA, retours d'expériences », les participants ont clairement fait ressortir que ce délai restait encore optimiste.

« Le délai de certification varie en fonction de l'activité de l'entreprise » souligne Anne Sandretto, Directrice Douane et NTIC de TLF: «il est important de distinguer la population des industriels importateurs ou exportateurs des commissionnaires de transport, organisateurs de transports à l'international et commissionnaires en

D'après l'enquête PricewaterhouseCoopers présentée à la SITL 2010, les commissionnaires de transport sont motivés pour leur démarche OEA, dans leur grande majorité par des considérations d'ordre commercial. Ils considèrent que c'est une espèce de « must » vis-à-vis des chargeurs et que c'est un risque à moyen terme de ne pas être certifié.

Par rapport aux premières certifications, le délai d'instruction des dossiers a été divisé par deux selon la DGDDI. A suivre...

douane. L'enquête menée auprès des directions générales de nos adhérents, qui font partie de la seconde catégorie, montre que les délais sont bien plus importants que les six mois avancés par la douane et une enquête de PricewaterhouseCoopers».

Le délai de certification est aussi inversement proportionnel « au degré » de structuration de l'entreprise. L'autoévaluation a des chances d'être beaucoup plus rapide si l'entreprise est déjà agréée ou certifiée ISO 9001, domiciliation unique communautaire (PDUC), etc., ou si elle répond aux contraintes de la législation fiscale américaine (ISPS ou C-TPAT). Dans ce cas, elle dispose déjà d'un certain nombre de réponses au questionnaire d'autoévaluation de l'administration. Sagem (PDUC sur plusieurs sites) et Daher étaient dans ce cas.

Anne Sandretto préconise de toujours effectuer une préparation en interne avant de

postuler auprès de l'administration, pour limiter le délai d'instruction. «En fonction de son activité et des statuts et agréments dont elle dispose (par exemple, agent habilité), l'entreprise n'aura pas le même effort à fournir. Il est indispensable d'analyser ses process, y compris dans la relation avec les clients, etc. avant de remplir les questionnaires administratifs», précise-t-elle. Le cas échéant, les intervenants recommandent vivement de faire appel à un consultant extérieur.

Vérifier ses statuts et les agréments existants

Au cours de cette étape, attention aussi à bien évaluer le montant des droits douaniers dont s'acquitte l'entreprise. C'est très important avant de se lancer dans le statut OEA douanier. Il existe en matière de « sûreté » de multiples agréments, certains communautaires tels le « connu », et d'autres non communautaires (ISPS sûreté

portuaire et maritime, par exemple). L'équivalence prévue au niveau communautaire n'est encore prise en compte au niveau administratif, or certains intègrent des normes propres à l'OEA.

De manière générale, à l'heure actuelle, les entreprises constatent qu'aucun effort n'est fait de ce côté de la part de l'administration. «*La principale difficulté rencontrée au cours de notre certification, est l'absence de reconnaissance des statuts sécuritaires que nous avons mis en place en nos sites. C'est comme si nous n'avions rien fait!*», regrette l'intervenant de Daher.

Le délai dépend aussi de l'attention que l'entreprise porte à sa préparation. «*Si nous avons mis plus d'un an*», souligne un intervenant, «*c'est que nous avons négligé au début le facteur*

trouve dans l'obligation de mettre en place des caméras vidéo, des fermetures sécurisées... «*Pour des PME, ces investissements peuvent atteindre 20 à 30 000 euros!*», estime Anne Sandretto.

Le délai d'instruction du dossier, après le dépôt de la demande, dépend beaucoup de l'efficacité de l'administration. L'idéal serait de toujours disposer de correspondants «impliqués et compétents» dans le bureau de douane local comme cela a été le cas pour Daher et Sagem.

Un audit de suivi tous les 3 ans

Quand vient l'heure de l'audit, tout n'est pas encore gagné. Le statut d'OEA s'apparente beaucoup à une démarche de qualité de type ISO et celle-ci s'inscrit forcément dans le long terme. «*L'audit de suivi aura lieu tous les 3 ans. Il permettra de vérifier que les process des entreprises certifiés sont toujours au niveau* », souligne Jean-Michel Thillier. Le cas échéant, la DGDDI n'exclut pas une suspension du statut OEA. «*Nous l'avons déjà retiré à une entreprise qui n'était plus à la hauteur* », fait-il remarquer.

La DGDDI dit avoir fait preuve d'une certaine souplesse dans

D'après Daher, «il existe des donneurs d'ordre qui exigent une certification OEA au moins en cours d'obtention de la part des prestataires de transport postulant à leurs appels d'offres.»

humain». «*Comme dans tout projet de certification, la responsabilisation des hommes est essentielle*», rappelle-t-on chez Sagem. Sans oublier l'indispensable implication de la direction générale sans laquelle aucun projet d'envergure n'aboutit !

Une facture non négligeable

«*Avant de commencer, nous avons dû passer par l'étape de remise au bon niveau de la «chaîne douane» de l'entreprise. Pour cela, nous avons désigné un comité de pilotage OEA pour le suivi des procédures, avec un «leader» (le responsable douane) et un «sponsor» (le directeur général). Nous avons un correspondant unique dans chaque service (logistique, comptabilité, réception, magasin, finances, administration des ventes, etc.) et sur nos douze sites en France. Ce comité, composé de soixante coordinateurs, a passé du temps à évaluer le fonctionnement de la douane sur chaque site et à le comparer aux autres sites. Pour la préparation, nous estimons que cela représente 1000 h de travail homme* ». Un délai non négligeable. Et une «*facture* » non moins négligeable !

Dans ce type «*d'aventure* » comme la qualifie l'intervenant de Sagem, il est indispensable de prendre en compte les coûts directs (heures-homme) et induits (investissements de mise à niveau). Le montant des investissements- et leur poids relatif -n'est pas le même dans une entreprise qui produit des dispositifs à haut niveau de sécurisation, comme la défense ou l'électronique, que dans une PME qui n'avait aucune contrainte de sécurisation particulière et se



Pour une PME, l'investissement de mise à niveau peut atteindre 20 à 30 000 euros

l'attribution du statut d'OEA pour les deux cents premiers ... Des propos qu'objectent en bloc les récents certifiés OEA, dont Pierre Cornet, responsable de BOLLORE LOGISTICS. «*La DGDDI dit avoir fait preuve de souplesse... Voila qui m'étonne (...). Chez SDV, certifiée en 2009, 80 à 90% des domaines concernés par le questionnaire faisaient déjà l'objet de procédures écrites. Pourtant, nous avons dû compléter nos procédures : gestion des clés dans les entrepôts, gestion des recrutements de personnels... Quatre sites ont été audités représentant 75% des flux de marchandises et des*

droits et taxes. Les auditeurs de l'administration ont regardé de très très près les procédures et ont demandé des explications, exigé des démonstrations... Je vous garantis que ce n'était pas une discussion théorique autour de la table...», insiste-t-il.

Faire savoir son savoir-faire : les actions de TLF

Quoi qu'il en soit, une fois obtenu le précieux document, il ne faut surtout pas hésiter à le faire savoir à ses partenaires commerciaux et à demander un « minimum » de mise en place chez ses sous-traitants de mesures de sureté-sécurité.

TLF s'est déjà penchée sur la question et a rédigé une charte de partenariat vis-à-vis des partenaires de l'organisateur de transport OEA.

La Fédération a également élaboré un document à l'attention des clients des prestataires, organisateurs de transport ou transporteurs pour les impliquer dans cette démarche. Ceux-ci auront un certain nombre d'informations à fournir à leurs partenaires OEA. De la même façon, TLF a interrogé les bourses de fret et rédigé un certain nombre de recommandations vis-à-vis de celles-ci.

« Déjà quatre bourses de fret ont développé de nouvelles offres prenant en compte les nouvelles contraintes OEA », souligne Anne Sandretto.

A quand la simplification de la certification OEA ? Pour la DGDDI, une première étape va être franchie très prochainement avec la mise en place d'un questionnaire d'autoévaluation harmonisé au niveau européen. Il sera plus précis - car comportant plus de questions fermées - et plus dense, avec deux fois plus de questions. Son entrée en vigueur en France est prévue en juin prochain.

Ce que demande TLF

Pour autant, un certain nombre d'interrogations subsistent pour les participants au programme OEA. A commencer par celles émises par Anne Sandretto au nom des membres adhérents de TLF. Elles concernent, premièrement, la fréquence et la méthodologie des contrôles douaniers «a postériori». «Regardons les deux aspects des contrôles douaniers. D'une part, les contrôles de douane comportent des contrôles immédiats et d'autres a postériori. L'Administration s'est engagée à baisser le nombre de

contrôles immédiats mais avec la dématérialisation, les entreprises ont été contraintes d'accepter de transférer chez elles la responsabilité de l'archivage mixte (électronique et papier), et elles risquent d'avoir de nombreux contrôles a postériori», note Anne Sandretto. Je souhaite que soient déterminées la fréquence, la nature et la méthodologie du contrôle douanier de l'entreprise OEA. Un «guide» semble tout indiqué dans ce cas.»

Deuxièmement, «qu'en sera-t-il des contrôles de sureté-sécurité, en particulier des contrôles physiques à des points d'entrée pour des entreprises «OEA complet»? interroge-t-elle. Elle demande que l'entreprise OEA soit informée par avance de la demande de contrôle afin de s'organiser.

Parmi les autres demandes de TLF visant une simplification de la certification et des garanties pour les entreprises de

transport et de logistique, les sujets suivants figurent: la mise en œuvre des facilités prévues dans les textes ; des négociations sur les reconnaissances mutuelles avec les pays tiers et une réduction du nombre de données à transmettre — Faut-il aller jusqu'à l'exemption? « TLF serait pour à condition de clarifier la responsabilité de l'analyse de risques » ; et d'une limitation des

responsabilités des entreprises certifiées OEA en matière de lutte contre le terrorisme. Pour ce qui concerne la douane, TLF demande la mise en œuvre sur le terrain des simplifications qui sont de sa compétence et de son autorité (mise en pratique des textes publiés tels que l'échelle d'accréditation...).

Arguant de leur expérience de certifiés, Daher et Sagem et d'autres entreprises présentes à la conférence SITL ont souhaité, pour l'avenir, une concertation au niveau communautaire pour harmoniser les agréments et certifications et... (Least but not last), une économie notamment dans les délais, les coûts, les taxations douanières. La première demande a déjà été transmise au Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport (CLECAT). La balle est dans le camp de l'Europe.

FIN

Note | Il existe trois certificats:

- le certificat « simplifications douanières »;
- le certificat « sécurité/sûreté »;
- le certificat « simplifications douanières et sécurité/sûreté » qui cumule les caractéristiques et les avantages des deux précédents certificats.



D'après une enquête de TLF, quatre bourses de fret ont intégré à leur offre les nouvelles contraintes OEA