

**UNIVERSITE DE DROIT, D'ECONOMIE ET DES
SCIENCES D'AIX MARSEILLE**

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



LE STATUT D'OPÉRATEUR ÉCONOMIQUE
AGRÉÉ

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Professionnel Droit Maritime et des Transports

Présenté par Mlle Clarisse BALLADUR
Sous la direction de Maître Christian SCAPEL

Année universitaire 2013-2014

« Le commerce, en se développant, nous a guéri des préjugés barbares et destructeurs ; il a uni et mêlé les hommes de tous les pays et de toutes les contrées. La boussole ouvrit l'univers ; le commerce l'a rendu sociable. »

Portalis, discours préliminaire du premier projet de Code civil



REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier en premier lieu le Centre de Droit Maritime et des Transports pour la qualité de ses enseignements et l'implication de ses intervenants.

En second lieu, j'adresse mes remerciements les plus sincères à Maître Christian SCAPEL pour sa disponibilité et son aide dans l'élaboration de ce mémoire, ainsi qu'à Marjorie VIAL pour sa patience et sa gentillesse.

Enfin, je remercie mes parents pour leurs conseils avisés et Monsieur Jean-Pierre BOUISSET pour son soutien et son aide précieuse.

TABLE DES ABRÉVIATIONS ET SIGLES

UTILISÉS

AEO :	Authorised Economic Operator ¹
AEOC :	Certificat OEA Simplifications douanières
AEOF :	Certificat OEA Simplifications douanières/Sécurité et sûreté
AEOS :	Certificat OEA Sécurité et sûreté
ADETEF :	Agence de Coopération du Ministère des Finances français
CDC :	Code des Douanes Communautaire
CDM :	Code des douanes modernisé
CDU :	Code des Douanes de l'Union
COMPACT :	Compliance Partnership Customs and Trade ²
CSI :	Container Security Initiative ³
C-TPAT :	Customs-Trade Partnership Against Terrorism ⁴
DAC :	Dispositions d'application du CDC
DGDDI :	Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects
EA :	Exportateur agréé
ECS :	Export Control System ⁵
ENS :	Déclaration sommaire d'entrée sûreté-sécurité
FMI :	Fonds Monétaire International
HR1 :	House Resolution 1
ICS :	Import Control System ⁶
ISO :	Organisation Internationale de Normalisation
OEA :	Opérateur Économique Agréé
OMC :	Organisation Mondiale du Commerce

¹ Traduction française : « *Opérateur économique agréé* »

² Traduction française : « *Partenariat entre les autorités douanières et les entreprises pour le respect de la réglementation* ».

³ Traduction française : « *Initiative de sécurité des conteneurs* »

⁴ Traduction française : « *Programme douanier pour la sûreté des échanges commerciaux* »

⁵ Traduction française : « *Système de contrôle à l'export* »

⁶ Traduction française : « *Système de contrôle à l'import* »

OMD : Organisation Mondiale des Douanes
QAE : Questionnaire d'Auto-évaluation
SAFE : Security And Facilitation of the Environment⁷
TLF : Transport et Logistique de France

⁷ Traduction française : « *Sûreté et assistance de l'environnement* »

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
PARTIE 1 : LA NAISSANCE DU STATUT D'OPÉRATEUR ÉCONOMIQUE AGRÉÉ	16
Chapitre 1 : La réaction de l'Europe	17
Chapitre 2 : Les différents types de certifications et l'option choisie par la France	27
PARTIE 2 : LA RÉALITÉ DU STATUT D'OPÉRATEUR ÉCONOMIQUE AGRÉÉ	33
Chapitre 1 : L'accès au statut	34
Chapitre 2 : La certification	48
PARTIE 3: LES OBLIGATIONS ET LA RESPONSABILITÉ DE L'OPÉRATEUR ÉCONOMIQUE AGRÉÉ	68
Chapitre 1 : Les obligations du titulaire du statut	69
Chapitre 2 : La responsabilité du titulaire du statut	75
CONCLUSION	84
BIBLIOGRAPHIE	86
TABLE DES MATIÈRES	90

INTRODUCTION

« Être certifié OEA, c'est, au terme d'une démarche projet douane-entreprise, obtenir un label de confiance douanier européen, reconnu sur la scène internationale. C'est bénéficier, sous réserve de répondre aux critères requis, de facilités en matière de procédures douanières ou de contrôles douaniers liés à la sécurité et la sûreté⁸. C'est, enfin, se donner un important avantage commercial et concurrentiel. »⁹

La sécurisation de la chaîne logistique internationale est une démarche mondiale dans laquelle s'inscrit la certification OEA. Cette mission est confiée aux administrations douanières de chaque État. L'objectif est la sécurisation complète et totale de cette chaîne où chacun de ses maillons est titulaire d'un certificat OEA ou d'un certificat de sûreté équivalent¹⁰.

« L'obtention du statut d'Opérateur Économique Agréé est donc un enjeu majeur pour tous les acteurs du commerce international »¹¹. Cependant, ce statut particulier ne trouve pas ses racines en Europe. Il convient de reconstituer son histoire afin de mieux comprendre son importance et les raisons de sa mise en place.

⁸ Une distinction est à faire entre le terme de sécurité et celui de sûreté. La sécurité peut être définie comme l'ensemble des mesures préventives visant à protéger les personnes, les biens ou le transport contre les risques accidentels. La sûreté quant à elle, peut être définie comme l'ensemble des mesures préventives visant à protéger les personnes, les biens ou le transport contre les menaces d'actions illicites intentionnelles.

⁹ [http://www.douane.gouv.fr/Portals/0/fichiers/datadouane/publication-douane/pour-les-professionnels/le-statut-d-operateur-economique-agree-\(oea\).pdf](http://www.douane.gouv.fr/Portals/0/fichiers/datadouane/publication-douane/pour-les-professionnels/le-statut-d-operateur-economique-agree-(oea).pdf)

¹⁰ A.Comte, *Réussir sa certification OEA*, Celse, 2010.

¹¹ A.Comte, *Réussir sa certification OEA*, Celse, 2010.

I) Description de l'environnement international et de la montée du terrorisme avec l'apogée du 11 septembre 2001 aux États-Unis

Avant le 11 septembre 2001, le contexte international était marqué par l'hyper-puissance américaine. Les États-Unis sont au sommet de leurs forces militaires, ils ne craignent rien, ni personne.

Selon Pascal Boniface, directeur de l'Institut de relations internationales et stratégiques¹², le monde subit, à cette époque, l'unilatéralisme américain qui ne cesse de se propager. Dans les années 90, l'Europe se construit petit à petit, malgré le désarroi des pays en voie de développement, la situation qui s'aggrave au Proche-Orient et les crises dans le monde arabe.

Il considère cependant que le 11 septembre 2001 n'a pas changé le monde. Le terrorisme a toujours plus ou moins existé sous différentes formes. Seulement, la grande différence qui voit le jour avec ces attentats du World Trade Center, c'est le fait pour les États-Unis d'être touchés directement sur leur territoire, chose qui n'était plus arrivée depuis 1812.

Les attentats du 11 septembre ont choqué les États-Unis, mais aussi tout le monde occidental. La menace terroriste s'est faite omniprésente et les américains ont en profité pour mettre en exécution des conquêtes qu'ils avaient en tête et qui se sont vues justifiées selon eux par les attentats. Cela a notamment été le cas de la guerre en Afghanistan.

Les États-Unis n'ont pas compris comment une telle catastrophe avait pu se produire sur leur territoire et sur ces symboles de leur toute puissance. Une véritable prise de conscience est apparue, et la peur générée par le terrorisme a créé chez eux une sécurisation à outrance.

¹² <http://www.iris-france.org/Interviews-2002-09-11b.php3> / S.Enderlin, « Le 11 septembre n'a pas changé le monde », Paris, *Le Temps*, 11/09/2002

II) L'installation d'un protectionnisme sécuritaire aux États-Unis

Les américains soucieux de protéger leur pays, ont mis en place un protectionnisme sécuritaire en obligeant le reste du monde à subir leurs exigences en matière de sûreté/sécurité. Ces exigences ont été matérialisées par trois mesures différentes : le Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), le Container Security Initiative (CSI) et la loi « HR1 ».

A) Le Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)

Le C-TPAT est une « *certification par laquelle tous les participants de la chaîne d'approvisionnement coopèrent avec la douane américaine à l'élaboration des méthodes sécuritaires pour chacune des phases de leurs opérations. Le programme répond aux préoccupations de sécurité contre les menaces terroristes à l'importation des marchandises aux États-Unis*¹³ ». Ce partenariat entre la Douane et les entreprises a été mis en place dès le mois de novembre 2001, très peu de temps après les attentats à New York. Les américains se sont ainsi montrés très réactifs face à la menace terroriste dont l'ombre n'a cessé de se propager. Pour obtenir cette certification, les entreprises doivent subir un audit.

L'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) a répertorié environ 10 000 entreprises à travers le monde qui font partie de ce partenariat douane américaine-entreprise¹⁴. Un questionnaire est mis à la disposition des entreprises voulant obtenir la certification, questionnaire portant essentiellement sur la sécurité.

¹³ <http://www.c-tpat.ca/ctpat.html>

¹⁴ L.PASCAL, *L'opérateur économique agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international?*, Les Éditions du Net, 2012, p.8.

Les critères d'éligibilité à l'obtention de la certification C-TPAT, sont énumérés par Lionel PASCAL¹⁵ dans son ouvrage¹⁶. On y trouve : les contrôles à l'accès de l'entreprise, la sécurisation physique des entrepôts et de la manutention, la surveillance des employés de l'entreprise, le contrôle des employés lors de l'embauche, la formation permanente à la sécurité des employés, la sécurisation du système informatique de l'entreprise, la surveillance des bases de données, la connaissance des fournisseurs et clients et enfin le dépistage des mauvais clients.

Le C-TPAT a essentiellement deux objectifs qui sont la sécurisation optimale des importations aux États-Unis en imputant la responsabilité des contrôles aux importateurs, et l'application uniforme de la procédure à toute la chaîne logistique¹⁷.

Pour l'auteur précédemment cité, « *la priorité n'est plus à la collecte fiscale, voire à la protection des consommateurs ; mais très clairement à la sécurisation des échanges internationaux* ». Telle est la voie suivie par le Canada, le Royaume-Uni ou encore l'Australie¹⁸. Mais le C-TPAT n'a pas été la seule mesure mise en place par les États-Unis.

B) Le Container Security Initiative (CSI)

Le Container Security Initiative (CSI)¹⁹ a été instauré en janvier 2002. Il concerne les ports maritimes. Ce système consiste à contrôler physiquement le conteneur et le moyen de transport sur le territoire étranger. C'est encore une mesure visant à protéger le territoire américain contre le terrorisme. Afin d'exercer ce contrôle dans les

¹⁵ Expert douanier de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), de l'Agence de Coopération du Ministère des Finances français (ADETEF) et du Fonds Monétaire International (FMI).

¹⁶ L.PASCAL, *L'opérateur économique agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international?*, Les Éditions du Net, 2012, p.8 et p.9.

¹⁷ <http://www.c-tpat.ca/ctpat.html>

¹⁸ L.PASCAL, *L'opérateur économique agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international?*, Les Éditions du Net, 2012, p.9.

¹⁹ Le « *Container Security Initiative* » est un terme anglais qui signifie en français « *L'initiative pour la sécurisation du trafic commercial par container* ».

meilleures conditions, les États-Unis ont mis en place une certaine procédure avant que le chargement du navire ne soit effectué. Cette procédure a consisté dans un premier temps pour les Autorités américaines, à créer une liste des vingt plus grands ports du monde. Ensuite, elles ont donné des directives aux responsables de ces ports consistant notamment à informer préalablement les douanes américaines installées dans le port en question sur un certain nombre de points avant de charger les navires, mais aussi à permettre à celles-ci d'en vérifier le contenu suspect et donc les marchandises²⁰.

L'expert douanier, L.PASCAL, prend ensuite pour exemple le cas du port du Havre²¹. Cet exemple est justifié par le fait qu'en juin 2002, un accord a été conclu avec les douanes américaines afin que ce port accepte d'accueillir des fonctionnaires américains dans ses locaux. Mais cette convention était nécessaire compte tenu du trafic entre le Havre et les États-Unis qui chaque année comptait près de 400 000 conteneurs à destination des États-Unis. L'auteur poursuit, constatant que les ports qui n'ont pas eu la réactivité du port havrais, ce sont vus relayés au second plan.

Le Container Security Initiative a été complété en 2003 par la « règle des 24h ». Puisque les conteneurs ne pouvaient pas tous être scannés, les États-Unis ont ciblé leur attention sur les marchandises à risque. Les Autorités américaines imposent « que toute marchandise entrant sur le territoire américain ait été déclarée au moins 24h avant l'embarquement sur le navire situé à l'étranger au service des douanes »²². La procédure n'est pas terminée, puisque 24h après le départ du navire le manifeste doit être transmis par voie électronique aux services américains.

²⁰ L.PASCAL, *L'opérateur économique agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international?*, Les Éditions du Net, 2012, p.6.

²¹ L.PASCAL, *L'opérateur économique agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international?*, Les Éditions du Net, 2012, p.6.

²² L.PASCAL, *L'opérateur économique agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international?*, Les Éditions du Net, 2012, p.7.

En cas de non-respect de ces règles, le navire n'aura pas le droit de décharger dans un port américain. Les États-Unis mettent donc les États commerçant avec eux face à un choix qui consiste soit à se conformer aux règles, soit à ne plus échanger avec les américains. La priorité est la sûreté/sécurité. C'est dans cette optique qu'a ensuite été votée la « loi HR1 » dite « 100% scanning ».

C) La loi « HR1 »

Afin de vérifier correctement les conteneurs suspects et de ne rien laisser passer, les États-Unis ont mis en place en 2007, la politique du « 100% scanning »²³. Cette politique a été instaurée via la loi « *House Resolution One* » dite « *HR1* » votée par le Congrès américain en juillet 2007. Celle-ci consiste à scanner les conteneurs à destination des États-Unis, cependant si chaque conteneur devait être scanné, outre les besoins techniques qui devraient être mis en oeuvre et les coûts que cela engendrerait, le commerce international s'en verrait fortement ralenti. C'est pourquoi le 100% scanning n'est pas efficacement mis en place, l'Union européenne scanne environ 2% des conteneurs. C'est une mesure très difficile à respecter et donc son entrée en vigueur a été reportée, alors que la date initiale était fixée à 2012.

Toutes ces mesures mises en place par les États-Unis n'ont pas apaisé leur rancœur d'avoir subi ces attentats du 11 septembre.

III) La critique américaine concernant le laxisme des États européens

Pour les États-Unis, les principaux responsables de cette tragédie qu'a été le 11 septembre, sont les États européens. En effet, ces derniers considèrent qu'avec l'ouverture des frontières instaurée par les Accords de Schengen, les pays européens ont permis aux terroristes de circuler librement d'un pays à un autre sans avoir de contrôles stricts.

²³ A.HYEANS, *La douane au coeur de la stratégie internationale des entreprises : du contrôle au partenariat*, L'Harmattan, 2012, p.27.

De ce fait, les États-Unis estiment que l'absence de maîtrise des mouvements au sein de l'Europe est la source des attentats du World Trade Center. Pour eux, les terroristes sont venus d'Europe ou ont circulé en Europe, chose qu'ils n'auraient pas pu faire aux États-Unis.

Les américains sont puissants, sécuritaires et protectionnistes, ils ne voient l'Europe que comme un ensemble de pays dont le laxisme laisse libre cours au terrorisme. Cette politique de sécurisation n'a pas seulement été mise en place par les États-Unis, mais également par l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

IV) La prise de position de l'OMD : le Cadre des normes SAFE

Le Cadre des normes SAFE²⁴ a été adopté en juin 2005 à Bruxelles par l'Organisation mondiale des douanes (OMD). C'est un outil qui vise au renforcement de la sécurisation de la chaîne logistique et des échanges internationaux de marchandises. Il s'appuie sur une double coopération : « *douane-douane* » et « *douane-entreprises* ». Le but est donc encore la sécurité et la sûreté, mais aussi la fluidité des transports et de la chaîne logistique.

L'Union Européenne donne les quatre éléments clés du Cadre des normes SAFE qui sont la transmission par voie électronique des renseignements préalables de la déclaration de chargement, une gestion cohérente des risques par les adhérents au Cadre, un contrôle des conteneurs et du fret à haut risque par l'administration des douanes du pays expéditeur et enfin la définition des « *avantages que la douane offrira aux entreprises qui appliquent les pratiques conseillées et respectent les normes minimales en matière de sécurité de la chaîne logistique* »²⁵.

C'est en s'appuyant sur le Cadre des normes SAFE que l'Union Européenne a adopté le statut d'opérateur économique agréé. Le Cadre a

²⁴ « *Security And Facilitation of the Environment* »

²⁵ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/normes_wco_fr.pdf

été modifié en juin 2007 afin d'y intégrer la notion et d'en préconiser la mise en place. Le statut a également pu voir le jour grâce au modèle sur lequel les autorités douanières européennes se sont appuyées, le modèle COMPACT²⁶.

V) Le modèle COMPACT

Le cadre COMPACT est un cadre commun d'évaluation des risques posés par les opérateurs économiques. À cet effet, un groupe projet a été créé par « *Douane 2002* »²⁷. Le modèle COMPACT a été la base des relations douanes-commerce. Son rôle est de réguler les objectifs à atteindre et de servir d'outil méthodique pour les douanes. C'est ainsi qu'il a été utile lors du projet OEA afin de préciser les besoins et de permettre aux administrations douanières européennes d'avoir un support de travail. Dans la démarche OEA, il est donc le moyen de savoir si l'opérateur économique répond aux exigences souhaitées et la façon d'aboutir à des résultats convaincants. Cet outil, comme les autres, n'est là que pour tenter de rendre le statut d'opérateur économique agréé réalisable et viable.

VI) Problématique

Véritable réponse faite aux États-Unis, ce statut va être l'objet de notre réflexion, réflexion qui sera articulée autour de plusieurs questions notamment celle de savoir comment le statut d'opérateur économique agréé est-il né et quelle est sa véritable efficacité? Outre ces deux interrogations, nous nous poserons la question de savoir s'il est possible de considérer que l'opérateur économique agréé souffre d'une responsabilité aggravée.

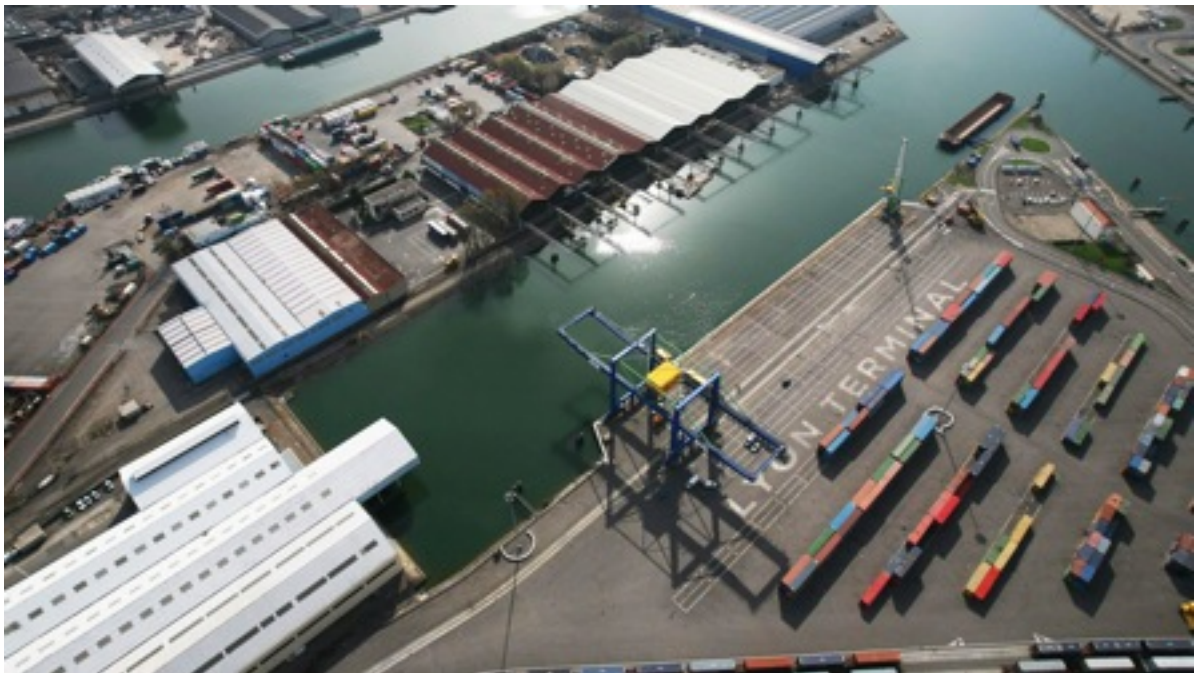
²⁶ COMPACT signifie en anglais : « *Compliance Partnership Customs and Trade* » dont la traduction française est « *Partenariat entre les autorités douanières et les entreprises pour le respect de la réglementation* ».

²⁷ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/ao_compact_model_fr.pdf

VII) Plan

Afin d'étudier au mieux ce statut d'OEA et ses impacts, il convient de mettre en avant son démarrage (**Partie I**). La naissance de ce certificat sera donc étudiée au travers principalement de la réaction dont a fait preuve l'Europe et des différents types de certifications proposés. Une fois le statut créé, celui-ci doit être mis à la dispositions des entreprises souhaitant en obtenir les privilèges et nous aborderons donc la réalité du statut d'OEA (**Partie II**) en mettant en avant l'accès au statut et la certification en elle-même. Enfin, cet accord de confiance entraine des obligations et une responsabilité dont nous allons examiner la nature (**Partie III**).

PARTIE 1 : LA NAISSANCE DU STATUT D'OPÉRATEUR ÉCONOMIQUE AGRÉÉ



Après que les États-Unis se soient dotés d'un système de protection renforcée à l'importation, et suite à leurs fortes critiques des États membres de l'Union européenne, l'Europe n'a pas eu d'autres choix que de réagir (**Chapitre 1**) et de s'imposer sur la scène internationale comme un modèle d'inviolabilité par le biais de ses certifications OEA (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 : La réaction de l'Europe

La réaction de l'Europe s'est faite de manière réfléchie et construite, c'est pourquoi dans un premier temps un cadre normatif a été instauré, puis un comité d'étude a été créé afin de trouver la solution la plus adaptée aux besoins des États membres de l'Union. Le concept d'OEA de plus en plus présent, a démontré une véritable volonté d'imperméabilisation de la Douane européenne, traduite par une protection à l'importation et à l'exportation.

Section 1 : Le cadre normatif

Le paysage normatif entourant le statut d'OEA est essentiellement composé du Règlement n°648/2005 dit amendement sûreté, ainsi que du Règlement n°1875/2006. Mais le rôle du Code des douanes de l'Union n'est pas à négliger, de même que celui des lignes directrices, même si celles-ci ne sont pas contraignantes.

§1 : Le Règlement (CE) n°648/2005

Le Code des Douanes Communautaire (CDC) a été modifié par le Règlement (CE) n°648/2005 (dit amendement sûreté) du Parlement Européen et du Conseil du 13 avril 2005²⁸. Dans son article 5 *bis*, le Règlement traite de l'opérateur économique agréé. Il dispose que « *les autorités douanières, au besoin après consultation d'autres autorités compétentes, accordent, sous réserve des critères visés au paragraphe 2, le statut d'opérateur économique agréé à tout opérateur économique établi sur le territoire douanier de la Communauté* »²⁹.

²⁸ JOUE L 117 du 4 mai 2005.

²⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:117:0013:0019:fr:PDF>

Il oblige les opérateurs intervenant dans la chaîne logistique internationale à transmettre de manière électronique et anticipée la déclaration sommaire, en détail ou simplifiée, à l'importation et à l'exportation³⁰. Le Règlement n°648/2005 n'a pas été le seul acteur normatif concernant le statut d'opérateur économique agréé.

§2 : Le Règlement (CE) n°1875/2006

Ce Règlement a été suivi par un autre règlement : le Règlement (CE) n°1875/2006 du 18 décembre 2006³¹. Celui-ci dispose que « *les dispositions relatives à l'octroi du statut d'opérateur économique agréé s'appliquent à compter du 1^{er} janvier 2008 afin de permettre aux États membres de mettre en place les structures administratives nécessaires* »³². Ainsi, les États membres devront dès le 1^{er} janvier 2008, être en mesure d'étudier les demandes de certification et de réaliser les audits³³.

Il prévoit aussi les conditions et les modalités d'application du statut d'OEA à partir du 1^{er} janvier 2009 : « *afin d'accorder un délai raisonnable aux États membres et aux opérateurs économiques pour adapter leurs systèmes électroniques, il convient d'appliquer les dispositions du présent règlement relatives à la définition des données exigées et au dépôt par voie électronique des informations préalables à l'arrivée ou à la sortie à compter du 1^{er} juillet 2009* »³⁴. Outre les règlements, un nouveau code va faire son entrée sur la scène européenne.

§3 : Le Code des douanes de l'Union (CDU)

Les dispositions du Code des douanes de l'Union (CDU) sont fixées par le règlement n° 952/2013 du 9 octobre 2013 qui entrera en application le 1^{er} juin 2016. Il est destiné à remplacer le Code des douanes communautaire (CDC) instauré par le Règlement n°2913/92 du Conseil et le Code des douanes modernisé (CDM) mis en place par un Règlement n°450/2008 du 23 avril 2008 du Parlement européen et du Conseil de l'UE. C'est donc le Code des douanes de l'Union qui a pris la relève.

³⁰ <http://www.interdouane.com/images/presentationaao.pdf>

³¹ JOUE L 360 du 19 novembre 2006.

³² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:360:0064:0125:FR:PDF>

³³ <http://www.interdouane.com/images/presentationaao.pdf>

³⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:360:0064:0125:FR:PDF>

Jean-Michel Thillier, sous-directeur du commerce international à la Direction générale des douanes et droits indirects, énonce que « *les objectifs du CDU sont les mêmes que ceux du CDC modernisé : la douane électronique, l'harmonisation et la simplification des procédures, avec l'insertion des mesures sécuritaires, la modernisation du dédouanement* »³⁵. Enfin, nous pouvons citer un dernier cadre qui n'est pas un cadre normatif, mais un cadre explicatif, non contraignant : les lignes directrices OEA.

§4 : Les Lignes Directrices OEA

Afin de permettre une application homogène des règles gravitant autour du concept d'OEA, la Commission européenne a élaboré ce qu'elle a appelé les « *lignes directrices OEA* » (TAXUD/2006/1450) du 29 juin 2007.

Cependant, celles-ci sont nées sans que l'Administration douanière ait assez de recul sur l'OEA, et ces premières lignes directrices se sont avérées défailtantes. C'est pourquoi, de nouvelles lignes directrices ont été éditées par la Commission européenne (TAXUD/B2/047/2011 - Rév. 3), le 17 avril 2012. C'est sur cette deuxième version que notre travail va s'appuyer.

Il convient toutefois de noter que ces documents (aussi bien la première version que la deuxième), ne constituent pas un acte juridiquement contraignant et ont un caractère explicatif.

Le cadre normatif ayant été abordé, il convient à présent d'étudier les démarches qui ont été réalisées par l'Union européenne par la suite, et notamment celle de l'action pilote.

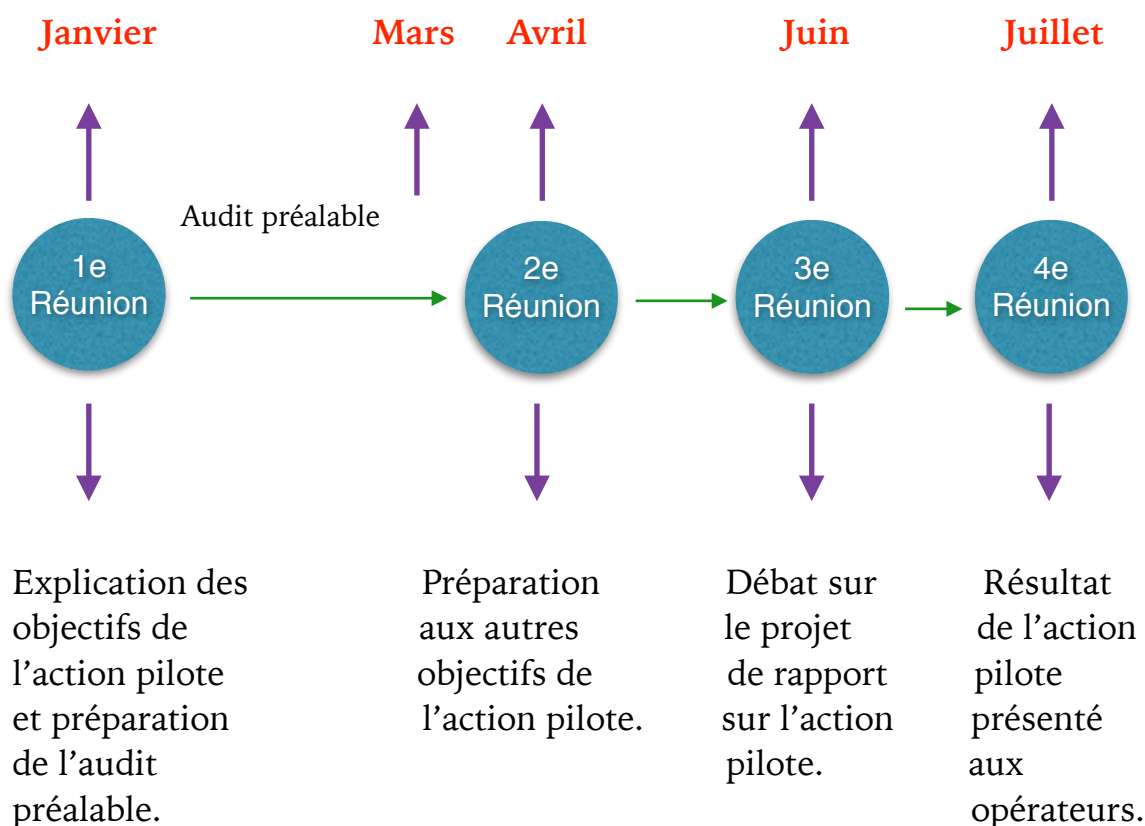
Section 2 : La création d'un comité d'étude

À la suite de ces règlements, il semblait important de tester ce statut d'OEA. Pour ce faire, l'action pilote ³⁶ a été mise en place. Elle a duré de janvier 2006 à juillet 2006.

³⁵ <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/61106/les-principales-dispositions-du-futur-code-des-douanes-de-l-union-.html> / C.Chatail, « Les principales dispositions du futur Code des douanes de l'Union », Lamy, 18/12/2012

³⁶ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_pilot_report_fr.pdf

§1 : Le déroulement de l'action pilote



Parallèlement, un sous-groupe de travail a examiné « *les possibilités d'utiliser les résultats du contrôle d'un opérateur économique dans un autre État membre en cas de demande émanant d'un opérateur économique comparable* »³⁷. Cette mesure aurait permis de faciliter les démarches et de gagner du temps. Le rapport de ce sous-groupe a été intégré en juin dans le rapport de l'action pilote.

§2 : L'intérêt de l'action pilote

Le rôle principal de l'action pilote est de servir d'exemple sur lequel les autorités douanières pourront s'appuyer afin d'accueillir les demandes et de les laisser aboutir ou non. Elle est utile aussi afin que ces mêmes autorités réalisent au mieux les audits des opérateurs économiques agréés.

³⁷ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_pilot_report_fr.pdf

Enfin, le Rapport concernant l'action pilote OEA rajoute un autre élément qui est l'assistance du Comité du code des douanes « *dans les débats menés sur les dispositions d'application du règlement (CE) n°648/2005* »³⁸.

§3 : La participation à l'action pilote

Le statut d'opérateur économique agréé a pour but ultime de rendre la chaîne du transport la plus fluide possible. C'est pourquoi, afin de réaliser l'action pilote, il était indispensable de choisir des opérateurs économiques qui représentaient chacun un des maillons de la chaîne.

Ainsi, ce sont onze opérateurs économiques et leurs autorités douanières qui ont été choisis selon certains critères³⁹ comme « *l'expérience dans le domaine des programmes d'opérateurs agréés, la représentation de diverses parties de la Communauté, la participation de nouveaux et d'anciens États membres, la participation de grands et de petits États membres, la représentation de petits et moyens opérateurs économiques, la participation d'opérateurs économiques multinationaux, la représentation de différents types de modes de transport* », ou encore « *la représentation de tous les maillons de la chaîne logistique et représentation équilibrée des différents domaines* ».

Après avoir appliqué ces critères, c'est Renault qui a été choisi pour représenter la France, Nike Europe pour représenter la Belgique, DHL Express pour représenter la Suède, ainsi que pour dernier exemple, Hapag-Lloyd Container Line pour représenter l'Allemagne. Tous les choix autour de l'action pilote ont été réalisés afin de faire ressortir au maximum un équilibre, tant au niveau des États membres qu'au niveau des opérateurs.

À la suite de cette action, le Comité DOUANE 2007 et la commission du code des douanes ont émis des recommandations « *en vue de préconiser une meilleure législation dans ce domaine et de fournir des avis en ce qui concerne la mise en oeuvre du statut d'OEA* »⁴⁰. L'action pilote a été un véritable test de performance pour cette certification qu'est l'OEA. Parmi les recommandations que l'on retrouve, le rapport met en avant l'importance potentielle des autres agréments douaniers pour l'obtention du statut.

³⁸ idem

³⁹ idem

⁴⁰ idem

Section 3 : L'OEA et les autres agréments

Lors de la demande et de l'audit de certification, certains agréments douaniers peuvent jouer un rôle favorable quant à l'obtention du statut d'opérateur économique agréé.

§1 : Exportateur agréé

Le statut d'exportateur agréé (EA) est un avantage pour les entreprises, puisqu'il permet une simplification des formalités relatives à l'origine. Il atteste également de la maîtrise de l'origine préférentielle à l'export, ce qui est un atout commercial et une sécurité juridique pour tous les exportateurs⁴¹. Ce statut d'exportateur agréé est un atout non négligeable pour obtenir la certification OEA, mais il n'est pas le seul puisque d'autres agréments facilitent l'obtention du statut.

§2 : Chargeur connu

Le « chargeur connu » est « une entreprise ou un organisme à qui a été délivré un agrément par l'État pour pouvoir sécuriser une expédition de fret aérien avant remise à un agent de fret »⁴². Son statut est prévu par le Code de l'aviation civile et notamment par l'article L321-7 qui dispose que l'agrément en qualité de chargeur connu est délivré pour une durée de cinq ans par le préfet du lieu de l'établissement pour lequel il est demandé. Être un chargeur connu est un avantage que les autorités douanières prennent en compte lors de la réception de la candidature à l'obtention du statut d'OEA. Enfin, nous relèverons un dernier agrément favorable qui est la certification ISO⁴³.

§3 : Normes ISO

Les normes ISO garantissent des produits et services sûrs, fiables et de bonne qualité⁴⁴. Elles sont un véritable avantage pour les entreprises, tant au niveau de la qualité, que de l'économie d'énergie, en

⁴¹ <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10831-devenir-exportateur-agree-et-certifier-l-origine-sur-facture>

⁴² <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Liste-des-entreprises-ou,10401.html>

⁴³ Organisation Internationale de Normalisation

⁴⁴ <http://www.iso.org/iso/fr/home/standards.htm>

passant par la gestion des risques sociaux, économiques ou environnementaux. Il existe une multitude de normes ISO dont les plus connues sont par exemple ISO 9000 sur les systèmes de management de la qualité, ISO 14000 sur le management environnemental, ISO 3166 sur les codes pays, ISO 50001 sur le management de l'énergie ou encore ISO 27001 sur le management de la sécurité de l'information.

Ces normes par l'organisation qu'elles impliquent au sein de l'entreprise, créent un socle qui facilite la mise en place de la certification OEA. Cependant, toutes ces mesures prises par les autorités douanières et plus largement par l'Union européenne pour que le statut d'OEA soit une réussite, ne sont que le reflet d'une volonté profonde de verrouiller les risques et de montrer aux États-Unis que l'Europe est elle aussi capable de faire preuve d'une grande sûreté.

Section 4 : La volonté d'inviolabilité de la Douane et la démonstration de savoir-faire de l'Europe

Deux aspects de la réaction de l'Union européenne sont particulièrement visibles et méritent d'être détaillés, il s'agit de la volonté d'inviolabilité de la douane et la démonstration de savoir-faire de l'Europe.

§1 : La volonté d'inviolabilité de la douane

Le spectre du terrorisme étant né après les attentats aux États-Unis, puis en Europe, la Douane est animée par le besoin de vérification de tout ce qui pourrait de près ou de loin atteindre les États et leur population. Tout est mis en oeuvre pour palier aux méfaits de cette ombre qui plane et dont on ne peut prévoir les actes. C'est pourquoi, comme nous l'étudierons par la suite, cette volonté d'imperméabilisation s'est traduite par une certification sûreté/sécurité.

Ainsi, grâce au soutien et à la collaboration des entreprises volontaires dans cette démarche, l'Union européenne peut espérer une étanchéité qu'elle pense parfaite. Cependant, est-il réellement possible de rendre imperméable un système aussi complexe? N'est-ce pas utopique de penser que l'Europe est capable de tout contrôler et de ne rien laisser passer? L'expérience malheureusement nous démontre le contraire.

Malgré tout, l'Union maintient ses positions et continue son combat pour prouver son savoir-faire en terme de sûreté/sécurité.

§2 : La démonstration de savoir-faire de l'Europe

Le statut d'opérateur économique agréé étant facultatif, il semblait important de le compléter par certaines procédures contraignantes afin que la réaction se fasse sentir. C'est ainsi que depuis le 1^{er} janvier 2011, deux systèmes ont été mis en place, il s'agit de l'ICS (*Import Control System*) et l'ECS (*Export Control System*)⁴⁵. L'Europe met donc en place un système de contrôle à l'import et à l'export, contrairement aux États-Unis qui ne visent que l'importation avec leur C-TPAT.

Seulement, bien qu'étant plus complet, le système de contrôle de l'Union européenne est-il efficace? S'agit-il d'une démonstration de savoir-faire, d'ambition démesurée ou même d'inconscience? Nous pouvons nous demander si l'idéalisation que l'Europe veut réaliser est faisable.

Quoi qu'il en soit, l'Europe a donc deux systèmes en place, un système laissé au choix des États membres qui n'est autre que l'OEA, et un système double qui, lui, est obligatoire : l'ICS et l'ECS. L'auteur Lionel Pascal explique très clairement dans son ouvrage, que « *l'ensemble des mesures de sûreté prises en Europe est le plus souvent connu sous le seul vocable OEA* »⁴⁶. Il y a donc une incorporation de ces dispositions dans le concept d'opérateur économique agréé. Ces procédures de contrôle des importations et des exportations ont été publiées par une DA n° 049 du 29 juin 2009 parue au BOD n° 683 du 30 juin 2009 pour ce qui concerne l'importation, et par une DA n° 09-049 parue au BOD n° 6830 du 30 juin 2009 en cours de modification pour ce qui concerne l'exportation⁴⁷. Ces dispositions ont également été publiées dans une circulaire du 20 novembre 2010 sur la mise en oeuvre nationale de l'amendement « *sûreté-sécurité* » du Code des Douanes Communautaire.

⁴⁵ L.PASCAL, *L'opérateur économique agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international?*, Les Éditions du Net, 2012, p.17.

⁴⁶ L.PASCAL, *L'opérateur économique agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international?*, Les Éditions du Net, 2012, p.18.

⁴⁷ http://www.belfort.cci.fr/fileadmin/user_upload/mediatheque/International/douane/Presentation_ICS-ECS.pdf

Comme le relève l'auteur par la suite⁴⁸, ces procédures européennes ont un rayonnement mondial du fait de l'importance majeure de l'Europe dans les échanges. C'est donc une part non négligeable des mouvements de marchandises qui se verra appliquer ces dispositions.

A) Le système de contrôle des importations (ICS)

Dans le cadre de l'ICS, les opérateurs se voient imposer deux obligations qui sont la déclaration sommaire d'entrée sûreté-sécurité (ENS) et la notification d'arrivée du moyen de transport. La déclaration sommaire d'entrée sûreté-sécurité « *doit être transmise par voie électronique au premier point d'entrée dans l'Union européenne, pour toutes les marchandises à bord du moyen de transport (sauf cas d'exceptions), avant l'arrivée dans le territoire de l'UE* »⁴⁹. Les délais légaux d'envoi de l'ENS varient en fonction du mode de transport utilisé (maritime, aérien, ferroviaire ou routier).

Le transporteur ou son représentant, le commissionnaire de transport ainsi que toute personne en mesure de présenter ou faire présenter les marchandises sont redevables de l'ENS. Cependant, en ce qui concerne la responsabilité, il est à noter que « *quelle que soit la personne qui dépose l'ENS, elle est responsable des données transmises, vis à vis des autorités douanières, qu'elle soit à l'origine des données ou qu'elle les ait collectées* »⁵⁰. De plus, « *si l'ENS n'est pas déposée par le transporteur actif, ce dernier n'est pas dégagé de sa responsabilité de s'assurer que toutes les marchandises qu'il transporte sont couvertes par des ENS* »⁵¹. Enfin, « *en cas de partage de moyen de transport (navire, aéronef), si l'ENS n'est pas déposée par le transporteur actif, le dépôt ne peut se faire qu'avec la connaissance et le consentement de ce dernier* »⁵².

La deuxième obligation est celle de la notification d'arrivée du moyen de transport. Elle devra « *être faite par l'exploitant du moyen de transport actif entrant dans le territoire douanier communautaire, ou son représentant au premier point d'entrée dans l'UE et devra contenir tous les ENS déposées par toutes les marchandises transportées* ».

⁴⁸ L.PASCAL, *L'opérateur économique agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international?*, Les Éditions du Net, 2012, p.18.

⁴⁹ http://www.belfort.cci.fr/fileadmin/user_upload/mediatheque/International/douane/Presentation_ICS-ECS.pdf

⁵⁰ http://www.belfort.cci.fr/fileadmin/user_upload/mediatheque/International/douane/Presentation_ICS-ECS.pdf

⁵¹ idem

⁵² idem

Les services douaniers ont eux aussi leurs obligations. En effet, ils ont des contraintes antérieures à l'arrivée des marchandises sur le territoire douanier européen. Parmi lesquelles on trouve par exemple, l'obligation d'évaluer le risque sûreté-sécurité ou celle de déterminer le lieu et la nature des contrôles en fonction du risque, c'est-à-dire soit au premier point d'entrée si le risque est important, soit au point de déchargement⁵³.

À côté de ce régime de l'ICS, on trouve celui de l'ECS, qui lui, concerne les exportations.

B) Le système de contrôle des exportations (ECS)

Dans le cadre de l'ECS, la notion présente deux aspects qui sont l'aspect fiscal et l'aspect sûreté-sécurité⁵⁴. Au sein de son volet fiscal, la dématérialisation domine les déclarations en douane. Chaque sortie physique des marchandises du territoire de l'Union européenne doit être certifiée à l'exportateur ou au déclarant par le bureau des douanes afin que l'exonération de TVA puisse avoir lieu⁵⁵. Depuis le 1^{er} juillet 2009, le bureau des douanes utilise donc un visa électronique à la place du visa sur le feuillet 3 du DAU. Au sein du volet sûreté-sécurité, l'auteur Lionel Pascal explique que « *pour les marchandises exportées sous couvert d'une déclaration DELTA, la déclaration sommaire de sortie obligatoire pour ECS est constituée en fait par la déclaration d'exportation au bureau de départ de l'UE* »⁵⁶.

Nous venons d'étudier la réaction de l'Europe comme moteur de la naissance du statut d'opérateur économique agréé, nous allons maintenant étudier la naissance en tant que telle, et en particulier les différentes certifications et le principe de l'auto-évaluation.

⁵³ idem

⁵⁴ L.PASCAL, *L'opérateur économique agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international?*, Les Éditions du Net, 2012, p.25.

⁵⁵ http://www.belfort.cci.fr/fileadmin/user_upload/mediatheque/International/douane/Presentation_ICS-ECS.pdf

⁵⁶ L.PASCAL, *L'opérateur économique agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international?*, Les Éditions du Net, 2012, p.25.

Chapitre 2 : Les différents types de certifications et l'option choisie par la France

Le statut d'opérateur économique agréé s'obtient après la délivrance de deux types de certifications, et nous pouvons dire de trois types lorsque les deux premiers sont réunis. De plus, pour parvenir au statut, la Douane française a choisi un modèle particulier d'évaluation : l'auto-évaluation, mais nous verrons que ce n'est pas le cas de tous les États membres européens.

Section 1 : Les trois certifications européennes

Nous allons étudier successivement les différentes certifications qui peuvent être choisies par les opérateurs afin d'accéder au statut d'OEA.

§1 : La certification simplifications douanières

Cette certification bénéficie de l'abréviation AEOC (C pour « *customs simplifications* »⁵⁷). Les lignes directrices de la Commission européenne concernant le statut d'OEA disposent que le certificat est « *délivré à tout opérateur économique établi sur le territoire de l'Union souhaitant bénéficier des diverses simplifications expressément prévues par la réglementation douanière* »⁵⁸.

Elles énumèrent ensuite les critères d'octroi de cette certification parmi lesquels on retrouve « *des antécédents en matière de respect des exigences douanières* », « *un système efficace de gestion des écritures commerciales et, le cas échéant, des écritures de transport, permettant d'effectuer des contrôles douaniers appropriés* » et « *la preuve de la solvabilité financière* »⁵⁹. Mais les opérateurs peuvent aussi choisir le certificat AEOC.

⁵⁷ Traduction française pour « *customs simplifications* » : simplifications douanières

⁵⁸ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section I, page 7.

⁵⁹ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section I, page 8.

§2 : La certification sûreté-sécurité

Cette certification bénéficie de l'abréviation AEOS (S pour « *security and safety* »⁶⁰). Toujours selon les lignes directrices, ce certificat « *est délivré à tout opérateur économique établi sur le territoire de l'Union souhaitant bénéficier de certaines facilités en ce qui concerne les contrôles douaniers touchant à la sécurité et à la sûreté lorsque des marchandises entrent sur le territoire douanier de l'Union ou en sortent* »⁶¹.

Parmi les critères d'octroi de ce certificat, on trouve également « *des antécédents en matière de respect des exigences douanières* » ainsi qu'un « *système efficace de gestion des écritures commerciales et, le cas échéant, des écritures de transport, permettant d'effectuer des contrôles douaniers appropriés* ». Toutefois, comme le relèvent les lignes directrices, contrairement au titulaire du certificat AEOC, celui du certificat AEOS « *n'est pas tenu de disposer d'un système logistique distinguant, dans les écritures, les marchandises communautaires des marchandises non-communautaires* »⁶². La preuve de la solvabilité financière fait ici aussi partie des critères, et enfin « *des normes appropriées de sécurité et de sûreté* ». L'obtention de ces deux certificats donne lieu à la délivrance d'une certification complète.

§3 : La certification complète

Cette certification bénéficie de l'abréviation AEOF (F pour « *full* »⁶³). Elle est « *délivrée à tout opérateur économique établi sur le territoire de l'Union souhaitant bénéficier des simplifications expressément prévues par la réglementation douanière ainsi que de certaines facilités en ce qui concerne les contrôles douaniers touchant à la sécurité et à la sûreté* »⁶⁴.

Il est logique que les critères d'accès à ce certificat soient un mélange des critères précédemment évoqués, à savoir « *des antécédents en matière de*

⁶⁰ Traduction française pour « *security and safety* » : sûreté et sécurité

⁶¹ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section I, page 8.

⁶² http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section I, page 9.

⁶³ Traduction française pour « *full* » : complet

⁶⁴ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section I, page 9.

respect des exigences douanières », « un système efficace de gestion des écritures commerciales et, le cas échéant, des écritures de transport, permettant d'effectuer des contrôles douaniers appropriés », « la preuve de la solvabilité financière », et enfin « des normes appropriées de sécurité et de sûreté ».

Chaque certificat est donc bien spécifique malgré des critères d'octroi qui très souvent sont en partie les mêmes. Reste à savoir quels sont les avantages de chacune des certifications exposées par l'Union.

Section 2 : Les avantages de chaque certification

Comme précédemment, nous allons analyser les certifications les unes après les autres afin d'en exposer au mieux les avantages respectifs.

§1 : La certification simplifications douanières

Les lignes directrices de la Commission européenne énoncent un certains nombres d'avantages dont bénéficie l'opérateur du fait de sa titularisation. Ainsi, par la certification AOEC, il jouit « *d'un accès plus aisé aux simplifications douanières visées à l'article 14 ter, paragraphe 1, des DAC dans la mesure où les critères qui ont déjà été examinés lors de l'octroi du certificat AEOC ne seront pas réexaminés* », mais aussi « *d'une réduction des contrôles physiques et documentaires par rapport aux autres opérateurs économiques, à l'exception des contrôles portant sur les mesures de sécurité et de sûreté* », ainsi que « *d'un traitement prioritaire en cas de sélection à un contrôle* », et enfin « *de la possibilité de demander que ce contrôle se déroule dans un lieu particulier* »⁶⁵. Ces avantages sont ceux énumérés par l'Union, nous verrons par la suite ce qu'il en est en réalité. Mais avant, voyons ce que le certificat AEOC offre aux opérateurs.

§2 : La certification sûreté-sécurité

Tout comme son acolyte, la certification sûreté-sécurité octroie de nombreux avantages à son bénéficiaire. Ainsi, le titulaire de ce certificat profite « *de la possibilité d'être préalablement informé, en cas de sélection à un contrôle, conformément à l'article 14 ter, paragraphe 2, des DAC* » et « *d'exigences réduites en matière de données pour les déclarations sommaires d'entrée et de sortie visées à l'article 14 ter, paragraphe 3, des DAC* ». De plus il

⁶⁵ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section I, page 8.

bénéficie « *d'une réduction des contrôles physiques et documentaires en matière de sécurité et de sûreté* », ainsi que « *d'un traitement prioritaire en cas de sélection à un contrôle* », mais aussi « *de la possibilité de demander que ce contrôle se déroule dans un lieu particulier* »⁶⁶.

§3 : La certification complète

La certification AEOF étant un certificat complet, réunissant les deux premiers, l'opérateur étant parvenu à ce niveau de confiance, peut prétendre à la totalité des avantages énumérés que ce soit pour la certification simplifications douanières que pour la certification sûreté-sécurité.

Cependant, pour parvenir à l'une de ces certifications, l'Union européenne a mis en place un système qui lui est propre et qui consiste à rendre autonome, en apparence, les opérateurs quant à leur évaluation.

Section 3 : Le choix de la France : l'auto-évaluation

Afin de préparer la demande de statut d'opérateur économique agréé, la Commission européenne dans ses lignes directrices préconise fortement le questionnaire d'auto-évaluation (QAE).

§1 : Le principe d'auto-évaluation

Le questionnaire d'auto-évaluation est un document qui est né d'un échange entre les États membres de l'Union européenne et la Commission européenne. Le but étant d'uniformiser cette démarche à travers l'Union. Ce mode d'évaluation vise dans un premier temps, à vérifier l'aptitude des opérateurs candidats au statut, à remplir les critères nécessaires à l'une ou à plusieurs des certifications OEA. Dans un second temps, il a pour rôle de compléter les informations fournies par le candidat au statut⁶⁷.

⁶⁶ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section I, page 9.

⁶⁷ <http://www.douane.gouv.fr/Portals/0/fichiers/professionnel/declaration/qae-vf-mars-2014.pdf>

Selon la procédure, l'opérateur intéressé par l'obtention de l'une des trois certifications devra remplir le questionnaire en l'accompagnant des pièces demandées. Il est recommandé de procéder au QAE avant le dépôt de la demande. L'auto-évaluation s'articule autour de trois parties qui sont : « connaissance générale de l'entreprise », « simplifications douanières » et « sécurité-sûreté ». Les autorités douanières posent des recommandations, notamment celles de « *s'abstenir de candidater si vous ne répondez manifestement pas aux critères requis, si vous ne pouvez raisonnablement pas répondre aux questions ou encore si vous ne disposez pas de la documentation mentionnée* »⁶⁸.

La première version du document a été rafraîchie depuis le mois d'avril 2014, par un nouveau questionnaire d'auto-évaluation qui est mis à la disposition des futurs opérateurs économiques agréés par la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects (DGDDI). Celle-ci considère que « *ce nouveau QAE est une version simplifiée du QAE harmonisé au niveau communautaire* »⁶⁹.

Le questionnaire est toujours accompagné d'une notice explicative⁷⁰. Le rôle de ce second document est d'aider l'opérateur dans sa démarche en lui indiquant comment répondre aux questions posées dans le QAE. Elle reprend point par point les étapes du questionnaire en expliquant précisément ce que la DGDDI attend comme réponse de la part du futur OEA.

Ce procédé qu'est le QAE semble être une bonne alternative pour désengorger le travail des autorités douanières lors de l'analyse des demandes. Cependant l'opérateur est-il vraiment autonome?

§2 : Une autonomie relative

Il paraît évident que ce questionnaire d'auto-évaluation n'est qu'une liberté de façade. Certes, il permet de faire le tri entre les informations que la Douane détient déjà et celle qu'elle veut obtenir, mais il est certainement naïf de penser que les autorités douanières ont une confiance absolue en chaque opérateur. Pour preuve, elle contrôle les informations fournies par le candidat lors de l'audit de certification.

⁶⁸ idem

⁶⁹ <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10837-statut-d-operateur-economique-agree-oea>

⁷⁰ <http://www.mbsdouane.eu/NOTES%20EXPLICATIVES%20NOUVEAU%20QUEST.OEA.pdf>

Nous pouvons donc estimer que ce n'est qu'une autonomie relative puisque contrôlée, mais son efficacité reste certaine au regard du traitement des demandes. Toutefois, ce système qui est choisi par la France, n'est pas celui adopté par tous.

Section 4 : Le choix des autres pays : l'exemple de l'Allemagne

L'Allemagne a opté pour un suivi de ses entreprises et la Douane réalise elle-même l'évaluation. Ce n'est donc pas une auto-évaluation comme en France. Nous pouvons considérer que le choix de l'Allemagne s'explique par le fait que les douanes allemandes sont plus présentes dans les entreprises que ce que ne le sont les douanes françaises. De plus, beaucoup d'entreprises allemandes bénéficiaient avant le statut d'OEA, d'une procédure simplifiée ce qui impliquait qu'elles étaient déjà plus contrôlées.

La naissance du statut d'opérateur économique agréé est une phase importante de cette analyse, mais celle de la réalité du statut nous plonge dans une approche concrète de la démarche OEA.

PARTIE 2 : LA RÉALITÉ DU STATUT D'OPÉRATEUR ÉCONOMIQUE AGRÉÉ



La réalité du statut d'opérateur économique agréé s'articule autour de deux axes majeurs selon nous, qui sont l'accès au statut (**Chapitre 1**) et la certification (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 : L'accès au statut

Plusieurs points centraux doivent être évoqués lors de cette phase d'accès au statut. Il semble évident de cibler quels sont les acteurs potentiels, autrement dit qui va pouvoir prétendre au statut, pour ensuite faire un éclaircissement sur le lieu d'établissement de l'opérateur économique. Les conditions d'accès sont aussi un élément très importants, tout comme les avantages de la certification. C'est donc l'ensemble de ces questions que nous allons traiter successivement.

Section 1 : Les acteurs potentiels

Deux conditions sont essentielles à l'obtention de la certification OEA. Celles-ci sont énoncées à l'article 5 *bis*, paragraphe 1 du CDC. En effet, celui-ci dispose que « *Les autorités douanières, au besoin après consultation d'autres autorités compétentes, accordent, sous réserve des critères visés au paragraphe 2, le statut d'« opérateur économique agréé » à tout opérateur économique établi sur le territoire douanier de la Communauté* »⁷¹. À la lecture de cet article, il ressort que les deux conditions sont premièrement d'être un opérateur économique et deuxièmement d'être établi sur le territoire douanier de la Communauté⁷². Dans cette section, c'est donc la première condition qui nous intéresse.

Le Code des douanes communautaire dans son article 5 *bis* énonce le terme d' « *opérateur économique* ». Il semble donc utile de préciser davantage ce qu'est un opérateur économique, comme le font les lignes directrices de la Commission européenne.

⁷¹ <http://www.edouane.com/cm/getfile.php?t=Type:D+pour+popup&id=46>

⁷² http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section II, page 12.

Cette notion est définie à l'article 1^{er}, point 12 et 14 bis des dispositions d'application du Code des douanes communautaire (DAC) consolidées suite à l'entrée en vigueur du règlement (CE) n°1875/2006 du 18 décembre 2006. Celui-ci dispose que « *l'opérateur économique est une personne qui, dans le cadre de ses activités professionnelles, exerce des activités couvertes par la législation douanière* ». Cette définition amène à s'interroger sur le type de « personne » visée par le texte.

Pour y voir plus clair, les lignes directrices de la Commission européenne⁷³ se réfère à l'article 4 paragraphe 1 du CDC qui dispose que « *aux fins du présent code, on entend par personne : soit une personne physique, soit une personne morale, soit, lorsque cette possibilité est prévue par la réglementation en vigueur, une association de personnes reconnue comme ayant la capacité de faire des actes juridiques sans avoir le statut légal de personne morale* ».

Ce sont donc tous les intervenants de la chaîne logistique internationale qui peuvent prétendre à la certification OEA, que ce soit le commissionnaire de transport ou le transitaire, l'importateur, l'exportateur, le logisticien, le transporteur, voire le manutentionnaire, et ce quelle que soit leur taille.

En revanche, une distinction doit être faite entre le statut OEA simplifications douanières et le statut OEA sûreté-sécurité. En effet, si l'entreprise n'effectue que des flux nationaux ou intracommunautaires, elle ne pourra pas prétendre au premier statut, cependant, si la marchandise dont elle a la responsabilité du fait de son transport ou de stockage intègre la chaîne logistique internationale, elle pourra prétendre au second statut⁷⁴. La notion d'opérateur économique étant à présent plus claire, reste à savoir quel doit être le lieu d'établissement de cet opérateur.

⁷³ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section II, page 12.

⁷⁴ [http://www.douane.gouv.fr/Portals/0/fichiers/datadouane/publication-douane/pour-les-professionnels/le-statut-d-operateur-economique-agree-\(oea\).pdf](http://www.douane.gouv.fr/Portals/0/fichiers/datadouane/publication-douane/pour-les-professionnels/le-statut-d-operateur-economique-agree-(oea).pdf)

Section 2 : Le lieu d'établissement de l'opérateur économique

Afin d'analyser la condition d'établissement de l'opérateur économique, il convient d'abord d'en définir la notion, puis d'étudier un cas particulier qui est celui des multinationales.

§1 : La notion d'établissement sur le territoire douanier de la Communauté

La seconde condition mise en avant par l'article 5 bis, paragraphe 1 du CDC est d' « être établi sur le territoire douanier de la Communauté ». Cette notion appelle elle aussi à être éclaircie, c'est pourquoi l'article 4 paragraphe 2 du CDC dispose que « une personne est établie dans l'Union si : (a) s'agissant d'une personne physique, elle y a sa résidence normale ; (b) s'agissant d'une personne morale ou d'une association de personnes, elle y a : son siège statutaire, ou son administration centrale, ou un établissement stable ». L'article distingue donc le cas d'une personne physique et le cas d'une personne morale. Cependant reste à analyser la situation des multinationales.

§2 : Le cas des sociétés multinationales

Les lignes directrices prévoient le cas des sociétés multinationales qui sont composées d'une société mère et de filiales. Elles établissent que dans ce cas, « l'opérateur économique qui souhaite obtenir le statut d'OEA pour l'ensemble de ses établissements stables devra déterminer à quel groupe chacun d'entre eux se rattache »⁷⁵. Elles poursuivent en énonçant que « si ces établissements sont des personnes morales ou tombent sous le coup de la définition prévue au troisième tiret de l'article 4, paragraphe 1, du CDC, chacun d'entre eux devra présenter une demande distincte d'octroi du statut d'OEA dans l'État membre concerné ». Enfin, les lignes directrices précisent que « dans tous les autres cas, ils ne pourront adresser de demande distincte. C'est la société mère (qui

⁷⁵ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section II, page 13.

constitue une personne au regard du droit de l'UE) qui devra présenter une demande unique pour l'ensemble de ses établissements ».

Les notions d'opérateur économique et de lieu d'établissement de cet opérateur étant à présent lavées de toute ambiguïté, nous allons maintenant nous concentrer sur les conditions d'accès au statut.

Section 3 : Les conditions d'accès au statut

Dans la partie 1, chapitre 2, section 1, nous avons étudié les différentes certifications et leurs critères d'octroi, cependant malgré cette première approche, il nous semblait indispensable de consacrer une section entière sur les conditions d'accès au statut dans le cadre d'une certification complète (AEOF).

En effet, plusieurs conditions doivent être réunies, afin de permettre à l'opérateur en demande de la certification de l'obtenir. En tout premier lieu, l'accès au statut comme nous l'avons vu précédemment, nécessite de remplir les deux conditions prévues à l'article 5 *bis*, paragraphe 1 du CDC (cf. Partie 2, chapitre 2, sections 1 et 2). Ensuite, on trouve les critères liés à la recevabilité de la demande, puis ceux qui sont communs aux trois certifications, et enfin ceux qui sont spécifiques à la certification AEOS (sûreté-sécurité) et AEOF (complète)⁷⁶.

§1 : Les critères liés à la recevabilité de la demande

Le site interdouane⁷⁷ développe ces critères et énumère en premier lieu ceux liés à la recevabilité de la demande, parmi lesquels on retrouve : la nécessité pour la demande d'être complète et de comporter tous les éléments prévus (article 14 *septies* des DAC), l'exactitude et la véracité des éléments fournis (article 14 *serties* des DAC), les modalités de

⁷⁶ <http://www.interdouane.com/images/presentationaео.pdf>

⁷⁷ idem

déposition de la demande qui doit être effectuée auprès de l'autorité douanière nationale compétente (article 14 *quinquies* des DAC), « *le demandeur ne doit pas avoir été condamné pour une infraction grave liée à son activité économique ou être engagé dans une procédure de faillite* » (BOD n°6741 du 24 décembre 2007), et enfin « *le demandeur ne doit pas employer, pour le traitement des questions douanières, un représentant juridique condamné, dans le cadre de son mandat ou en sa qualité de représentant de la société, pour une infraction pénale grave à la réglementation douanière* » (BOD n°6741 du 24 décembre 2007). À la suite de ces premiers critères, suivent les conditions communes d'accès aux trois certifications.

§2 : Les conditions communes d'accès aux trois certifications

Au sein des articles 14 *nonies*, 14 *decies*, 14 *undecies* des DAC⁷⁸, les conditions communes d'accès aux trois certificats sont énumérées. On y trouve : 1) l'absence au cours des trois dernières années précédant la présentation de la demande, « *d'infraction grave ou d'infractions répétées à la réglementation douanière* » de la part du « *demandeur, des personnes responsables de la société du demandeur ou exerçant le contrôle sur sa gestion, le cas échéant du représentant juridique du demandeur pour les questions douanières et de la personne responsable des questions douanières dans la société du demandeur* »⁷⁹, 2) la compatibilité et l'accessibilité du « *système comptable et logistique aux exigences du contrôle douanier (traçabilité dans les écritures des flux concernés par la législation douanière)* »⁸⁰, 3) l'obligation de « *disposer d'un système logistique qui distingue les marchandises communautaires des marchandises non communautaires* »⁸¹, 4) l'obligation de « *disposer d'une organisation administrative qui corresponde au type et à la taille de l'entreprise et qui soit adaptée à la gestion des flux de marchandises, et d'un système de contrôle interne permettant de déceler les transactions illégales ou irrégulières* »⁸², 5) le cas échéant, l'opérateur devra « *disposer de procédures satisfaisantes de gestion des*

⁷⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1993R2454:20100701:FR:PDF>

⁷⁹ Article 14 *nonies* paragraphe 1 des DAC

⁸⁰ <http://www.interdouane.com/images/presentationaao.pdf>

⁸¹ Article 14 *decies* c). des DAC

⁸² Article 14 *decies* d) des DAC

licences et des autorisations relatives aux mesures de politique commerciale ou aux échanges de produits agricoles »⁸³, 6) l'obligation d'être doté de mesures satisfaisantes d'archivage et de protection des données et écritures⁸⁴, 7) « la sensibilisation des employés à la fraude ou aux irrégularités et communication avec la douane en cas de difficultés à se conformer aux exigences »⁸⁵, 8) la prise de mesures de protection du système informatique de l'opérateur et de mesures de sécurisation des données⁸⁶.

On trouve enfin à l'article 14 *undecies*, la condition de solvabilité financière assurée depuis au moins trois ans. Après les conditions communes d'accès aux trois certifications, viennent les conditions spécifiques aux certifications AEOS et AEOF.

§3 : Les conditions spécifiques aux certifications AEOS et AEOF

Le certificats sûreté-sécurité et le certificat complet, subissent en plus des conditions déjà évoquées, d'autres critères pour permettre aux opérateurs de jouir de leurs avantages. C'est ainsi que l'article 14 *duodecies* paragraphe 1 des DAC énumère ces modalités d'acceptation. Parmi ces modalités, on retrouve le « *respect de normes strictes en matière de protection contre les intrusions des bâtiments, et plus particulièrement des lieux de stockage des marchandises ; l'entreprise doit disposer d'accès sécurisés pour le personnel et les visiteurs (surveillance vidéo, alarme ou veilleur de nuit, ...) pour se protéger des intrusions notamment à la réception et lors du chargement des marchandises (aires et quais de chargement et de déchargement) »⁸⁷, ensuite l'opérateur doit « *contrôler les unités de transport ou de fret lors de la réception et de l'expédition des marchandises »⁸⁸, il a aussi l'obligation de gérer et d'identifier de manière différenciée les marchandises soumises à des restrictions ou des interdictions. De plus, le demandeur doit prendre**

⁸³ Article 14 *decies e)* des DAC

⁸⁴ Article 14 *decies f)* des DAC

⁸⁵ <http://www.interdouane.com/images/presentationaeo.pdf>

⁸⁶ Article 14 *decies h)* des DAC

⁸⁷ <http://www.interdouane.com/images/presentationaeo.pdf>

⁸⁸ <http://www.interdouane.com/images/presentationaeo.pdf>

« des mesures permettant d'identifier avec précision ses partenaires commerciaux, de façon à sécuriser la chaîne logistique internationale »⁸⁹ et il est également de son devoir de contrôler, dans la mesure où la législation le permet, les antécédents d'employés appelés à occuper des postes sensibles au plan de la sécurité⁹⁰. Enfin, l'article 14 *duodecies* paragraphe 1, g) dispose que « le demandeur veille à ce que le personnel concerné participe activement à des programmes de sensibilisation aux questions de sécurité ».

L'ensemble de ces critères d'accès au statut d'opérateur économique agréé semble essentiel à la pérennité du statut, ainsi qu'à sa crédibilité et à son efficacité. Il est clair que si les conditions n'étaient pas aussi strictes, le label qu'est l'OEA ne serait pas un gage de confiance et n'aurait pas lieu d'être. En tout état de cause, si les futurs opérateurs économiques agréés subissent tant de contrôles, il paraît évident qu'il leur faut une contrepartie assez alléchante pour qu'ils tentent l'aventure. C'est donc ce que nous allons maintenant étudier au travers de l'intérêt du certifié OEA.

Section 4 : L'intérêt du certifié OEA

Les avantages liés à l'obtention du statut d'opérateur économique agréé sont nombreux et sont énumérés à l'article 14 ter des DAC ainsi que dans les lignes directrices. Celles-ci rappellent dans un premier temps que ces avantages ne peuvent bénéficier qu'à l'opérateur économique agréé et que celui-ci bénéficie des mêmes avantages dans tous les États membres de l'Union. Nous allons reprendre chaque point⁹¹ des lignes directrices afin d'analyser au mieux les différents avantages mis en avant par la Commission européenne.

⁸⁹ Article 14 *duodecies* paragraphe 1, e).

⁹⁰ Article 14 *duodecies* paragraphe 1, f)

⁹¹ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section III, page 17.

§1 : Facilité d'accès aux simplifications douanières

La facilité d'accès aux simplifications douanières bénéficie comme son nom l'indique aux détenteurs de la certification « *simplifications douanières* » (AEOC) ainsi que de la certification complète (AEOF).

En effet, l'article 14 *ter* paragraphe 1 des DAC dispose que si la personne demandant une simplification particulière est titulaire d'un certificat AEOC ou AEOF, « *les autorités douanières ne réexaminent pas les conditions qui ont déjà été examinées lors de l'octroi du statut d'OEA* ». C'est donc un gain de temps considérable au regard de ce qu'énoncent les textes.

De plus, il convient de relever le fait que le futur Code des douanes communautaire créera un lien étroit entre l'attribution de toutes les simplifications et l'obtention de la certification AEOC⁹². Mais cette facilité d'accès aux simplifications douanières est entravée par les contrôles plus lourds que subissent malgré la législation, les opérateurs économiques agréés, c'est ce que nous verrons dans le §4 de cette section. Après cet argument développé par la Commission européenne, vient celui de la notification préalable en cas de contrôle.

§2 : Notification préalable en cas de contrôle

La notification préalable en cas de contrôle bénéficie elle aussi aux certifiés « *simplifications douanières* » et aux certifiés « *complets* ». L'article 14 *ter* paragraphe 2 des DAC prévoit que lorsqu'un certifié OEA a déposé une déclaration sommaire, « *le bureau de douane compétent peut informer l'opérateur économique agréé, avant l'arrivée des marchandises sur le territoire douanier de la Communauté, que l'envoi a été sélectionné pour un contrôle physique complémentaire à la suite d'une analyse de risques en matière de sécurité et de sûreté* ». Les lignes directrices soulignent son importance, notamment dans le cas des opérateurs économiques agréés qui opèrent dans les

⁹² <http://www.interdouane.com/images/presentationaéo.pdf>

grands ports, car cela peut faciliter la planification de leurs activités⁹³. Malgré cette importance reconnue à la notification préalable en cas de contrôle, le rôle de la réduction de données pour les déclarations sommaires n'est cependant pas négligeable.

§3 : Réduction de données pour les déclarations sommaires d'entrée et de sortie

Les bénéficiaires de la réduction de données pour les déclarations sommaires d'entrée et de sortie sont d'une part, les expéditeurs ou destinataires AEOS ou AEOF qui procèdent eux-mêmes à la déclaration, et d'autre part, les transporteurs OEA sûreté-sécurité ou complète qui procèdent à une déclaration pour des envois contrôlés par des expéditeurs ou destinataires AEOS ou AEOF, ainsi que les commissionnaires de transport ou les commissionnaires en douane qui agissent pour le compte des expéditeurs ou destinataires bénéficiant du statut OEA précédemment évoqué.

En effet, l'article 14 *ter* paragraphe 3 des DAC permet à ces acteurs du commerce international, d'utiliser un nombre réduit de données lors du dépôt de déclarations sommaires d'entrée et de sortie. Cet avantage s'ajoute aux deux précédents, et est suivi d'un autre intérêt qui est la réduction du nombre de contrôles physiques et documentaires.

§4 : Réduction du nombre de contrôles physiques et documentaires

La réduction du nombre de contrôles physiques et documentaires concerne tous les certifiés OEA, et est prévue à l'article 14 *ter* paragraphe 4 alinéa 1 des DAC. En effet, celui-ci dispose que « *le titulaire d'un certificat AEO est soumis à moins de contrôles physiques et documentaires que d'autres opérateurs économiques* ».

⁹³ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section III, page 19.

Cependant il est important de relever le fait que l'article poursuit en précisant que « *les autorités douanières peuvent en décider autrement afin de tenir compte d'une menace particulière ou des obligations de contrôle prévues par d'autres dispositions communautaires* ». La réduction du nombre de contrôles est donc plutôt relative, et fait l'objet de la plus grande incompréhension de la part des opérateurs ayant obtenu le statut OEA. En effet, il était normal de penser que puisqu'ils bénéficiaient d'une confiance confirmée des autorités douanières, ces opérateurs se verraient soulagés d'un certain nombre de contrôles. Cependant, la réalité est toute autre, et certains ont le sentiment d'être même davantage contrôlés que lorsqu'ils n'étaient pas OEA. Un problème qui fait débat et qui n'est pas prêt de se tarir, surtout lorsque l'on sait que l'objectif de tout cela est, outre la sécurité, la fluidité de la chaîne logistique internationale. Or, celle-ci se voit entraver par ces contrôles souvent plus importants et inégalitaires en fonction des autorités douanières européennes. Nous prendrons par exemple le cas de la Belgique où la Douane est dans certains cas plus souple que la Douane française. Malgré cet intérêt discutable, nous abordons à présent un autre avantage évoqué par la Commission européenne, celui du traitement prioritaire des envois en cas de sélection à un contrôle.

§5 : Traitement prioritaire des envois en cas de sélection à un contrôle

Le traitement prioritaire des envois en cas de sélection à un contrôle est un avantage dont bénéficient tous les certifiés OEA. Il est prévu à l'article 14 *ter* 4 alinéa 2 des DAC : « *Si, à la suite d'une analyse des risques, l'autorité douanière compétente décide toutefois de procéder à un examen complémentaire d'un envoi couvert par une déclaration sommaire d'entrée ou de sortie ou par une déclaration en douane présentée par un opérateur économique agréé, elle effectue les contrôles nécessaires en priorité* ». Si les autres envois n'appartiennent pas à des opérateurs économiques agréés, l'envoi de l'OEA doit être le premier contrôlé. Mais le second alinéa de cet article traite d'un autre avantage qui est celui du choix du lieu de contrôle.

§6 : Choix du lieu de contrôle

L'article 14 *ter* 4 alinéa 2 des DAC dispose que « à la demande de l'opérateur économique agréé, et sous réserve d'accord avec l'autorité douanière concernée, les contrôles peuvent être effectués dans un autre lieu que le bureau de douane concerné ». Cet avantage bénéficie à l'ensemble des OEA, et consiste donc à laisser le choix du lieu de contrôle au certifié. En effet, celui-ci peut demander à modifier le lieu du contrôle douanier, d'une part si cela lui permet de bénéficier d'un gain de temps et de coûts, et d'autre part si les autorités compétentes sont d'accord. Cependant, il est important de noter que l'ensemble de ces avantages conférés par la législation européenne, ne sont pas les seuls dont peut bénéficier l'OEA.

§7 : Avantages indirects

Outre les intérêts mis en avant par la législation, il existe d'autres avantages dits « indirects » énoncés par les lignes directrices⁹⁴. En effet, les opérateurs économiques agréés en faisant la demande de certification se sont vus analyser leur système interne et donc découvrir peut être certaines failles ou dysfonctionnements, et donc de cela découle une optimisation de la planification, du service clientèle et donc une fidélisation des clients. Nous pouvons noter une amélioration de la gestion des stocks ainsi que de l'engagement des collaborateurs.

De plus, cette sécurité accrue demandée aux certifiés par la pose d'alarmes ou de systèmes anti-effraction par exemple, permet de réduire les vols, les incidents, la criminalité et le vandalisme. À cela s'ajoute aussi la réduction du nombre d'envois en retard, un renforcement de la coopération avec les fournisseurs dont le coût des inspections diminue.

⁹⁴ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section III, page 23.

Enfin, nous allons voir que ce statut d'OEA améliore l'entente globale entre les acteurs de la chaîne logistique en favorisant une confiance mutuelle.

§8 : Reconnaissance de la qualité de partenaire commercial sûr et fiable

L'OEA est reconnu comme un partenaire commercial sûr et fiable et bénéficie donc d'une grande confiance de la part des autres acteurs de la chaîne logistique internationale. Ce label est un signe de qualité au niveau de la sûreté-sécurité et cela renforce par là sa réputation⁹⁵, c'est donc un avantage commercial non négligeable.

Les autorités douanières exercent un contrôle strict afin de ne pas altérer cette image de sûreté que véhicule le statut d'opérateur économique agréé. Il ne peut donc pas être accordé à n'importe qui, et les acteurs qui choisissent de commercer avec un OEA ne doivent pas être trompés par l'affichage d'un logo usurpé. Les lignes directrices énoncent d'une part, que « *le logo OEA est soumis par l'UE à des droits d'auteur et ne peut pas être téléchargé gratuitement* », d'autre part elles énoncent les conditions auxquelles est soumise l'utilisation du logo : celui-ci ne peut être utilisé que par un certifié OEA et dont le certificat est en cours de validité, de plus, il ne peut plus être utilisé lorsque le statut est suspendu ou retiré, et enfin l'UE peut poursuivre tout utilisateur abusif du logo.

Ces conditions renforcent l'idée d'opérateur sûr et fiable, mais malheureusement les fraudeurs sont partout et rien n'est impénétrable. Nous avons vu au travers de cet intérêt à être certifié OEA l'amélioration des relations avec les acteurs de la chaîne logistique internationale, il apparaît donc utile d'étudier à présent l'amélioration des relations avec les autorités douanières.

⁹⁵ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section III, page 24.

§9 : Amélioration des relations avec les autorités douanières

Pour mettre en place cet avantage, les autorités douanières ont nommé en leur sein, un interlocuteur attribué pour chaque OEA. Le but étant de soutenir le certifié OEA en cas de problème ou de questions. Cependant, il est possible qu'il ne puisse pas répondre à toutes les interrogations, néanmoins son rôle est de conseiller au mieux l'OEA sur la démarche à suivre⁹⁶.

De plus, cet interlocuteur connaît bien l'entreprise grâce à l'audit de certification et à l'audit de suivi⁹⁷, il représente donc le lien plus fort qui se crée entre la Douane et l'entreprise certifiée. Enfin, le dernier avantage tiré du certificat OEA est celui de l'amélioration des relations et de la reconnaissance par d'autres autorités gouvernementales.

§10 : Amélioration des relations et de la reconnaissance par d'autres autorités gouvernementales

Les lignes directrices énoncent qu'il « *existe actuellement un certain nombre de certificats ou d'autorisations dont l'obtention est fondée sur des critères en partie identiques aux critères OEA, voire sur le statut d'OEA lui-même, ce qui confère des avantages aux opérateurs économiques agréés qui sollicitent ces certificats ou autorisations* »⁹⁸.

Elles citent en exemple la législation en matière d'aviation, car selon le rôle que les compagnies aériennes jouent dans la chaîne logistique, elles peuvent se voir accorder par les autorités aéronautiques le statut d'agent habilité, d'expéditeur connu ou de client compte, et pour toutes ces demandes, le statut d'OEA rend les démarches beaucoup plus simples.

⁹⁶ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section III, page 24.

⁹⁷ <http://www.interdouane.com/images/presentationaeo.pdf>

⁹⁸ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section III, page 24.

Le dernier intérêt, et non des moindres, est celui de la reconnaissance mutuelle dont bénéficie l'OEA, nous l'étudieront dans le chapitre 2 consacré à la certification.

Malgré tous ces avantages mis en avant par l'Administration douanière, les critiques continuent de croître. Le changement ferait-il peur ou y-a-t'il de réels défauts concernant ce statut d'OEA? Nous avons relevé le nombre croissant de contrôles et donc le frein que cela représente quant à la fluidité prônée par l'Union européenne. Nous pouvons aussi aisément et ouvertement critiquer le coût d'une telle démarche pour une entreprise, sans réel effet pour le moment, mais certainement un investissement sur l'avenir. La réalité du statut d'opérateur économique agréé a été approfondie au travers de l'accès au statut, il est temps à présent de s'attarder sur la certification en elle-même et donc sur l'aspect plus procédural.

Chapitre 2 : La certification

La certification est l'étape clef qui permet à l'opérateur qui remplit les conditions que nous avons évoquées précédemment, d'obtenir son statut OEA. Pour cela, une procédure bien spécifique doit être suivie, elle commence par la déposition de la demande, puis l'audit de certification. Une fois le certificat obtenu, les autorités douanières procèdent dans un certain délai, à un audit de suivi. Le certificat OEA en sa possession, l'opérateur bénéficie de la reconnaissance mutuelle. Ce sont toutes ces étapes que nous allons détailler.

Section 1 : La déposition de la demande

Cette phase importante qu'est le dépôt de la demande, doit être étudiée en accordant un intérêt particulier au formalisme, ainsi qu'à l'autorité compétente pour recevoir la demande, mais aussi aux cas de refus possibles de celle-ci.

§1 : Le formalisme de la demande

La procédure et le formalisme de la demande de certificat OEA est prévue à l'article 14 *quater* des DAC. Le premier paragraphe énonce clairement la forme que doit prendre la demande : « *La demande de certificat AEO est présentée par écrit ou sous forme électronique* ». Les autorités douanières encouragent vivement les candidats à la certification à procéder de manière électronique, de sorte que la démarche soit facilitée pour tous. La demande sera accompagnée du questionnaire d'auto-évaluation rempli avec soin par le futur certifié.

Les dispositions d'application du code prévoient aussi le cas où le dossier de demande ne serait pas complet. Dans ce cas là, l'article 14 *quater* paragraphe second dispose que le demandeur à trente jours civils à compter de la réception de la demande, pour fournir les éléments manquants, « *en justifiant sa demande* ». Le formalisme ayant été éclairci, il

convient à présenter de se questionner sur l'autorité compétente pour accueillir le dossier.

§2 : L'autorité compétente pour recevoir la demande

L'article 14 *quinquies* des DAC traite de l'autorité compétente pour recevoir la demande. Selon le paragraphe premier de cet article, le demandeur a le choix entre « *l'autorité douanière de l'État membre où la comptabilité principale du demandeur est tenue, conformément aux conventions douanières concernées, et où une partie au moins des opérations destinées à être couvertes par le certificat AEO sont réalisées* » et « *l'autorité douanière de l'État membre où la comptabilité principale du demandeur est, conformément aux conventions douanières concernées, accessible à l'autorité douanière compétente dans le système informatique du demandeur à l'aide des technologies de l'information et des réseaux informatiques, où les activités de gestion générale des services logistiques du demandeur sont exercées et où une partie au moins des opérations que doit couvrir le certificat AEO sont réalisées* ».

Cependant, dans le cas où l'autorité compétente ne pourrait pas être désignée par l'une ou l'autre des manières, l'article dispose dans son paragraphe second que dans cette hypothèse, la demande est présentée soit à « *l'autorité douanière de l'État membre où la comptabilité principale du demandeur est tenue, conformément aux conventions douanières concernées* », soit à « *l'autorité douanière de l'État membre où la comptabilité principale du demandeur est accessible en vertu des conventions douanières concernées, comme indiqué au paragraphe 1, point b), et où les activités de gestion générale des services logistiques du demandeur sont exercées* ».

La liste des autorités compétentes est communiquée par chaque État membre à la Commission européenne, qui ensuite, la communique à tous les États membres (article 14 *sexies*).

Outre tous ces aspects purement procéduraux, reste le cas d'un refus de la demande par l'Administration douanière.

§3 : Cas de refus de la demande

Les autorités douanières peuvent refuser la demande dans quatre cas qui sont énumérés à l'article 14 *septies* des DAC. Le premier de ces cas est celui où la demande ne respecte pas le formalisme énoncé au §1 et n'est pas adressée aux autorités compétentes énoncées au §2.

Le second cas concerne une condamnation éventuelle du demandeur pour une grave infraction pénale liée à son activité économique ou si une procédure de faillite a été engagée au moment où il a présenté de sa demande.

Le troisième cas est celui où « *le représentant juridique du demandeur pour les questions douanières a été condamné pour une grave infraction pénale à la réglementation douanière commise dans le cadre de son activité de représentation juridique* ».

Enfin, le quatrième cas tient au délai qui doit être respecté entre un retrait de certificat et une nouvelle demande. En effet, le demandeur verra sa demande rejetée s'il n'a pas respecté le délai de trois ans entre la date de retrait du certificat et celle de la nouvelle demande de certification.

Une fois tous ces obstacles franchis, les autorités douanières examinent le dossier de demande dès lors qu'il est reçu, puis elles statuent sur son acceptation ou sa non-acceptation⁹⁹. Après recevabilité du dossier, le délai d'instruction est de 90 à 120 jours. La déposition de la demande est une étape clef, au cours de laquelle il faut veiller à fournir le dossier le plus complet possible. Cependant, la phase de certification la plus délicate, qui intervient après acceptation du formulaire de demande, reste sans nul doute celle de l'audit de certification.

⁹⁹ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 3, section II, page 54.

Section 2 : Le processus de certification

Pour aborder au mieux le processus de certification, nous étudierons dans un premier temps l'analyse des risques, puis le principe de l'audit, ainsi que la réalité de cet audit, avant d'aborder l'échange d'informations, pour finir sur la délivrance et les effets du certificat.

§1 : Le recueil d'informations et l'analyse des risques

Voyons en premier lieu le recueil d'informations, puis en second lieu l'analyse des risques.

A) Le recueil d'informations

L'analyse des risques est incontournable. Cependant, elle n'est possible que si un certain nombre d'informations sont réunies afin de mieux connaître l'entreprise et son activité, de prendre conscience de son organisation mais aussi d'évaluer le respect des critères et donc d'analyser les risques et de préparer l'audit. Les autorités douanières doivent ainsi recueillir le maximum d'éléments comme des photos, des plans d'installations, des résultats d'autres contrôles ou audits, les informations fournies dans le QAE, etc.

Selon les lignes directrices, « *la taille de l'opérateur économique, sa spécificité et les autres procédures d'accréditation qu'il a déjà accomplies peuvent avoir pour effet d'accélérer sensiblement le processus* »¹⁰⁰. Le processus sera donc plus ou moins rapide selon l'opérateur économique qui pourra être une petite ou moyenne entreprise (PME) ou bien un opérateur ayant une activité économique particulière comme les opérateurs de transport express, les opérateurs de services postaux ou les transporteurs ferroviaires. La rapidité du processus est aussi sensiblement favorisée lorsque l'opérateur en demande du statut d'OEA est déjà titulaire d'un certificat

¹⁰⁰ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 3, section III, page 55.

ou d'une autorisation délivré par les autorités douanières ou d'autres autorités gouvernementales. Après le recueil des informations, vient l'analyse des risques.

B) L'analyse des risques

Afin de prévenir, localiser et réduire les risques¹⁰¹, l'opérateur économique doit procéder à des contrôles internes. Seul ce type de contrôles est efficace face aux risques. Selon les lignes directrices, « *la structure organisationnelle de l'opérateur économique doit comprendre une personne ou une unité (selon la taille et la complexité de l'entreprise) chargée d'analyser les risques et les menaces, de mettre en place les contrôles et autres mesures internes et de les évaluer* »¹⁰².

L'analyse des risques porte sur la place de l'opérateur économique au sein de la chaîne logistique internationale ainsi que sur l'ensemble des risques liés à la certification OEA. Les Lignes Directrices font la liste des éléments de l'analyse comme par exemple « *les menaces envers la sécurité/sûreté des locaux et des marchandises* », « *les menaces fiscales* », « *la fiabilité des informations concernant les opérations douanières et la logistique des marchandises* », « *l'historique visible - prévention et détection comprises - des fraudes et des erreurs* », ou encore « *les dispositions contractuelles relatives aux partenaires commerciaux au sein de la chaîne logistique* ».

Le processus d'analyse des risques doit s'appuyer sur le modèle COMPACT OEA que nous avons étudié dans l'introduction de ce travail. L'évaluation des risques et les solutions à trouver sont essentiellement le rôle de l'opérateur économique. Nous allons voir que le rôle des autorités douanières est quant à lui d'évaluer la manière dont le candidat mène ses contrôles et s'il anticipe correctement les risques. Pour cela, elles procèdent à un audit.

¹⁰¹ Les lignes directrices définissent le risque, du point de vue douanier, comme « *la probabilité de voir une action ou un événement affecter la capacité de l'entreprise à remplir les exigences et les critères liés au statut d'OEA* ».

¹⁰² http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 3, section III, page 69.

§2 : Le principe de l'audit

L'audit de certification est effectué par les agents de la DGDDI, qui évaluent si le candidat remplit bien les critères d'octroi du certificat OEA et la manière dont le questionnaire d'auto-évaluation a été renseigné. Avant l'audit à proprement parlé, les agents doivent procéder à un plan d'audit en fonction de l'analyse des risques, et donc plus les risques sont importants plus l'audit sera approfondi. Ce plan d'audit est un document évolutif, pouvant être modifié au cours de l'audit.

L'audit est une étape fondamentale et indispensable à la délivrance du statut d'OEA. Les autorités douanières à ce stade, vérifie les éléments, contrôle l'efficacité des procédures internes de l'entreprise, de l'analyse des risques qui a été faite. La Douane doit chercher une éventuelle différence entre ce qu'elle relève en terme de risques et ce qu'a relevé l'opérateur économique lors de son analyse. Les lignes directrices relèvent le fait que « *l'audit doit se concentrer en premier lieu sur l'identification et l'évaluation des risques les plus élevés, sur les procédures de contrôle interne et sur les mesures correctives ou palliatives prises par le demandeur. Il doit établir un cadre destiné à réduire l'impact des risques identifiés et à ramener cet impact à un niveau acceptable avant l'octroi du statut d'OEA* »¹⁰³. Il semble donc évident que le coeur que ce processus de certification se matérialise par les risques. Certains risques ne sont pas appréhendés par le candidat, et l'audit est l'occasion pour les autorités douanières de permettre au demandeur de se perfectionner sur les processus de contrôle et de gestion des risques.

L'audit est divisé en quatre périodes distinctes qui sont : 1) « *la détermination des différentes opérations menées par l'opérateur économique afin d'identifier les risques et de les classer par ordre d'importance, examen du plan de sécurité et de l'évaluation des risques, recensement des mesures prises et identification des contrôles internes* », 2) « *la validation des stratégies et procédures de gestion appliquées par l'opérateur économique et évaluation des contrôles afin de définir les risques d'audit résiduels, test éventuel de ces contrôles* »,

¹⁰³ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 3, section III, page 73.

- 3) « *la gestion des risques résiduels afin de les ramener à un niveau acceptable* »,
4) « *la notification des résultats de l'audit à l'opérateur économique avec indication précise des risques mis à jour et recommandations en vue de leur traitement* »¹⁰⁴.

Un rapport final d'audit est ensuite rédigé, synthétisant l'ensemble de ce qui a été fait et toutes les informations importantes, ainsi que les choses à améliorer dans le futur pour l'opérateur économique. Nous avons traité le processus de l'audit tel que décrit par la législation européenne, nous allons à présent réfléchir avec plus de recul sur ce mécanisme mis en place par l'Administration douanière.

§3 : La réalité de l'audit

Derrière chaque chose présentée de manière positive, se trouve des effets pervers, comme il existe toujours deux versions d'une même histoire. C'est un peu ce à quoi nous sommes confrontés avec cette démarche plutôt originale de la Douane. Que laisse transparaître les audits de certification? N'est-ce pas une façon de transposer au privé les tâches que la Douane ne veut plus accomplir? Ou peut-être cherche-t-elle un solidairement responsable en cas de problème? Toutes ces questions n'apparaissent pas à la lecture des documents très vendeurs des autorités douanières. Cependant, il paraît évident qu'elles doivent être posées et qu'il est nécessaire d'y réfléchir.

Il nous est impossible de nier que la douane a transféré une partie des charges sur les opérateurs économiques agréés. C'est une manière pour elle d'aller au bout de la politique de dématérialisation. Les autorités douanières gagnent de la place concernant les archives douanières, puisqu'elles sont à présent à la charge de l'OEA. Il ne fait aucun doute que si certaines charges comme celles-ci sont transférées, cela entraîne juridiquement une modification de la responsabilité de la Douane, puisqu'elle n'est plus responsable de la garde de ces archives et donc nous sommes confrontés à une certaine forme de solidarité.

¹⁰⁴ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 3, section III, page 74.

L'Administration douanière n'est plus la seule responsable. L'aspect financier n'est pas non plus négligeable car ces stockages ont un coût pour les opérateurs. Nous reviendrons sur ces transferts de responsabilité lors de la troisième partie, et nous abordons à présent l'échange d'informations précédant la délivrance et les effets de la certification.

§4 : L'échange d'informations

L'article 14 *terdecies* paragraphe 1 des DAC dispose que « *l'autorité douanière de délivrance communique la demande aux autorités douanières de tous les autres États membres dans les cinq jours ouvrables à compter de la date de réception de ladite demande conformément à l'article 14 quater, au moyen du système de communication visé à l'article 14 quinquies* ». Cette procédure permet un échange d'informations entre les différents États membres afin que chacun fournisse aux autres les éléments dont ils disposent sur le demandeur. Cela permet de vérifier que celui-ci remplit bien les critères d'octroi du statut.

C'est ce qui est exposé au paragraphe 2 de ce même article qui dispose que « *lorsque l'autorité douanière d'un autre État membre dispose d'informations utiles susceptibles d'influencer l'octroi du certificat, elle les communique à l'autorité douanière de délivrance dans les trente-cinq jours civils à compter de la date de la communication prévue au paragraphe 1, au moyen du système de communication visé à l'article 14 quinquies* ». C'est donc un véritable système réseau qui est mis en place au sein de l'Union européenne pour échanger les informations susceptibles d'avoir une importance dans le choix de la délivrance du certificat. Notons que cette procédure est fondamentale puisque le certificat OEA est valable dans l'ensemble des États membres.

Cet échange d'informations se fait au travers de deux procédures comme le révèlent les lignes directrices traduisant les DAC. En effet, l'article 14 *terdecies* traite d'une procédure d'information que nous venons d'étudier, tandis que l'article 14 *quaterdecies* traite d'une procédure de consultation. Dans son paragraphe 1, celui-ci dispose que « *les autorités douanières des*

États membres se consultent si l'autorité douanière de délivrance ne peut examiner le respect d'un ou de plusieurs des critères établis aux articles 14 octies à 14 duodecies en raison d'un manque d'informations ou de l'impossibilité de vérifier ces informations ». Ce système de réseau et d'entraide entre les États membres est véritablement mis à jour par cette coopération qui existe entre eux. La consultation par les autorités douanières des États membres est effectuée dans les soixante jours civils à compter de la date de la notification de l'information par l'autorité douanière de délivrance. En cas de silence de l'autorité consultée dans les soixante jours, celui-ci vaut acceptation, et donc respect des critères.

Enfin, le paragraphe 2 de l'article 14 *quaterdecies* dispose que si l'autorité consultée estime que les critères ne sont pas remplis, elle envoie son examen à l'autorité compétente qui devra rejeter la demande du candidat. Tous ces obstacles écartés, vient la procédure de délivrance du certificat, et les effets de cette certification.

§5 : La délivrance et les effets de la certification

Nous verrons dans une première approche la délivrance du certificat, avant d'aborder les effets de la certification.

A) La délivrance du certificat

La délivrance du certificat n'est possible qu'après une décision positive de la part de l'autorité compétence. Autrement dit, celle-ci doit revoir l'ensemble des informations dont elle dispose et qu'elle a collectées au fur et à mesure du processus afin de choisir si oui ou non le candidat est apte à devenir OEA. Cependant, il peut arriver que la décision risque d'être négative, dans ce cas là, l'opérateur a la possibilité de transmettre aux autorités douanières des informations complémentaires et de donner son point de vue, pour parvenir à renverser la balance et à rendre la décision finale positive. L'article 14 *sexdecies* paragraphe 4 des DAC dispose que si les résultats de l'examen effectué risquent d'entraîner le rejet de la demande, « l'autorité douanière

de délivrance les communique au demandeur et lui accorde la possibilité de réagir dans un délai de trente jours civils avant que la demande ne soit effectivement rejetée ». Si le délai n'est pas respecté, le candidat perd son droit à être entendu.

En tout état de cause, l'autorité compétente a 120 jours civils à compter de la date de réception de la demande pour rendre sa décision. Mais ce délai peut être prolongé dans deux cas prévus aux paragraphes 2 et 3 de l'article 14 *sexdecies* des DAC. Le premier de ces cas est celui prévu au paragraphe 2 de l'article qui dispose que « *si l'autorité douanière n'est pas en mesure de respecter ce délai, celui-ci peut être prolongé d'une période supplémentaire de 60 jours civils* », et ce, en informant le demandeur de cette prorogation et de ses motifs avant l'expiration du délai de 120 jours. Le second de ces cas est celui prévu au paragraphe 3 de l'article qui dispose que le délai peut être prolongé si, « *au cours de l'examen des critères, le demandeur procède à des ajustements afin de satisfaire auxdits critères et en informe l'autorité compétente* ».

Enfin, la communication au demandeur de la décision des autorités douanières se fait par le biais d'un écrit. Les lignes directrices stipulent que « *toute décision de rejet doit être motivée et faire mention du droit de recours dont dispose le demandeur conformément à l'article 243 du CDC* »¹⁰⁵. Une fois le statut délivré, il convient de connaître les effets de cette certification, c'est donc ce que nous allons traiter à présent.

B) Les effets de la certification

Les effets juridique des certifications OEA sont prévus à l'article 14 *octodecies* des DAC. Celui-ci dispose que « *le certificat AEO prend effet le dixième jour ouvrable suivant la date de sa délivrance* », qu'il est « *reconnu dans tous les États membres* », et qu'il est valable sans limitation de durée.

De plus, les conditions et les critères applicables à l'opérateur économique agréé doivent être respectés, et ce respect est contrôlé sans

¹⁰⁵ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 3, section III, page 76.

répété par les autorités douanières. Un réexamen par l'autorité compétente des conditions et des critères est possible, en cas de « *modifications importantes de la législation communautaire pertinente* » ou en cas d'existence « *d'éléments permettant raisonnablement de penser que l'opérateur économique agréé ne remplit plus les conditions applicables* ». Le rapport de réexamen est transmis à l'ensemble des autorités douanières des États membres.

Enfin, les contrôles sont renforcés durant la première année de délivrance, lorsque le titulaire du statut est établi depuis moins de trois ans. À la suite de l'obtention de la certification, les autorités douanières continuent de contrôler le respect des conditions et critères comme nous l'avons énoncé, il y a donc un véritable suivi, que nous allons à présent étudier plus en détail.

Section 3 : Le suivi de certification

Le suivi opéré par l'Administration douanière, outre les contrôles permanents, passe aussi par une procédure plus spécifique qui est l'audit de suivi. En fonction des résultats de l'audit, la certification peut être suspendue voire même retirée. Cependant, nous nous poserons la question de savoir si les attentes de la Douane sont réellement réalisables, avant de mettre en avant le pack parrainage mis en place par TLF.

§1 : L'audit de suivi

L'opérateur de confiance qui obtient le statut d'OEA n'est pas assuré de pouvoir le garder *ad vitam aeternam*. En effet, il est possible de lui retirer s'il ne remplit plus les conditions et critères, ou s'il ne respecte pas les règles instaurées par les autorités douanières. C'est dans le souci d'une application sans faille et homogène de ce statut que la Douane effectue un audit de suivi de la certification au minimum tous les trois ans.

Nous avons eu la chance de pouvoir assister à un tel audit ce qui facilitera l'explication de ce processus. Tout d'abord, les autorités douanières qui effectuent l'audit enregistrent toutes les conversations. En matière d'audit de suivi, il n'y a pas de contrainte véritable, la Douane déclenche la procédure quand elle le souhaite. Les autorités vérifient ensuite l'organigramme de l'entreprise afin de prendre en compte ce qui a changé. Elles rappellent l'importance de les contacter en cas de modifications non substantielles, toutefois en cas d'ouverture d'entrepôt ou fermeture d'agence, il convient d'avertir l'Administration douanière par un courrier officiel.

Ensuite, les agents procèdent à un contrôle physique de l'archivage des données en vérifiant la présence de serrures et les personnes ayant accès aux clefs, ainsi qu'à un contrôle de toutes les installations visant la sécurité-sûreté. Nous nous sommes alors rendus compte que la Douane fait fit de la sécurité du personnel, l'Administration douanière considère que la partie concernant le personnel est prévue dans le code du travail. En effet, l'aspect sécurité ne vise que la marchandise, les autorités demandent des extincteurs et autres procédés, mais cela seulement pour préserver les archives ou les entrepôts, et non pas pour les salariés. La Douane ne s'occupe que de ce qui pourrait tendre à détruire la marchandise, les documents ou les endroits de stockage.

De plus, il est rappelé que les actions de sensibilisation à l'arrivée de nouvelles personnes dans l'entreprise est primordiale, de même que les rappels significatifs à la globalité des employés.

Enfin, dans le cas des multinationales, l'audit se déroule au siège social, puis en fonction du nombre d'établissements, les autorités douanières procèdent à des audits délégués qui se produisent de la même manière que l'audit au siège, en enlevant toutefois tout ce qui est centralisé comme par exemple la comptabilité. Cependant, des procédures douanières indépendantes sont possibles, et il est nécessaire pour ces établissements de posséder des mesures de sûreté-sécurité qui leur sont propres. La Douane n'identifie pas plus de cinq établissements, et il n'y a

qu'un seul rapport pour le siège social. L'auditeur principal fait la synthèse des cinq audits délégués.

À la fin de l'audit, les auditeurs nous rappellent que la certification OEA comme celle de la norme ISO, doit être intégrée dans l'ADN de l'entreprise, pour chercher sans cesse à s'améliorer, même sans retour immédiat. Néanmoins, malgré le fait que ce ne fut pas le cas pour cet OEA, il peut arriver que les autorités douanières suspendent ou retirent le statut en cas de défaillance du certifié.

§2 : Suspension et retrait en cas de non respect des règles

En cas de non respect des règles, le titulaire du certificat OEA est susceptible de se voir suspendre le bénéfice du statut, voire de se le voir retirer.

A) La suspension

Lorsque la certification est suspendue, cela entraîne pour une période donnée, une invalidité du statut d'OEA¹⁰⁶. Cette suspension qui peut être très handicapante pour le certifié, est prévue à l'article 14 *novodecies* des DAC. Celui-ci dispose que l'autorité douanière de délivrance procède à la suspension du statut d'OEA lorsque « *le non-respect des conditions ou critères de délivrance du certificat AEO a été établi* » ou lorsque « *les autorités douanières ont des raisons suffisantes de penser que l'opérateur économique agréé a commis un acte passible de poursuites pénales et lié à une infraction à la réglementation douanière* ». Dans le second cas, le paragraphe 3 de l'article prévoit que la suspension dure jusqu'à la fin de la procédure judiciaire.

Cependant, les DAC prévoient une possibilité pour l'opérateur économique agréé d'échapper à cette sanction si celui régularise sa situation et/ou exprime son point de vue dans un délai de trente jours

¹⁰⁶ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 5, section III, page 83.

civils à compter de la date de la communication de leurs conclusions par les autorités douanières à l'OEA. À défaut, l'article 14 *novodecies* paragraphe 2 des DAC dispose que le statut d'OEA est « *suspendu pour une période de trente jours civils, afin qu'il (l'opérateur) puisse prendre les mesures nécessaires pour régulariser sa situation* ». Toutefois, dans le cas où le certifié ne parvient pas à régulariser sa situation dans ce délai, le paragraphe 4 dispose que s'il peut « *fournir la preuve que les conditions peuvent être respectées si le délai de suspension est prolongé, l'autorité douanière de délivrance suspend le statut d'opérateur économique agréé pour trente jours civils supplémentaires* ». S'il n'a pas réussi à échapper à la sanction, mais qu'il s'est ensuite régularisé et conformé aux exigences que les autorités douanières imposent, la suspension est annulée (article 14 *unvicies* paragraphe 1 des DAC). En revanche, s'il ne fait pas ce qu'il faut pour rétablir sa situation et qu'il dépasse le délai, l'autorité douanière de délivrance retire le certificat à l'opérateur et « *en informe aussitôt les autorités douanières des autres États membres* » (paragraphe 2).

Il est également important de souligner le fait que les procédures douanières qui ont été entamées avant la date de suspension et qui sont toujours en cours ne sont pas affectées par la suspension (article 14 *vicies* des DAC). De plus, celle-ci ne concerne que le statut OEA, et n'a pas d'incidence sur les autres autorisations accordées par l'autorité douanière, « *à moins que les motifs de la suspension ne concernent également lesdites autorisations* » (article 14 *vicies* des DAC).

L'article 14 *novodecies* des DAC met en avant deux cas de suspension que nous avons énoncés précédemment, toutefois, l'article 14 *duovicies* des DAC dispose qu'il en existe un troisième, celui dans lequel la suspension provient de la volonté de l'opérateur lui-même. En effet, cette situation se produit « *lorsque l'opérateur économique agréé se trouve temporairement dans l'incapacité de respecter l'un des critères établis à l'article 14 bis* » (paragraphe 1). Si l'opérateur procède à cette démarche, il est tenu de fournir à l'autorité douanière compétente, la date à laquelle il entend récupérer le statut. Les autorités douanières des autres États membres sont une nouvelle fois informés de la situation. Si, au terme de la période donnée

par l'OEA, celui-ci souhaite un « *décal supplémentaire raisonnable* », la Douane peut le lui accorder à condition qu'il soit de bonne foi. Dans le cas contraire, il verra son certificat OEA retiré (article 14 *duovicies* paragraphe 2 des DAC).

B) Le retrait

Aux termes de l'article 14 *tervicies* des DAC, il existe quatre cas dans lesquels l'autorité douanière de délivrance retire le certificat à l'opérateur. Ces cas sont les suivants : « *lorsque l'opérateur économique agréé ne prend pas les mesures visées à l'article 14 unvicies, paragraphe 1* », « *lorsque l'opérateur économique agréé a commis une infraction grave à la réglementation douanière et que les voies de recours ont été épuisées* » (sauf si l'infraction revêt une importance négligeable et ne remet pas en cause la bonne foi de l'opérateur), « *lorsque l'opérateur économique agréé ne prend pas les mesures nécessaires au cours de la période de suspension visée à l'article 14 duovicies* » et enfin « *lorsque l'opérateur économique agréé en fait la demande* ».

En ce qui concerne la prise d'effet, le paragraphe 2 dispose qu'elle a lieu le jour suivant celui de la notification du retrait. À noter que, de même que pour les autres démarches, « *l'autorité douanière de délivrance informe immédiatement les autorités douanières des autres États membres du retrait d'un certificat AEO* » (paragraphe 3).

Enfin, le dernier point important concernant le retrait du statut OEA tient dans le fait qu'aucun nouveau certificat ne pourra être délivré avant une période de trois ans. Seuls les opérateurs se trouvant dans un des deux derniers cas visés à l'article 14 *tervicies* pourront faire une nouvelle demande avant ce délai. Cependant, les lignes directrices évoquent la possibilité pour l'OEA privé de sa certification, de former un recours contre la décision¹⁰⁷. Nous avons été éclairés sur l'audit de suivi ainsi que sur la suspension et le retrait de la certification, nous allons donc

¹⁰⁷ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 5, section IV, page 85.

nous interroger à présent sur l'attente des douanes en matière de sûreté-sécurité.

§3 : L'attente des douanes en matière de sûreté-sécurité

Au fil de l'étude de toutes ces procédures, plusieurs questions subsistent : qu'attendent les douanes en matière de sûreté-sécurité? Est-ce vraiment réalisable? Les entreprises peuvent-elles avoir un suivi parfait des règles?

Il est clair que pour s'aligner sur les exigences poussées que pratiquent les autorités américaines, la Douane européenne a mis la barre très haute, peut être trop haute. Les autorités douanières ne sont pas en permanence dans les entreprises certifiées afin de contrôler si chaque règle est respectée à la lettre. Nous pouvons sans grand risque affirmer qu'elles ne sont pas toutes d'une rigueur sans faille. Malgré ces audits de suivi et ces contrôles fréquents, il est néanmoins certain que l'Administration douanière ne bénéficie pas d'un nombre d'auditeurs suffisant, pour vérifier chaque entreprise aussi souvent qu'elle le voudrait. Elle est contrainte de faire confiance aux opérateurs auxquels elle a délivré le statut.

Seulement, dans ces termes là, il apparaît clairement que l'imperméabilité et la rigueur des autorités douanières européennes ne sont pas réalisables. Cette constatation nous amène donc à nous interroger sur la fiabilité de la certification. Malgré cela, le statut ne cesse de se répandre, et ce grâce à certaines initiatives comme le « *pack parrainage OEA* » proposé par Transport et Logistique de France (TLF).

§4 : Le « pack parrainage OEA » de TLF

TLF a mis en place ce qu'elle a appelé « *le pack parrainage OEA* », qui s'inscrit dans le cadre de la Convention de Partenariat qu'elle a signé avec la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects (DGDDI) en juillet 2013.

Elle le définit comme « *un partenariat entre une entreprise « parrain » adhérente de TLF, certifiée OEA, et une ou plusieurs entreprises « filleules », afin de promouvoir, valoriser et simplifier la démarche douane de certification OEA pour ces dernières* »¹⁰⁸. Par ce pack, TLF entend viser le transport routier et notamment les PME et TPE qui agissent à l'international.

L'opérateur qui tient le rôle de parrain doit avoir la démarche d'un tuteur, à l'écoute des besoins de son filleul, et présent afin de l'aider à obtenir sa certification. Grâce à ce procédé, le chargeur OEA (qui peut être un commissionnaire) soutiendra ses sous-traitants en transport routier à parvenir à la certification. L'idée d'une chaîne logistique solide, structurée et coopérante est véritablement illustrée par ce pack parrainage que nous ne pouvons qu'approuver.

Enfin, TLF s'engage à aider les entreprises « *parrains* » en organisant des séances de sensibilisation avec ses sous-traitants, des sessions d'auto diagnostic, ainsi qu'en diffusant des guides de bonnes pratiques auprès des sous-traitants, en proposant des services « *pack OEA PME/TPE* » auprès de ses sous-traitants et en réalisant un diagnostic personnalisé. De plus, elle assurera des prestations de suivi¹⁰⁹. L'OEA tend donc réellement à se répandre grâce à ce type d'initiative et aux procédures mises en place par la Douane, cependant un point essentiel reste à étudier, celui de la reconnaissance mutuelle.

¹⁰⁸ <http://www.e-tlf.com/dossiers-tlf/guide-pack-routier-oea/>

¹⁰⁹ <http://www.e-tlf.com/dossiers-tlf/guide-pack-routier-oea/>

Section 4 : La reconnaissance mutuelle

Cette section sur la reconnaissance mutuelle nous amène à nous questionner sur ce que pensent les autres pays du monde de cette certification, quelle valeur lui donnent-ils? Y-a-t'il des réserves émises par les grands de ce monde économique?

La décision de reconnaissance mutuelle présente de nombreux avantages pour les États du monde. En effet, selon l'Administration douanière, elle « *permet d'améliorer les débouchés commerciaux et de fluidifier les mouvements de marchandises entre les continents. Elle assure également une meilleure protection des citoyens et une plus grande efficacité des inspections des conteneurs* »¹¹⁰. L'accord de reconnaissance mutuelle existant entre les États-Unis et l'Union européenne a un impact considérable puisque le montant des échanges entre eux s'est élevé à près de 500 milliards d'euros en 2011. La fluidité qu'entraîne une telle démarche permet aux entreprises certifiées un réel gain financier grâce aux « *contrôles accélérés et aux formalités administratives allégées au moment du dédouanement* »¹¹¹.

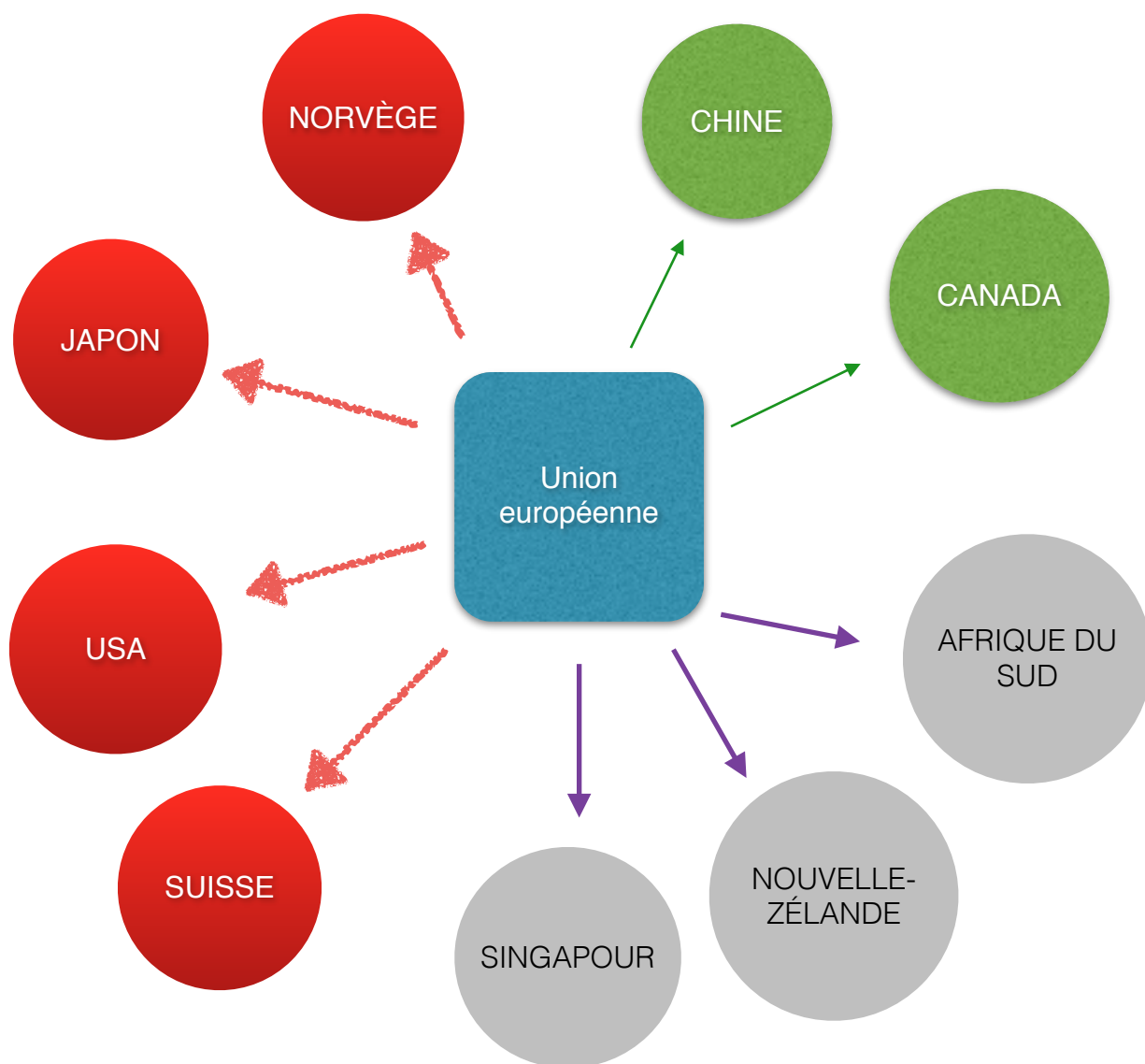
Les lignes directrices exposent deux formes de reconnaissance mutuelle, la première est celle dans laquelle l'Administration des douanes reconnaît le statut d'OEA octroyé par un autre pays, et la seconde est celle dans laquelle l'Administration des douanes reconnaît les normes de sécurité douanières, les contrôles d'évaluation des risques et les résultats des contrôles réalisés par un autre pays¹¹². Dans le premier cas, l'autorité douanière de l'autre pays prend en compte le statut d'OEA de l'opérateur afin de réduire le nombre de contrôles de sûreté-sécurité. Dans le second cas, le but de la reconnaissance mutuelle est d'éviter toute double intervention.

¹¹⁰ <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10841-accord-de-reconnaissance-mutuelle-ue-etats-unis-generalites>

¹¹¹ <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10841-accord-de-reconnaissance-mutuelle-ue-etats-unis-generalites>




¹¹² http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aao_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section IV, page 25.

Le schéma ci-dessous expose les accords de reconnaissance mutuelle existants, en cours et à venir entre l'UE et les autres États du monde.



LES ACCORDS DE RECONNAISSANCE MUTUELLE¹¹³

Légende :

-  Reconnaissance mutuelle en cours
-  Reconnaissance mutuelle établie
-  Reconnaissance mutuelle à venir

¹¹³ <http://www.douane.gouv.fr/Portals/0/fichiers/datadouane/publication-douane/pour-les-professionnels/douane-magazine-2.pdf>

Cependant, cette reconnaissance mutuelle est impossible si chaque autorité douanière ne reconnaît pas les OEA de l'autre autorité. C'est pourquoi, l'Union européenne a mis en place un numéro EORI qui permet de valider les OEA¹¹⁴. Les autres administrations douanières procèdent de manière analogue, mais il n'y a pas encore de système universel.

Il convient de noter également qu'en fonction du type d'accord de reconnaissance mutuelle, des avantages particuliers naissent de l'accord. Toutefois, la réduction des contrôles est un intérêt compris dans la majeure partie des accords de reconnaissance mutuelle. Cet avantage fluidifie grandement les échanges entre les États commerçant entre eux, et « *les opérateurs économiques agréés, y compris ceux des pays tiers, cherchent à coopérer en priorité avec d'autres OEA de façon à sécuriser la chaîne logistique de bout en bout* »¹¹⁵. Enfin, l'UE insiste pour mettre en avant ses avantages, et pour que les parties les étoffent au maximum. Cette démarche de reconnaissance mutuelle est l'outil indispensable à la réussite mondiale et durable du statut d'OEA, cependant, il ne faut pas oublier qu'être OEA c'est aussi des obligations et des responsabilités dont nous allons étudier l'ampleur.

¹¹⁴ http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf / Document TAXUD/B2/047/2011 - Rév.3 du 17 avril 2012, partie 1, section IV, page 26.

¹¹⁵ idem

PARTIE 3: LES
OBLIGATIONS ET LA
RESPONSABILITÉ DE
L'OPÉRATEUR
ÉCONOMIQUE AGRÉÉ



Ce statut d'opérateur économique agréé n'aurait pas pu subir une étude complète sans que soit abordée l'analyse d'une part des obligations du titulaire du statut (**Chapitre 1**) et d'autre part de la responsabilité de celui-ci (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 : Les obligations du titulaire du statut

Les obligations du certifié OEA seront approfondies en s'intéressant tout d'abord à la nature de l'obligation de moyen que subit l'OEA, puis au renforcement des obligations traditionnelles ainsi qu'à la création de nouvelles obligations, avant de terminer sur les sanctions susceptibles de frapper l'opérateur en cas de non respect des obligations lui incombant.

Section 1 : Une obligation de moyen « renforcée »

En temps normal, l'opérateur s'engage à faire son possible pour assurer le transport¹¹⁶, quelque soit son rôle dans la chaîne logistique internationale, dans les meilleurs délais et en préservant la marchandise. C'est donc une obligation de moyen. Cependant, l'opérateur économique agréé s'engage vis-à-vis des autres maillons de la chaîne et surtout vis-à-vis de ses clients à quasiment imperméabiliser le transport au niveau de la sûreté-sécurité. Nous serions donc tentés de diriger notre regard vers une obligation de résultat, où le défaut d'étanchéité ne serait ni permis, ni admis.

Si nous restions sur une obligation de moyen pure et simple, cela enlèverait tout intérêt à la démarche OEA et à la confiance qu'accordent les partenaires commerciaux à ces opérateurs. De plus, les opérateurs ne seraient pas aussi soucieux concernant la protection des marchandises et des locaux, et donc tout l'enjeu du statut ne serait plus. Cette solution n'est de ce fait, pas envisageable.

¹¹⁶ Bulletin des Transports et de la Logistique, N°3258, 9 février 2009, page 87.

En revanche, si nous nous tournions vers une obligation de résultat, les conséquences seraient très lourdes et ce radicalisme presque inadapté et injuste au regard de la malveillance qui ne cesse de croître de nos jours. Rien ni personne n'est capable de parer à toutes les éventualités possibles concernant la sûreté et la sécurité. C'est un défi démesuré pour quiconque s'y attaquerait. L'hyper-puissance américaine en est l'exemple même, malgré tous ses efforts, rien n'y fait, c'est un mal impalpable et invisible que l'on ne peut que tenter d'éradiquer sans jamais y parvenir. De plus, n'oublions pas que le statut d'OEA est un statut facultatif, une obligation de résultat dissuaderait les futurs candidats à l'obtention de la certification.

C'est pourquoi, une troisième option nous paraît plus adaptée, celle de l'obligation de moyen renforcée « *dont la sanction sera la résiliation si un manquement à ses obligations est prouvé* »¹¹⁷. La nature de cette obligation est notamment justifiée par le fait qu'une fois le statut obtenu par l'opérateur, ses clients contractent le plus souvent avec lui parce qu'il est titulaire de la certification, c'est une des raisons du consentement, il doit donc « *satisfaire aux règles ayant justifié l'octroi du certificat* »¹¹⁸. Néanmoins, aucune jurisprudence n'est encore apparue, notre analyse reste de ce fait purement théorique. Cette obligation de moyen renforcée vient s'ajouter à un renforcement des obligations traditionnelles.

Section 2 : Un renforcement des obligations traditionnelles

Tous les maillons de la chaîne logistique internationale se voient renforcer leurs obligations traditionnelles, que ce soit l'obligation de conseil/d'information, les obligations relatives à la marchandise ou

¹¹⁷ Bulletin des Transports et de la Logistique, N°3258, 9 février 2009, page 87.

¹¹⁸ <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/26581/le-statut-d-operateur-economique-agree-allege-t-il-ou-non-la-responsabilite-.html> / M. Tilche, « Le statut d'opérateur économique agréé allège-t-il ou non la responsabilité? », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, 05/05/2010.

encore les obligations déclaratives et documentaires, et enfin l'obligation de qualité¹¹⁹.

Concernant l'obligation de conseil/d'information, celle-ci est notamment le fait du commissionnaire de transport, qui doit conseiller son client sur les meilleurs soins à donner à la marchandise ainsi que sur le mode de transport le plus adaptée à celle-ci. Le commissionnaire a aussi l'obligation d'informer le voiturier en cas de soin particulier à la marchandise. De ce fait, « *la violation de l'obligation d'information, telle qu'elle résulte du droit des transports, pourrait être considérée plus sévèrement pour les opérateurs OEA censés prêter particulièrement attention à ces questions* »¹²⁰.

Concernant les obligations relatives aux marchandises, le rôle de chacun est de veiller à ce que la marchandise arrive dans le même état à l'arrivée que ce qu'elle était au départ. Il faut donc la préserver et la préservation passe aussi par la garde souvent fréquente et parfois longue de la marchandise. L'obligation du gardien est alors renforcée, il doit s'assurer que la marchandise ne soit ni volée, ni abimée, ni détériorée lors de la garde. Cependant, par ses engagements en tant qu'opérateur économique agréé, celui-ci voit ces obligations de garde et de préservation renforcées, puisqu'il est censé avoir mis en place des mesures visant à réduire l'insécurité. Sa négligence serait appréciée comme une faute de sa part¹²¹.

Concernant les obligations déclaratives et documentaires, en tant qu'OEA, l'opérateur se doit d'être irréprochable, et plus encore lorsque l'opérateur en question est commissionnaire agréé en douane. La douane fait partie de ses activités et il ne peut se permettre de par son statut d'OEA, d'être négligeant sur la documentation. La confiance que ses partenaires lui vouent, doit être préservée au maximum.

¹¹⁹ <http://www.logistique-seine-normandie.com/upload/fichiers/actualites/flashinfo35/SYNTHESE-etude-impact-juridique-Operateur-economique-agree.pdf> / Etude IDIT, Les responsabilités juridiques des acteurs de la supply chain et le statut OEA, 2012, page 3.

¹²⁰ idem

¹²¹ idem

Enfin, concernant l'obligation de qualité, celle-ci est déjà mise à l'épreuve par les normes ISO, mais le statut OEA la renforce aussi puisque l'opérateur certifié doit dans la mesure du possible s'assurer de la qualité, de la fiabilité et de la sûreté des sous-traitants auxquels il fait appel, autrement dit de ses partenaires commerciaux¹²². Seulement, jusqu'où peut-on rendre responsable l'OEA de son choix de partenariat? Il est clair que si l'autre maillon de la chaîne logistique est un opérateur lui aussi certifié OEA, le problème ne se pose pas. Cependant, qu'en est-il lorsque ce n'est pas le cas? Peut-être touchons nous là, une raison qui pousse à promouvoir l'expansion du statut. Cela étant, outre le renforcement des obligations traditionnelles, nous assistons aussi à la création de nouvelles obligations.

Section 3 : La création de nouvelles obligations

De nouvelles obligations ont vu le jour pour certains opérateurs comme le transporteur, quelque soit son mode de transport de prédilection. En effet, le voiturier se voit à présent supporter une obligation concernant le contenu des déclarations relatives aux marchandises du fait de l'ICS et de l'ECS¹²³, chose qui n'était avant que l'affaire du chargeur.

De ce fait, « *il est mis à la charge du transporteur international des obligations nouvelles : envoi électronique préalable des ENS avant le chargement et le départ du moyen de transport ; notification d'arrivée du moyen de transport au moment de son arrivée aux autorités douanières, garantie de la présence d'ENS pour les marchandises transportées* »¹²⁴. Le transporteur se voit donc responsable en cas d'inexactitude ou de carence des informations fournies à l'Administration douanière, mais il est aussi « *garant de la sûreté* »¹²⁵.

¹²² <http://www.logistique-seine-normandie.com/upload/fichiers/actualites/flashinfo35/SYNTHESE-etude-impact-juridique-Operateur-economique-agree.pdf> / Etude IDIT, Les responsabilités juridiques des acteurs de la supply chain et le statut OEA, 2012, page 4.

¹²³ idem

¹²⁴ idem

¹²⁵ idem

D'autres obligations nouvelles concernent tous les opérateurs et ont déjà été évoquées à plusieurs reprises, il s'agit des obligations relatives à la sûreté et à la sécurité, notamment celles des infrastructures. Ainsi, pour exemple, les locaux doivent être munis d'alarmes, de même que les entrepôts, l'accès à l'enceinte des locaux doit être sécurisé à l'aide d'un portail à code, un registre des visiteurs doit être tenu à l'entrée dans les locaux indiquant l'heure d'entrée, l'heure de sortie et la signature, un digicode à la porte d'entrée est également demandé, de même que la fermeture à clef de toutes les archives douanières. Enfin, pour clore ce chapitre, nous évoquerons les sanctions en cas de non respect des obligations par l'opérateur économique agréé.

Section 4 : Les sanctions en cas de non respect des obligations

Le non respect des obligations entraîne des sanctions, l'article 21 paragraphe 1 du règlement (CE) n°450/2008 du Parlement européen et du conseil du 23 avril 2008 établissant le code des douanes communautaire (code des douanes modernisé) dispose que « *chaque États membres prévoit des sanctions en cas d'infraction à la législation douanière communautaire* »¹²⁶. Il ajoute que trois conditions cumulatives sont indispensables, « *ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives* ».

Il reste néanmoins que ces sanctions peuvent être de différentes natures. En effet, l'opérateur économique agréé peut être frappé par des sanctions administratives. C'est ce que prévoit le paragraphe 2 de l'article 21, qui dispose que « *lorsque des sanctions administratives sont appliquées, elles peuvent l'être, notamment, sous l'une ou les deux formes suivantes : a) une charge pécuniaire imposée par les autorités douanières, y compris, le cas échéant, un règlement en lieu et place d'une sanction pénale ; b) le retrait, la suspension ou la modification de toute autorisation dont la personne concernée est titulaire* ». La deuxième forme

¹²⁶ <http://www.logistique-seine-normandie.com/upload/fichiers/actualites/flashinfo35/SYNTHESE-etude-impact-juridique-Operateur-economique-agree.pdf> / Etude IDIT, Les responsabilités juridiques des acteurs de la supply chain et le statut OEA, 2012, page 9.

se trouve détaillée dans les DAC et dans la partie 2, chapitre 2 de notre développement.

Cependant, comme le prévoit le a) du paragraphe 2 de l'article 21, des sanctions pénales sont également possibles et envisageables. Elles sont notamment applicables lorsque l'opérateur manque à des exigences dont il est responsable. Il est toutefois important de relever que toutes ces sanctions peuvent être déstabilisantes pour un opérateur qui n'est pas un spécialiste de la douane, il se retrouve ainsi mis sur un pied d'égalité avec des opérateurs comme les commissionnaires agréés en douane, qui eux ont une indéniable expérience des opérations douanières¹²⁷. Les obligations induites par le statut d'OEA sont à présent éclaircies, nous allons donc nous intéresser à la responsabilité du titulaire du statut.

¹²⁷ <http://www.logistique-seine-normandie.com/upload/fichiers/actualites/flashinfo35/SYNTHESE-etude-impact-juridique-Operateur-economique-agree.pdf> / Etude IDIT, Les responsabilités juridiques des acteurs de la supply chain et le statut OEA, 2012, page 9.

Chapitre 2 : La responsabilité du titulaire du statut

Nous allons décortiquer la responsabilité de l'opérateur économique agréé qui est encore assez floue, mais nous nous baserons sur des notions de droit commun afin de mettre au mieux la lumière sur les enjeux qui pèsent sur lui. Ainsi, nous aborderons la responsabilité contractuelle et extra-contractuelle, puis la responsabilité à l'égard de la douane et la responsabilité pénale, pour enfin analyser ce qu'il en est de la limitation de responsabilité et de la modification en terme d'assurance.

Section 1 : La responsabilité contractuelle et extra-contractuelle

La responsabilité de l'opérateur économique agréé peut être invoquée aussi bien de manière contractuelle, lorsqu'un contrat est conclu, que de manière extra-contractuelle, lorsqu'il cause un dommage à un tiers. Les avis sont partagés quant à l'impact de la certification sur la responsabilité contractuelle de l'opérateur¹²⁸. Ainsi, certains estiment que l'OEA serait davantage responsable à l'égard de ses clients puisqu'il doit garantir les fautes de ses partenaires en plus de ses fautes personnelles. Cependant d'autres pensent que le statut d'OEA « *n'est qu'un statut douanier sans conséquence juridique directe en matière de responsabilité contractuelle* »¹²⁹, dont le seul risque serait la suspension ou le retrait de l'agrément.

§1 : La responsabilité contractuelle

L'opérateur certifié subit comme tous les opérateurs la responsabilité qui est déduite de son propre statut (commissionnaire,

¹²⁸ <http://www.logistique-seine-normandie.com/upload/fichiers/actualites/flashinfo35/SYNTHESE-etude-impact-juridique-Operateur-economique-agree.pdf> / Etude IDIT, Les responsabilités juridiques des acteurs de la supply chain et le statut OEA, 2012, page 5.

¹²⁹ idem

transporteur, transitaire, manutentionnaire, etc). Cependant, la différence essentielle entre un opérateur lambda et un OEA, réside dans le fait que lors de la conclusion du contrat le consentement du client a été influencé par la certification. C'est un OEA, donc un opérateur de confiance, soucieux de la sûreté-sécurité, et donc un opérateur plus sûr.

La question se pose donc de savoir si l'OEA, par ce rôle de garant de la sûreté-sécurité, peut voir sa responsabilité engagée pour manquement à son obligation de sûreté?¹³⁰ Nous sommes en droit de penser que « *si le client fait valoir que le label OEA de son cocontractant a déterminé son consentement, le manquement de l'opérateur à une des obligations essentielles du contrat, voire son inexécution, pourrait lui être reprochée* »¹³¹. En effet, dans ce cas là, la notion d'opérateur de confiance serait d'une telle importance dans le consentement, que le contrat s'en trouverait vidé de toute substance, dans l'hypothèse où cet aspect de la relation ne serait pas respecté.

De plus, peut-être serait-il possible de voir dé plafonner l'indemnisation de la victime en cas de faute lourde ou de faute inexcusable, sachant que l'obligation de sûreté est une obligation d'ordre public¹³².

Enfin, l'OEA doit combler les carences ou les défauts de ses partenaires commerciaux dans la mise en oeuvre des mesures imposées. Ainsi, il est responsable de ces possibles défaillances et ses cocontractants peuvent éventuellement invoquer une faute aggravée de l'OEA dans ce cas précis. Cependant, peut-être que certains opérateurs comme le transitaire, voient ainsi leur fonction première modifiée. En effet, si l'OEA doit se porter garant de ses sous-traitants, le transitaire qui normalement n'est qu'un simple mandataire, ne se verra-t-il pas comme le commissionnaire de transport, responsable du fait d'autrui? Sa responsabilité serait ainsi

¹³⁰ <http://www.logistique-seine-normandie.com/upload/fichiers/actualites/flashinfo35/SYNTHESE-etude-impact-juridique-Operateur-economique-agree.pdf> / Etude IDIT, Les responsabilités juridiques des acteurs de la supply chain et le statut OEA, 2012, page 5.

¹³¹ idem

¹³² idem

fortement aggravée et une véritable requalification de son statut serait amorcée¹³³. En tout état de cause, nous ne pouvons pour le moment qu'affirmer que sa négligence dans le choix de ses partenaires serait une faute caractérisée. Hormis la responsabilité contractuelle, l'opérateur peut aussi voir exposer sa responsabilité extra-contractuelle.

§2 : La responsabilité extra-contractuelle

L'action en responsabilité extra-contractuelle ou délictuelle, est prévue par les articles 1382 et 1384 du Code civil. C'est donc sur la base de ces règles de droit commun que les victimes tiers au contrat établi entre l'OEA et son cocontractant, pourront agir contre l'opérateur certifié. En effet, elles pourront invoquer un manquement à son obligation de ne pas nuire à autrui, autrement dit engager la responsabilité pour faute de l'OEA, ou invoquer un manquement à son devoir de garde, autrement dit engager sa responsabilité objective¹³⁴.

Là encore, l'OEA est un opérateur de confiance, fiable, et les juges seront plus sévères avec un certifié qu'avec un non certifié. La hauteur de ses engagements implique une attente certaine de la part de tous les acteurs qui gravitent autour de l'OEA, que ce soit la Douane ou les autres maillons de la chaîne logistique internationale. Les responsabilités contractuelle et extra-contractuelle ayant été étudiées, il convient dès maintenant de nous attarder sur la responsabilité de l'opérateur à l'égard de la Douane.

¹³³ <http://www.logistique-seine-normandie.com/upload/fichiers/actualites/flashinfo35/SYNTHESE-etude-impact-juridique-Operateur-economique-agree.pdf> / Etude IDIT, Les responsabilités juridiques des acteurs de la supply chain et le statut OEA, 2012, page 8.

¹³⁴ idem

Section 2 : La responsabilité à l'égard de la Douane

Il existe en droit national une charte des contrôles douaniers « définissant les droits et obligations des personnes physiques et/ou morales contrôlées ainsi que ceux de la Douane »¹³⁵. L'opérateur économique agréé est donc responsable des infractions douanières qu'il pourrait commettre, tout en sachant que les autorités douanières seraient plus indulgentes envers l'opérateur certifié de bonne foi, surtout comme nous l'avons vu, avec ceux dont la profession n'entraînait pas auparavant un rapport étroit avec la documentation douanière. De plus, « le transporteur OEA doit refuser tout chargement de marchandises non contrôlées (contrôle informatique) et s'assurer que les informations transmises correspondent effectivement à la réalité. À défaut, il s'exposerait à des sanctions pour dépôt tardif ou erreur dans les déclarations »¹³⁶.

Toutefois, la responsabilité à l'égard de la Douane, outre ces droits et obligations, a été étendue par les transferts de responsabilité qui ont été opérés par la certification OEA. Ainsi, il y a véritable et réel transfert des archives douanières, les opérateurs certifiés se voient obligés de conserver toutes les archives, ce qui était avant à la charge de la Douane. C'est une lourde responsabilité puisque la quantité n'est pas négligeable, et c'est aussi un coût pour les entreprises car celles-ci doivent conserver les archives sous clefs dont parfois créer des pièces dédiées aux archives. De plus, ce transfert entraîne une obligation de garde et de conservation, qui, déchargée sur l'OEA, n'incombe plus à la Douane. En cas de document absent ou non conforme dans les locaux de l'opérateur, l'Administration douanière a un pouvoir de sanction, qui se traduit le plus souvent par une amende. À noter également le transfert des entrepôts, puisqu'avant il n'y avait que l'entrepôt sous douane. La Douane ne veut prendre aucun risque, et cette façon d'agir nous incite à nous questionner de nouveau sur l'équilibre entre les avantages et les

¹³⁵ <http://www.logistique-seine-normandie.com/upload/fichiers/actualites/flashinfo35/SYNTHESE-etude-impact-juridique-Operateur-economique-agree.pdf> / Etude IDIT, Les responsabilités juridiques des acteurs de la supply chain et le statut OEA, 2012, page 8.

¹³⁶ <http://www.logistique-seine-normandie.com/upload/fichiers/actualites/flashinfo35/SYNTHESE-etude-impact-juridique-Operateur-economique-agree.pdf> / Etude IDIT, Les responsabilités juridiques des acteurs de la supply chain et le statut OEA, 2012, page 10.

inconvenients pour un opérateur de devenir OEA. La responsabilité à l'égard de la Douane est une responsabilité supplémentaire, mais elle n'est pas la dernière. Nous analysons à présent la responsabilité pénale de l'OEA.

Section 3 : La responsabilité pénale

La responsabilité pénale, tout comme les autres responsabilités, est encore une fois susceptible d'être élargie par le statut OEA. Souvenons nous dans un premier temps, que « *nul n'est pénalement responsable que de son propre fait* », c'est ce dont dispose l'article L121-1 du Code pénal. Ainsi, en cas de non respect des règles de prudence établies par l'obligation de sûreté (obligation d'ordre public), l'opérateur économique agréé pourrait voir sa responsabilité engagée dans l'hypothèse où il en résulte des risques ou des atteintes réelles aux personnes¹³⁷. L'inobservation de l'obligation de sécurité constituerait un délit.

Nous pouvons dénombrer trois cas de mise en jeu de la responsabilité de l'opérateur certifié, à savoir l'homicide involontaire, les blessures involontaire et la mise en danger d'autrui¹³⁸. Mais est-ce que le statut d'OEA aggrave réellement la responsabilité pénale de l'opérateur? Certes, ces obligations sont plus nombreuses, et donc les risques pour qu'il soit nommé responsable sont plus importants, cependant, pouvons-nous considérer qu'il s'agit d'une responsabilité pénale plus forte?

La jurisprudence ne s'étant jamais prononcée, il paraît difficile aujourd'hui de présumer des responsabilités que l'opérateur doit assumer. Le risque pénal existe, mais il ne faut pas pour autant diaboliser le statut d'OEA qui ne fait certainement pas de l'opérateur

¹³⁷ <http://www.logistique-seine-normandie.com/upload/fichiers/actualites/flashinfo35/SYNTHESE-etude-impact-juridique-Operateur-economique-agree.pdf> / Etude IDIT, Les responsabilités juridiques des acteurs de la supply chain et le statut OEA, 2012, page 10.

¹³⁸ <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/28541/operateur-economique-agree-y-a-t-il-un-risque-penal-.html> / M.Tilche, « Opérateur économique agréé : y a-t-il un risque pénal? », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, 23/06/2010.

certifié un criminel. Ce flou juridique devra inévitablement être comblé. Reste à savoir ce qu'il en est du point de vue de la limitation de responsabilité et de la modification que le statut entraîne en terme d'assurance.

Section 4 : La limitation de responsabilité et la modification en terme d'assurance

Cette dernière section nous amène à nous pencher sur la question de la limitation de responsabilité ainsi que sur la spécificité du contrat d'assurance de l'OEA. Nous finirons sur un questionnaire.

§1 : La limitation de responsabilité

Tout d'abord, ayant intitulé cette section et ce paragraphe « *limitation de responsabilité* », nous nous en tiendrons à ces termes, cependant précisons que les termes de « *limitation de réparation* » sont bien plus adéquates.

Lorsqu'un dommage se produit et qu'un des acteurs de la chaîne en est responsable, la plupart d'entre eux peuvent bénéficier d'une limitation de responsabilité. Autrement dit, l'auteur du dommage peut limiter sa responsabilité à un certain montant et malgré le fait que le dommage dépasse ce seuil, il ne paiera que le montant prévu par la limitation. En droit maritime, ce montant est de 2 DTS (droits de tirages spéciaux) par kilo et de 666,67 DTS par colis.

L'opérateur n'est donc pas tenu des sommes démesurées qu'il risquerait en cas de réparation intégrale. Cette réparation partielle peut être appréciée comme une chance, mais c'est une chance qui se mérite et celle-ci peut être retirée soit par accord entre les parties lors de l'échange des consentements, soit pour sanctionner l'opérateur en cas de faute de celui-ci dans l'exécution du contrat. Le déplafonnement intervient le plus

souvent lorsque l'opérateur commet une faute inexcusable, c'est-à-dire celle commise « *témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* ». La faute inexcusable se situe entre la faute lourde et la faute intentionnelle. Cependant, compte tenu des engagements pris par l'opérateur économique agréé et du fait qu'il est censé être un maillon de confiance, nous pouvons sans doute être amenés à penser que le statut d'OEA augmente les chances de voir la limitation de responsabilité être déplafonnée. « *La victime pourrait agir sur le fondement contractuel en invoquant une faute aggravée du transporteur ou agir sur le terrain délictuel en mettant en avant le manquement au devoir de prudence pour obtenir une réparation intégrale* »¹³⁹. Encore une fois, aucune jurisprudence n'appuie notre avis, mais la sévérité des juges n'est plus à démontrer. Voyons à présent ce qu'il en est de l'assurance de l'OEA.

§2 : L'assurance de l'OEA

Le statut d'opérateur économique agréé induit de nouvelles obligations comme nous l'avons évoqué précédemment. Ces obligations concernent notamment la sécurité et la sûreté, ce qui pour les compagnies d'assurance peut être gage de moins de risques, puisque plus de maîtrise de la part de l'opérateur. Cependant, le statut d'opérateur économique agréé induit aussi plus de responsabilités et donc plus de risques de devoir indemniser ses clients. C'est ainsi une curieuse situation pour les assureurs.

Afin de tenir compte de l'opérateur certifié, malgré le flou qui règne encore, les polices d'assurance n'ont pas opéré de changements radicaux, mais ont introduit en leur sein une garantie supplémentaire qui peut prendre la forme suivante : « *Le présent contrat garantit la responsabilité de l'Assuré telle qu'elle découle des Articles 395, 396 & 397 du Code des Douanes en raison des déclarations inexactes faites par l'Assuré, sur indication ou non de son commettant, à l'Administration des Douanes et, de ce fait, peut-être saisi par l'Administration des Douanes du paiement des Droits et Taxes et intérêts légaux de*

¹³⁹ <http://www.logistique-seine-normandie.com/upload/fichiers/actualites/flashinfo35/SYNTHESE-etude-impact-juridique-Operateur-economique-agree.pdf> / Etude IDIT, Les responsabilités juridiques des acteurs de la supply chain et le statut OEA, 2012, page 13.

retard. Il est convenu qu'alors les Assureurs se substitueront à l'Assuré. Cette garantie vise le même objet que la commission agréée en douane et s'applique selon les mêmes termes et conditions. Sont exclues en plus de la commission en douane :

- les conséquences de la perte des certificats et agrément permettant l'exercice de l'activité OEA*
- les conséquences liées à la protection des consommateurs »*

Cette garantie supplémentaire a essentiellement pour objet de permettre d'avoir un atout en plus pour négocier les primes et surtout les franchises souvent très élevées. Cependant les assureurs restent frileux, notamment au regard des pertes d'exploitation transport engendrées par une éventuelle perte du statut OEA. En cas de faute professionnelle pure, nous assisterions à une aggravation des risques et donc peut être à un déplafonnement. Ce risque est très mal vu par les compagnies d'assurance, et cela est compréhensible au vu des sommes engagées.

Néanmoins, une chose est sûre, une prise de position concernant l'OEA dans les contrats d'assurance nous paraît indispensable. Il faut définir de réelles garanties à l'opérateur certifié. Enfin, nous terminerons ce travail par un questionnaire.

§3 : Questionnaire

Nous avons effectué un questionnaire auprès d'une personne de confiance, et dont les réponses ont été sincères et professionnelles, des qualités essentielles pour nous aider à mettre un peu plus de lumière sur ce statut d'OEA. C'est ainsi que Hervé Balladur, commissionnaire de transport et commissionnaire en douane a accepté de répondre à nos questions. Il est OEA depuis 2009, c'est le premier commissionnaire de transport de Marseille à avoir obtenu la certification complète.

Question n°1 : Le statut d'OEA est-il un réel atout commercial?

Oui. Cela démontre notre sérieux en matière de réglementation douanière, et de respect des règles de sûreté-sécurité. Les clients sont

interpellés par le statut, mais ont encore du mal à en mesurer la valeur ajoutée.

Question n°2 : *Les contrôles sont-ils amoindris comme le prétendent les autorités douanières?*

Non. Pour l'instant rien n'a changé.

Question n°3 : *Est-ce que l'obtention du statut d'OEA facilite les échanges internationaux, notamment avec les États-Unis?*

Oui. Grâce à la reconnaissance mutuelle les échanges avec les États-Unis sont facilités, mais cela ne dispense pas d'avoir un agrément C-TPAT.

Question n°4 : *Pensez-vous à un avenir pour cette certification après ces cinq années de recul?*

Oui. La condition étant que toute la chaîne logistique internationale soit certifiée ou reconnue.

Question n°5 : *Si vous pouviez revenir en arrière, referiez-vous la démarche de l'obtention de ce statut?*

Oui. Je pense que le statut va être dans l'avenir un élément indispensable et de plus en plus difficile à obtenir.

CONCLUSION

La France est troisième au rang des États ayant délivrés le plus de certificats. Ainsi, au 9 mai 2014, elle dénombrait 1095 certifications délivrées par ses soins, tandis que l'Allemagne en dénombrait 6637 et les Pays-Bas 1485¹⁴⁰. Parmi ces 1095 certificats, 646 sont des certificats AEOF, 292 des AEOC et 157 des AEOS. Il y a donc une forte majorité de certifications complètes.

Le bilan est relativement positif : « *La douane a identifié 10 000 opérateurs potentiellement certifiables avec un coeur de cible fixé à 3000 entreprises. 1193 demandes ont été traitées en 6 ans. 93% des demandes de certificat OEA reçues en 2013 ont connu une suite favorable. Le délai moyen de traitement d'une demande OEA est en France de 118 jours* ». ¹⁴¹

Néanmoins, il est clair que le statut a du mal à séduire, beaucoup attendent encore de voir l'impact que cela aura sur leurs entreprises. Cependant, et c'est là toute la difficulté pour qu'une telle démarche fonctionne, les entreprises doivent analyser le statut OEA comme un effort national voire européen, pour que l'Union européenne et en particulier la France soit au coeur des échanges fluidifiés. Selon notre point de vue, c'est seulement après cet effort national enclenché, que les impacts se feront ressentir sur chaque opérateur. Il faudrait, en d'autres termes, que « *les entreprises voient plus loin que le bout de leur nez* ». Toutefois, la pleine efficacité de ce statut européen passe incontestablement par l'uniformisation des pratiques et des sensibilités des différentes administrations douanières européennes.

Ces constatations amène à se questionner sur le caractère facultatif du certificat OEA. Doit-il devenir obligatoire? Il est sans doute possible de considérer que si le statut OEA était rendu obligatoire, cela permettrait une uniformisation de la Douane, ainsi qu'un pied d'égalité pour toutes

¹⁴⁰ <http://www.douane.gouv.fr/Portals/0/fichiers/datadouane/publication-douane/pour-les-professionnels/douane-magazine-2.pdf> / Douane Magazine, n°2, page 5, mai 2014.

¹⁴¹ idem

les entreprises françaises et européennes, puisqu'à terme si le statut reste facultatif, un fossé va se creuser entre les opérateurs certifiés et les opérateurs non certifiés qui courront à leur perte en n'ayant pas les mêmes avantages que leurs concurrents ou partenaires OEA. Ce statut a donc vocation à devenir obligatoire, le seul problème reste les coûts engendrés par la démarche OEA qui ne sont pas à la portée de tous les opérateurs.

Au vu de l'ensemble de ce que nous avons traité, des constatations et des critiques qui ont été faites, nous terminerons ce travail par la question de savoir si nous conseillerions à une entreprise de faire les démarches pour obtenir le certificat OEA. À cette question, il n'y a pas de réponse pré-établie. À vrai dire, le statut nous laisse perplexe, notamment au niveau des responsabilités qui sont encore trop floues et peu encadrées. La jurisprudence ne s'est encore jamais prononcée sur cette question et les risques peuvent être très importants, notamment celui du déplafonnement. Les coûts d'une telle démarche sont aussi source de réticence pour les opérateurs qui ne savent pas encore si un véritable retour sur investissement sera possible.

Cependant, nous pouvons mettre l'accent sur un impact commercial non négligeable surtout lors des appels d'offre, le certifié sera apprécié comme un opérateur de confiance et de sûreté, et davantage encore dans cette atmosphère ambiante de peur et de crainte. À terme, les partenaires n'accepteront de commercer qu'avec des certifiés OEA comme cela a déjà été le cas pour la norme ISO 9001. Malgré les critiques, nous devons marcher dans le sens européen et accepter de faire les efforts en conséquences, afin que l'ensemble du commerce mondial en tire les bénéfices. Le statut d'OEA ne portera ses fruits qu'une fois la majorité des acteurs du commerce certifiés, c'est une condition indispensable pour que la fluidité de toute la chaîne logistique soit efficace et réelle.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES :

- A.COMTE, *Réussir sa certification OEA : le nouveau statut d'Opérateur Économique Agréé*, Celse, 2010.
- A.HYEANS, *La douane au coeur de la stratégie internationale des entreprises : du contrôle au partenariat*, L'Harmattan, 2012.
- L.PASCAL, *L'opérateur économique agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international?*, Les Éditions du Net, 2012.

ARTICLES :

- S.Enderlin, « Le 11 septembre n'a pas changé le monde », Paris, *Le Temps*, 11/09/2002.
- C.Chatail, « Les principales dispositions du futur Code des douanes de l'Union », *Lamy*, 18/12/2012
- Bulletin des Transports et de la Logistique, N°3258, 9 février 2009, page 87.
- M.Tilche, « Le statut d'opérateur économique agréé allège-t-il ou non la responsabilité? », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, 05/05/2010.
- M.Tilche, « Opérateur économique agréé : y a-t-il un risque pénal? », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, 23/06/2010.

SITES INTERNET

● Sites de la Douane

- [http://www.douane.gouv.fr/Portals/0/fichiers/datadouane/publication-douane/pour-les-professionnels/le-statut-d-operateur-economique-agree-\(oea\).pdf](http://www.douane.gouv.fr/Portals/0/fichiers/datadouane/publication-douane/pour-les-professionnels/le-statut-d-operateur-economique-agree-(oea).pdf)
- <http://www.interdouane.com/images/presentationaeo.pdf>

- <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10831-devenir-exportateur-agree-et-certifier-l-origine-sur-facture>
- <http://www.douane.gouv.fr/Portals/0/fichiers/professionnel/declaration/qaе-vf-mars-2014.pdf>
- <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10837-statut-d-operateur-economique-agree-oea>
- <http://www.edouane.com/cm/getfile.php?t=Type:D+pour+popup&id=46>
- Notice explicative relative au questionnaire d'auto-évaluation sur les OEA : <http://www.mbsdouane.eu/NOTES%20EXPLICATIVES%20NOUVEAU%20QUEST.OEA.pdf>
- <http://www.douane.gouv.fr/Portals/0/fichiers/datadouane/publication-douane/pour-les-professionnels/douane-magazine-2.pdf> / Douane Magazine, n°2, page 5, mai 2014
- <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10841-accord-de-reconnaissance-mutuelle-ue-etats-unis-generalites>

● **Site du C-TPAT :**

- <http://www.c-tpat.ca/ctpat.html>

● **Site Europa :**

- Cadre de normes SAFE : http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/normes_wco_fr.pdf
- Modèle COMPACT : http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_compact_model_fr.pdf
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:117:0013:0019:fr:PDF>

- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:360:0064:0125:FR:PDF>
- Rapport Pilote : http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_pilot_report_fr.pdf
- Lignes Directrices OEA : http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines2012_fr.pdf
- <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1993R2454:20100701:FR:PDF>

● **Site Transport et Logistique de France :**

- <http://www.e-tlf.com/dossiers-tlf/guide-pack-routier-oea/>

● **Sites WK-TRANSPORT-LOGISTIQUE :**

- <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/61106/les-principales-dispositions-du-futur-code-des-douanes-de-l-union-.html>
- <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/26581/le-statut-d-operateur-economique-agree-allege-t-il-ou-non-la-responsabilite-.html>
- <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/28541/operateur-economique-agree-y-a-t-il-un-risque-penal-.html>

● **Site divers :**

- « Institut du droit international des transports de la logistique » : <http://www.logistique-seine-normandie.com/upload/fichiers/actualites/flashinfo35/SYNTHESE-etude-impact-juridique-Operateur-economique-agree.pdf>
- « Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie » : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Liste-des-entreprises-ou-10401.html>

- « ISO » : <http://www.iso.org/iso/fr/home/standards.htm>
- http://www.belfort.cci.fr/fileadmin/user_upload/mediatheque/International/douane/Presentation_ICS-ECS.pdf
- « Institut de relations internationales et stratégiques » : <http://www.iris-france.org/Interviews-2002-09-11b.php3>

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	6
INTRODUCTION	7
PARTIE 1 : LA NAISSANCE DU STATUT D'OPÉRATEUR ÉCONOMIQUE AGRÉÉ	16
Chapitre 1 : La réaction de l'Europe	17
Section 1 : Le cadre normatif	17
§1 : Le Règlement (CE) n°648/2005	17
§2 : Le Règlement (CE) n°1875/2006	18
§3 : Le Code des douanes de l'Union (CDU)	18
§4 : Les Lignes Directrices OEA	19
Section 2 : La création d'un comité d'étude	19
§1 : Le déroulement de l'action pilote	20
§2 : L'intérêt de l'action pilote	20
§3 : La participation à l'action pilote	21
Section 3 : L'OEA et les autres agréments	22
§1 : Exportateur agréé	22
§2 : Chargeur connu	22
§3 : Normes ISO	22
Section 4 : La volonté d'inviolabilité de la Douane et la démonstration de savoir-faire de l'Europe	23

§1 : La volonté d'inviolabilité de la douane	23
§2 : La démonstration de savoir-faire de l'Europe	24
A) Le système de contrôle des importations (ICS)	25
B) Le système de contrôle des exportations (ECS)	26
Chapitre 2 : Les différents types de certifications et l'option choisie par la France	27
Section 1 : Les trois certifications européennes	27
§1 : La certification simplifications douanières	27
§2 : La certification sûreté-sécurité	28
§3 : La certification complète	28
Section 2 : Les avantages de chaque certification	29
§1 : La certification simplifications douanières	29
§2 : La certification sûreté-sécurité	29
§3 : La certification complète	30
Section 3 : Le choix de la France : l'auto-évaluation	30
§1 : Le principe d'auto-évaluation	30
§2 : Une autonomie relative	31
Section 4 : Le choix des autres pays : l'exemple de l'Allemagne	32
PARTIE 2 : LA RÉALITÉ DU STATUT D'OPÉRATEUR ÉCONOMIQUE AGRÉÉ	33
Chapitre 1 : L'accès au statut	34

Section 1 : Les acteurs potentiels	34
Section 2 : Le lieu d'établissement de l'opérateur économique	36
§1 : La notion d'établissement sur le territoire douanier de la Communauté	36
§2 : Le cas des sociétés multinationales	36
Section 3 : Les conditions d'accès au statut	37
§1 : Les critères liés à la recevabilité de la demande	37
§2 : Les conditions communes d'accès aux trois certifications	38
§3 : Les conditions spécifiques aux certifications AEOS et AEOF	39
Section 4 : L'intérêt du certifié OEA	40
§1 : Facilité d'accès aux simplifications douanières	41
§2 : Notification préalable en cas de contrôle	41
§3 : Réduction de données pour les déclarations sommaires d'entrée et de sortie	42
§4 : Réduction du nombre de contrôles physiques et documentaires	42
§5 : Traitement prioritaire des envois en cas de sélection à un contrôle	43
§6 : Choix du lieu de contrôle	44
§7 : Avantages indirects	44
§8 : Reconnaissance de la qualité de partenaire commercial sûr et fiable	45
§9 : Amélioration des relations avec les autorités douanières	46
§10 : Amélioration des relations et de la reconnaissance par d'autres autorités gouvernementales	46
Chapitre 2 : La certification	48
Section 1 : La déposition de la demande	48
§1 : Le formalisme de la demande	48

§2 : L'autorité compétente pour recevoir la demande	49
§3 : Cas de refus de la demande	50
Section 2 : Le processus de certification	51
§1 : Le recueil d'informations et l'analyse des risques	51
A) Le recueil d'informations	51
B) L'analyse des risques	52
§2 : Le principe de l'audit	53
§3 : La réalité de l'audit	54
§4 : L'échange d'informations	55
§5 : La délivrance et les effets de la certification	56
A) La délivrance du certificat	56
B) Les effets de la certification	57
Section 3 : Le suivi de certification	58
§1 : L'audit de suivi	58
§2 : Suspension et retrait en cas de non respect des règles	60
A) La suspension	60
B) Le retrait	62
§3 : L'attente des douanes en matière de sûreté-sécurité	63
§4 : Le « pack parrainage OEA » de TLF	64
Section 4 : La reconnaissance mutuelle	65
PARTIE 3: LES OBLIGATIONS ET LA RESPONSABILITÉ	
DE L'OPÉRATEUR ÉCONOMIQUE AGRÉÉ	68
Chapitre 1 : Les obligations du titulaire du statut	69
Section 1 : Une obligation de moyen « renforcée »	69
Section 2 : Un renforcement des obligations traditionnelles	70

Section 3 : La création de nouvelles obligations	72
Section 4 : Les sanctions en cas de non respect des obligations	73
Chapitre 2 : La responsabilité du titulaire du statut	75
Section 1 : La responsabilité contractuelle et extra-contractuelle	75
§1 : La responsabilité contractuelle	75
§2 : La responsabilité extra-contractuelle	77
Section 2 : La responsabilité à l'égard de la Douane	78
Section 3 : La responsabilité pénale	79
Section 4 : La limitation de responsabilité et la modification en terme d'assurance	80
§1 : La limitation de responsabilité	80
§2 : L'assurance de l'OEA	81
§3 : Questionnaire	82
CONCLUSION	84
BIBLIOGRAPHIE	86
TABLE DES MATIÈRES	90