

OEA et dématérialisation : une réelle opportunité pour les entreprises

Par Olivier Layec,

ALIS INTERNATIONAL

Avec l'entrée en vigueur au sein de l'Union européenne du « Code des Douanes de l'Union » et la toujours trop réelle menace terroriste, obtenir le statut d'Opérateur Économique Agréé est plus que jamais indispensable pour les entreprises du monde de la logistique. Or, garantir et optimiser l'obtention du statut d'OEA nécessite le déploiement d'outils de dématérialisation... qui eux-mêmes sont rendus indispensables par la nécessaire maîtrise des coûts et la concurrence exacerbée dans le domaine du transport international. Jamais convergence d'intérêts n'avait, à ce point, débouché sur un mariage aussi heureux.

NÉ EN 2005 des attentats de New York (2001) et de Madrid (2004), c'est à l'ombre des attaques terroristes de Paris du 13 novembre 2015 que le statut européen d'Opérateur Économique Agréé (OEA) a fêté son dixième anniversaire. C'est effectivement le 13 avril 2005, au cœur du règlement européen n°648 que le terme d'OEA fait, pour la première fois, son apparition.

Concrètement, ce texte européen, puis ceux qui suivront, précise que les acteurs économiques titulaires d'un statut OEA Agréé peuvent bénéficier de facilités et simplifications en matière douanière, tout en étant rangés dans la catégorie des entreprises de confiance, garantissant un certain niveau de sûreté. Trois statuts ont été initialement institués (sûreté/sécurité, facilitations douanières et « complet »), et le Code des Douanes de l'Union (CDU),

applicable au printemps 2016, permettra une réforme à la marge du dispositif.

Ce nouveau code dont les maîtres mots sont la gestion des risques et l'environnement sans support papier sera une réelle source d'opportunités pour les entreprises disposant du statut OEA. Le CDU réserve aux OEA un accès exclusif à de nouvelles autorisations douanières : le dédouanement centralisé communautaire, l'inscription dans les écritures avec dispense de notification de présentation, l'auto-évaluation et la réduction de la garantie globale sur les dettes nées. Il permettra également de nouvelles facilitations, par exemple en matière de contrôle. A contrario, les critères d'attribution de l'OEA seront renforcés, c'est donc un nivellement par le haut que le monde du dédouanement constatera.

Dix ans après sa naissance et alors qu'un gros millier de statuts ont été délivrés par la Douane française, environ 15 000 au niveau de l'Union européenne, quels enseignements peut-on tirer pour les entreprises et en quoi la dématérialisation constitue-t-elle une opportunité pour l'OEA, et vice versa ? Quels sont les chantiers encore ouverts ?

Un acteur responsable du dédouanement

Avec le Code des Douanes de l'Union et la disparition programmée du commissionnaire en douane, ce qui était annoncé en 2005 sera demain une réalité : le statut OEA va devenir l'instrument principal du dédouanement. L'exigence d'obtention du statut justifiera pleinement et entièrement la fiabilité de l'opérateur et un représentant en douane agréé OEA pourra, de droit, fournir ses services dans un État membre autre que celui dans lequel il est établi. Il convient de bien situer l'enjeu pour les entreprises : celles qui ne sont pas agréées OEA devront justifier, par d'autres moyens nécessairement moins fiables et moins pertinents, leur compétence et leur rapport de confiance avec l'administration. A contrario, les opérateurs OEA bénéficieront de facto de cette confiance et pourront, sans contrainte complémentaire, dédouaner pour le compte d'autrui. Inévitablement, tout ceci mènera à un nivellement « par le haut » de la profession et ceux qui ne pourront pas s'adapter subiront la loi de Darwin et disparaîtront.

Pour les entreprises du monde de la logistique, il n'y aura aucun appel : c'est « être ou ne pas être ». Bien évidemment, comme elles le font depuis plusieurs années, les entreprises agréées feront valoir leur statut d'Opérateur Économique Agréé sur le plan marketing afin de mieux vendre la qualité de leur prestation. L'approche est louable et, sans doute, cohérente. Elle ne doit toutefois pas masquer la réalité de l'enjeu : pour être utilisé à bon escient, l'OEA ne

En quoi est-il indispensable à la dématérialisation ? Sans tomber dans la caricature, on peut aussi monter un moteur de Ferrari sur une 2CV... Il est évident que le certificat d'OEA, avec les contraintes opérationnelles déjà évoquées, les obligations de contrôle et d'audit, constitue le canevas idéal pour une dématérialisation aboutie. Une dématérialisation qu'il va catalyser et qui va, tout naturellement, trouver son chemin et utiliser idéalement les outils communautaires.

doit pas être un logo passif figurant sur un site internet, il doit être un élément du produit lui-même. Très peu d'entreprises agréées semblent l'avoir compris : être OEA, cela signifie faire valoir un partenariat privilégié avec la douane, mais cela signifie surtout l'affirmation, *urbi et orbi*, des règles de conformité les plus exigeantes en matière de dédouanement et de sûreté/sécurité. Cette conformité, certifiée par l'administration elle-même, est une exigence très forte des appels d'offres logistiques internationaux et constitue un élément majeur du produit logistique. Pour être optimisée, elle doit être structurée.

Les contraintes et les avantages du statut pour l'entreprise certifiée

Obtenir le statut « OEA complet », c'est-à-dire facilitations douanières et sûreté/sécurité, nécessite que l'entreprise déploie, et surtout contrôle, quatre séries de processus : les processus purement douaniers, les processus de sûreté/sécurité, les processus opérationnels internes (hors douane) et les processus externalisés. Sans oublier la responsabilité, la maîtrise et la responsabilisation des collaborateurs, de même que leur nécessaire polyvalence. Ce déploiement et ce contrôle régulier constituent, il ne faut pas le nier, une charge de travail qui peut s'avérer importante. Il est difficile de construire un statut d'OEA, et surtout de le maintenir, sans dédier à la mission une ou plusieurs personnes.

La maîtrise des sous-traitants, dont l'OEA est constamment responsable, constitue sans nul doute la mission la plus contraignante car la chaîne de sûreté ne vaut que par son maillon le plus faible et toute rupture de la chaîne implique la nullité de l'ensemble du processus. En clair, être OEA et sous-traiter une partie de la mission logistique à une entreprise qui n'est ni OEA, ni sous contrôle, revient à nier le principe même de l'OEA et de la sûreté. Là encore, le marketing ne peut être un simple emballage. Alors il faut homologuer les sous-traitants, les auditer et les contrôler régulièrement, afin de s'assurer que leurs affirmations sont et restent valables. Tout ceci avec une épée de Damoclès que peu d'acteurs ont perçue : une responsabilité civile potentiellement très lourde en cas de manquement aux obligations. Très lourde, et très difficilement assurable.

La dématérialisation, pour mieux maîtriser les risques

C'est pourtant le chemin de l'histoire. Ne pas l'emprunter, c'est disparaître. A défaut de pouvoir assurer le risque - quelle compagnie d'assurance assurerait les conséquences civiles d'un attentat résultant de matières radioactives ou chimiques impunément importées sur le territoire de l'Union européenne par l'intermédiaire d'un OEA ? - il s'agit de le canaliser, de le limiter et de le structurer. Même s'il convient de rester prudent, un OEA dont



alis
site
international

les processus seraient structurés et contrôlés conformément aux textes européens pourrait difficilement être poursuivi en responsabilité car il faudrait démontrer sa faute inexcusable.

C'est là qu'intervient la dématérialisation des processus : une chaîne opérationnelle entièrement automatisée, dématérialisée, contrôlée par des responsables permet, par exemple, de garantir que le sous-traitant untel, homologué il y a deux ans, a bien été audité depuis son intégration ; qu'il a bien transmis son attestation d'OEA à jour ou l'exemplaire de la déclaration de sûreté ; que ses locaux sont toujours sécurisés et ses personnels contrôlés, etc. L'intervention humaine n'est surtout pas supprimée, mais elle se contente de piloter et de contrôler.

La dématérialisation, pour optimiser les avantages du statut d'OEA

Dématérialiser, c'est d'abord réduire les risques d'erreurs, qu'il s'agisse de mauvaises saisies informatiques ou d'erreurs, de « routing » ou de transfert de documents ou de colis. Que les entreprises calculent, chaque année, ce que leur coûtent les erreurs opérationnelles et elles comprendront que l'investissement dans la dématérialisation et l'automatisation est rentable ! Les audits réalisés auprès de plusieurs commissionnaires de transport sont flagrants : en moyenne, sur 20 dossiers litigieux ou contentieux, représentant un montant global de près de deux millions d'euros, 90 % du risque aurait pu être supprimé par une dématérialisation des documents et des processus. Attestations d'assurances non réclamées, inversion du contenu de remorques, instructions de chargement non transmises au sous-traitant, mauvais « routing » d'un colis avec réparation du dommage, clients non garantis financièrement, perte d'un document entraînant mauvaise liquidation de droits et taxes, non prise en compte de contingents douaniers, la liste est longue... mais le mal n'est pas sans remède.

Certes, la dématérialisation des documents sans l'automatisation des processus ne répond qu'à une partie de la problématique. En outre, il est impossible d'atteindre le niveau « zéro défaut », mais les

avantages espérés sont nombreux : réduire sensiblement le nombre de litiges et de contentieux, garantir une mise à jour des contrats clients et fournisseurs, répondre aux exigences de la mise en conformité, réduire les impayés, réduire les risques de vol, de perte et de retard, supprimer tout ou une partie des amendes en douane et des redressements de droits et taxes, diminuer le montant des primes d'assurance... car on ne négocie bien avec une compagnie d'assurance qu'à la condition de démontrer un risque opérationnel et financier parfaitement limité et maîtrisé.

Mais quid de l'OEA dans ce processus ? En quoi est-il indispensable à la dématérialisation ? N'est-il pas possible d'engager un chantier de dématérialisation de la chaîne logistique sans être OEA ? Sans tomber dans la caricature, on peut aussi monter un moteur de Ferrari sur une 2CV... Il est évident que le certificat d'OEA, avec les contraintes opérationnelles déjà évoquées, les obligations de contrôle et d'audit, constitue le canevas idéal pour une dématérialisation aboutie. Une dématérialisation qu'il va catalyser et qui va, tout naturellement, trouver son chemin et utiliser idéalement les outils communautaires, notamment les systèmes dits « Cargo Community Systems » (CCS), qui permettent à la fois un parfait traitement de la prise en charge douanière (le suivi de marchandises), une automatisation des procédures ICS et ECS (Import Control System et Export Control System), et, enfin, l'attribution de nouvelles facilitations douanières, le plus souvent locales, du fait d'une totale transparence des informations détenues par les opérateurs. Par ailleurs, cette dématérialisation et le déploiement des CCS doivent aller de pair avec l'introduction de nouveaux systèmes d'information par les douanes nationales. Ainsi, en France, plusieurs téléprocédures (DELTA C et DELTA D) doivent migrer pour donner naissance à DELTA G.

Avec le CDU et la nouvelle menace terroriste, le statut OEA est plus que jamais indispensable. Ne pas être OEA, c'est disparaître. Or, garantir et optimiser le statut d'OEA nécessitent le déploiement d'outils de dématérialisation... qui eux-mêmes sont rendus indispensables par la

nécessaire maîtrise des coûts et la concurrence exacerbée dans le domaine du transport international. Jamais convergence d'intérêts n'avait, à ce point, débouché sur un mariage aussi heureux !

Au final, la dématérialisation permet bien d'optimiser tous les avantages de l'OEA :

- meilleure maîtrise des processus (procédures à jour et gestion des dysfonctionnements en ciblant les causes, mises à jour des contrats, engagement et information au risque de fraude vis-à-vis du personnel, etc.) ;
- meilleure connaissance des contraintes et exigences propres à l'entreprise (plan de sécurité, panneau d'information, indicateurs clés de performance, tableau de polyvalence, port des équipements de protection individuelle, etc.) ;
- diminution du nombre d'accidents du travail et des risques sociaux pour l'entreprise ;
- baisse des coûts d'assurance due à une meilleure gestion interne ;
- forte sensibilisation de toute l'entreprise et de ses collaborateurs en matière de sûreté/sécurité.

Restent tout de même quelques questions, sans lesquelles le monde de la logistique serait trop simple : comment bien analyser les processus appelés à être dématérialisés, comment bien sécuriser cette dématérialisation et prévenir les attaques extérieures, comment amener les PME et les TPE à rentrer dans un dispositif qui, de prime abord, ne semble pas dimensionné pour elles et, last but not least, comment accélérer l'harmonisation internationale et la reconnaissance mutuelle des statuts.

Les chantiers encore ouverts sont donc nombreux et il faut s'y atteler sans tarder. Ils ne doivent surtout pas être un mauvais alibi pour ne pas investir les champs de la dématérialisation et de l'OEA, tellement liés.

En savoir +
www.alis-intl.com