



CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

« L'agent maritime dans le processus d'Opérateur Economique Agréé »

Master 2 Droit et Management des Activités Maritimes

Par

Julien MESTRE

Sous la direction de :

M. le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2018-2019

REMERCIEMENTS

A M. le professeur Cyril Bloch, pour la qualité de son enseignement.

A M. Thierry Meillour, pour la confiance accordée durant cette année d'apprentissage

A M. Philippe Nemery, pour le temps accordé et sa disponibilité

A toute l'équipe de Worms Toulon, pour son accueil et sa disponibilité

SOMMAIRE

Partie 1 : L'intérêt de la certification OEA pour la profession d'agent maritime

Titre 1 : L'agent maritime, témoin du développement du commerce international

Chapitre 1 : Présentation de l'agent maritime

Chapitre 2 : le rôle de l'agent maritime dans le commerce maritime

Titre 2 : Le statut OEA, une opportunité pour l'agent maritime

Chapitre 1 : Avantages directs et indirects du statut OEA

Chapitre 2 : L'optimisation des bénéfices de l'OEA par l'opérateur : un vecteur de compétitivité de pour l'avenir

Chapitre 3 : les Accords de reconnaissance mutuels, tremplin des systèmes OEA

Partie 2 : La procédure de demande et gestion de l'autorisation

Titre 1 : les conditions d'obtention du certificat OEA « Full »

Chapitre 1 : Conditions relative aux mesures de sécurité et sûreté

Chapitre 2 : Conditions relatives aux normes de sécurité et sûreté

Chapitre 3 : Dépôt de la demande

Titre 2 : Gestion et coût de l'autorisation

Chapitre 1 : L'entreprise OEA face à de nouvelles obligations

Chapitre 2 : Un investissement rentable ?

ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES

AEO : Authorized Economic Operator

AMCF : Agents Maritimes et Consignataires de France

ARM : Accord de Reconnaissance Mutuel

CCE : Cellule Conseil aux Entreprises

CDU : Code des Douanes de l'Union

CDC : Code des Douanes Communautaire

CLECAT : Comité de Liaison Européen des Commissionnaire et Auxiliaires de Transport du marché commun

CONFIAD : Confédération Internationale des Agents en Douane

CJCE : Cour de Justice des Communautés Européennes

CJUE : Cour de Justice de l'Union Européenne

C-TPAT : Customs-Trade Partnership Against Terrorism

CEIS : Compagnie Européenne d'Intelligence Stratégique

ENS : Entry Summary Declaration

FACAM: Fédérations des Agents Consignataires et Agents Maritimes de France

FONASBA : Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents

OMD : Organisation Mondiale des Douanes

OEA : Opérateur Economique Agréé

ICS : Import Control System

RGPD : Règlement Général sur la Protection des Données

PAE : Pôle Action Economique

SCRM : Supply Chain Risk Management

SCM : Supply Chain Management

INTRODUCTION

« Le commerce unit les hommes, tout ce qui les unit les coalise, le commerce est donc essentiellement nuisible à l'autorité¹ »

La conciliation entre libre circulation des marchandises et la nécessaire sécurisation des échanges mondiaux.

I. Le rôle contemporain de l'administration douanière

La notion de douane peut encore aujourd'hui inspirer une certaine crainte chez les opérateurs économiques, peut-être en référence à l'avis général selon lequel la matière douanière se démarque par sa complexité et seul des initiés sont capables de la manier. Il est vrai que la pratique de la matière douanière implique des connaissances transversales dans des domaines bien différents². Mais la raison principale reste certainement l'ignorance sur le rôle contemporain de l'administration douanière.

Malgré que le 20^{ème} siècle fût le théâtre de régimes protectionnistes et de conflits mondiaux, l'économie mondiale s'est inexorablement tournée vers l'effacement des frontières, et avec elles le rôle de contrôle des services douaniers. L'exemple phare est celui de la construction européenne. La création du Marché unique en 1993 pose un principe de prohibition des contrôles douaniers dans les frontières intérieures de l'Union Européenne³.

Dans ce contexte de libre circulation des marchandises, on pourrait alors se questionner sur l'utilité actuelle de la Douane. Les droits de douane, encaissés par l'administration douanière, représente une recette importante pour les pays et est en constante augmentation ces dernières

¹ Napoléon Bonaparte

² G.Radu, « L'Union douanière européenne : bilan et perspective d'avenir », Revue internationale de droit économique, 2014/4, p.409 à 429

³ P.Kearney, « 40 ans d'Union douanière », RMCUE 2008.581.

années. Dans le cas de la France, en 2015, les recettes totales de la douane française s'élevaient à 70 milliards d'euros, un chiffre en constante augmentation sur la période 2010-2015⁴.

D'autre part, son rôle a fondamentalement changé, ce qui l'amène aujourd'hui à être un partenaire des entreprises dans leurs échanges internationaux. Il faut bien comprendre que les autorités douanières nationales sont dorénavant considérées comme des facteurs d'attractivité de l'économie nationale. C'est la conséquence directe de la mise en place du Marché unique qui place les administrations douanières européennes en concurrence sur leurs capacités à rendre la régulation des marchandises la plus fluide possible. Comme le rappelle Lionel Pascal, avec environ 70 milliards de marchandises destinés à la France qui transitent par les ports étrangers du Nord de l'Europe, « *le premier port français est Anvers. [...] la concurrence est la même entre les ports méditerranéens où en 30 ans Marseille s'est fait surclassée par Barcelone, Valence, Gênes... Pour l'aérien, le combat entre les plates-formes de Roissy et Francfort* »⁵.

Ainsi, la compréhension par la Douane de son nouveau rôle à jouer représente un enjeu majeur pour la dynamique économique du pays qui, pour attirer les acteurs économiques, doit se doter de procédures douanières simplifiées conciliant sécurité et exigence du commerce international. Néanmoins, La conception de sécurisation des échanges va connaître un bouleversement avec les événements du 11 septembre 2001.

II. Le nouvel ordonnancement du commerce international

Un des événements les plus tragiques pour l'histoire américaine constitue également le début d'une nouvelle ère pour le commerce mondiale, où ses acteurs réalisent le déficit de sécurité et de sûreté dont souffre le transport de marchandises. Au-delà du risque humain du terrorisme, des défaillances dans la supply chain a des impacts négatifs importants sur la dynamique économique : baisse des revenus, baisse de la satisfaction du consommateur, retard de livraison, dégradation de l'image de marque etc... Hendrick et Singhal, en 2005, démontrent que ces risques peuvent diminuer la valeur de l'entreprise de manière significative⁶.

⁴ <http://www.douane.gouv.fr/datadouane/a12433-recettes-fiscales-percues-et-montants-redresses-2010-2015>

⁵ L.Pascal, « L'Opérateur Economique Agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international ? », Les Editions du Net, 2012, p.39.

⁶ Hendricks et Singhal, « an empirical analysis of the effects of supply chain disruption on long-run stock price performance and equity risk of the firm », Production and Operations Management, n°14, 2005.

A compter de cette date, les autorités américaines vont s'orienter vers la volonté d'un contrôle systématique de toutes les marchandises arrivant sur le territoire américain, peu importe leurs origines. Les Etats-Unis vont se placer en précurseur et mettre en place un partenariat public-privé qui débouche au C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism). La certification, instauré en avril 2002 dénombrait plus de 7400 partenaires 2 ans après.

Le CTPAT n'est pas la seule mesure prise par les USA pour sécuriser les flux de marchandises, on trouve également le Container Security Initiative et la loi HR1 qui introduit la célèbre mesure du '100% scanning'⁷.

La sévérité et la diversité des points de contrôles du régime américain traduit l'objectif d'une sécurisation maximum et une responsabilité accrue des importateurs. Pour Lionel Pascal, « *la priorité n'est plus à la collecte fiscale, voire à la protection des consommateurs, mais très clairement à la sécurisation des échanges internationaux* »⁸.

Bien que ces mesures puissent être justifiées dans leur principe, elles posent un certain nombre de problème, y compris même aux USA, en dehors des doutes sur l'effectivité réelle de ce programme.

Le premier problème majeur que nous avons souligné dans cette introduction, est de parvenir à mettre en place le niveau de sécurité élevé, conformément aux règles émises par les autorités américaines, tout en garantissant une fluidité adéquate aux exigences du commerce international et des opérateurs qui le composent. La conséquence directe se traduit par un risque d'affecter la santé économique du pays. De même, imposer un cadre trop strict fait peser le danger d'une mondialisation à 2 vitesses avec d'un côté les économies développées ayant forgées, depuis de nombreuses années des relations sûres et de confiance, et de l'autre côté des économies encore peu développées qui ne possèdent pas les moyens de proposer des niveaux équivalents de sécurisation, et ainsi condamnées à rester sur la touche des échanges mondiaux⁹.

⁷ Le dispositif « 100% scanning » ou CBP (Customs and Border Protection) prévoit une vérification de l'ensemble des manifestes des navires porte-conteneurs à destination des Etats-Unis.

⁸ L.Pascal, « L'Opérateur Economique Agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international ? », Les Editions du Net, 2012, p.8.

⁹ A.Frémont, « Les routes maritimes : un nouvel enjeu des relations internationales ? », Revue Internationale et Stratégique, n°69, 2008/1.

Les praticiens utilisent le terme de « bol de spaghetti » pour évoquer les très nombreuses réglementations en matière de commerce international et qui ont tendance à se contredire¹⁰. Les différentes mesures américaines, en plus d'alimenter davantage cette accumulation réglementaire, ne constituent pas une politique de sûreté économique viable. En outre, certains points comme le contrôle de la totalité des conteneurs¹¹ arrivant sur le territoire américain, sont très probablement inatteignable.

Le second problème majeur que présente la conception américaine est d'ordre politique et s'inscrit assez bien dans l'actualité américaine. Le caractère unilatéral des mesures prises par les USA impose de se questionner sur les opportunités d'un tel programme. La volonté de la première puissance économique mondiale de protéger ses propres intérêts en prenant le pas sur les missions de l'OMD et en risquant de déstabiliser le commerce mondial ne s'inscrit pas dans une logique de coopération des Etats, indispensable pour une sécurisation des échanges à l'échelle mondiale.

III. Les normes SAFE, réponse au niveau mondiale de l'Organisation Mondiale des Douanes

Face aux initiatives américaines, les organisations internationales ont pris conscience de l'intérêt de ne pas s'y opposer, mais au contraire d'accompagner le pays avec l'objectif d'inscrire ces mesures dans un cadre multilatéral.

Dès 2002, L'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), avait adopté une résolution en juin 2002 dans laquelle elle s'engage « à être le vecteur de coopération entre les acteurs du commerce international pour la sécurisation et la facilitation de la chaîne logistique internationale »¹². Parallèlement, des discussions avaient d'or et déjà débutées pour établir un cadre multilatéral.

Fruit de négociations achevées en juin 2005 entre les différents membres de l'OMD¹³ (note : l'OMD compte aujourd'hui 183 pays membres), le cadre des normes SAFE est un ensemble de

¹⁰ U.Schüle et T.Kleisinger, « The Spaghetti Bowl, a case study on processing rules of origin and rules of cumulation paper », n°2/2016, 15 avril 2016.

¹¹ La réglementation américaine post-11 septembre ne vise que les conteneurs, excluant d'autres mode de transport maritime comme le vrac, pourtant tout aussi risqué.

¹² P.Dulbelcco et B.Laport, « Le financement de la sécurisation du commerce international pour les pays en développement », Revue Tiers Monde 2005/2 n° 182, p427 à 447

¹³ L'OMD compte aujourd'hui 183 pays membres

propositions destinées à sécuriser les échanges mondiaux sans entraves trop importantes. Le texte met en exergue la nécessité de mettre en place des systèmes d'informations efficace et harmonisé pour évaluer le risque réel, et ainsi éviter tout contrôle inutile¹⁴. Les désirs de l'OMD transpirent à travers les normes SAFE, l'organisation ambitionne une collaboration poussée entre l'ensembles des administrations douanières nationales. Il suffit d'en lire quelques lignes pour comprendre que les pays membres se sont volontairement éloignés du concept exagérément sécuritaire et unilatéral des Etats-Unis. Les rédacteurs ne s'en cachent pas : « *il n'est ni acceptable ni utile d'inspecter tous les envois. Une telle pratique entraînerait une interruption complète du commerce mondial* »¹⁵.

Notons que les normes de SAFE ne sont que des recommandations, non une convention juridiquement contraignante¹⁶. Pourtant, les concepts vont inspirer un grand nombre de pays pour l'instauration d'un régime douanier simplifié, l'UE ne fait pas exception, l'Opérateur Economique Agréé trouvant ses origines dans le texte de l'OMD. Le concept est même défini dans les normes SAFE, où l'OEA est présenté comme « *une partie intervenante dans le mouvement international des marchandises à quelque titre que ce soit et qui a été reconnue par ou au nom d'une administration nationale des douanes comme respectant les normes de l'OMD ou des normes équivalentes en matière de sûreté de la chaîne logistique* »¹⁷.

IV. L'Opérateur Economique Agréé, conception européenne de la sécurisation des échanges

Dans la continuité du mouvement de sécurisation du commerce international amorcé par les Etats-Unis, l'Union Européenne a été soucieuse de pouvoir contrôler et évaluer les risques en amont, d'où la nécessité de collecter les informations relatives aux marchandises importées vers l'Europe, avant l'entrée sur le territoire, délivré par l'exportateur (note : ici on vise l'exportateur au sens large ; Fabricant, vendeur, commissionnaire, transporteur etc...). Ces nouvelles obligations ont été matérialisées par le règlement 648/2005 qui prévoyait la mise en opération du système dit ENS¹⁸ (ENtry Summary) au 1^{er} juillet 2009. Mais un nouveau règlement a instauré une phase transitoire à compter de cette date jusqu'au 31 décembre 2010, où la

¹⁴ Organisation Mondial des Douanes (OMD), Cadre de normes SAFE, Edition 2018, p.2.

¹⁵ Organisation Mondial des Douanes (OMD), Cadre de normes SAFE, Edition 2018, p.2.

¹⁶ : Propos de George Cantone, attaché technique à l'OMD, lors de la conférence « Chaîne logistique internationale : comprendre et s'adapter aux grands bouleversements 2015/2020 », SITL, 2 avril 2015 : 168 pays membres, par l'intermédiaire des directeurs généraux des douanes se sont, toutefois, engagés à appliquer les recommandations.

¹⁷ Organisation Mondial des Douanes (OMD), Cadre de normes SAFE, Edition 2018, Annexe 1, p.40.

¹⁸ Terme fixé par le règlement UE 1875/2006, Traduction française : « Déclaration sommaire d'entrée »

déclaration à l'entrée restait facultative, la mise en place étant devenu définitif et obligatoire le 1^{er} janvier 2011¹⁹. Aujourd'hui, l'obligation de déclaration d'entrée est présente dans les dispositions d'application du Code des Douanes à l'article 183.

Le défi de la fiabilisation des échanges engendre incontestablement celui du maintien de la fluidité. Rappelons que l'Union européenne est la plus importante zone économique du monde, ses décisions « *auront un impact mondial* », avertit Lionel Pascal²⁰. La Commission Européenne a cerné les craintes des acteurs économiques d'un ralentissement du commerce. C'est pourquoi le règlement 1875/2006²¹ prévoit la création du statut OEA. Ainsi le statut européen d'Opérateur Economique Agréé se présente tout d'abord comme une alternative au durcissement de la réglementation et le souhait de ne pas pénaliser le commerce.

La précision de la procédure et l'élargissement des facilités sont au cœur des nouveaux textes européens en matière douanière. Avec l'instauration du nouveau Code des Douanes de l'Union le 1^{er} mai 2016, les intentions de l'Union européennes sont claires : le mécanisme OEA est une priorité pour l'avenir du commerce et doit être généralisé au sein des entreprises européennes. Progressivement, l'Opérateur Economique Agréé devient une clé d'entrée aux différentes procédures simplifiées consacrées par le législateur européen.

Ainsi le CDU conserve les trois différentes catégories de certification OEA qui sont le statut OEA pour les simplifications douanières, le statut OEA pour la sécurité et la sûreté, et en fin le statut OEA, dit 'full', qui comporte le volet douanier et sécurité/sûreté²².

Avec l'OEA, l'autre objectif de l'Union européenne, et des autorités douanières européennes, est d'être capable d'identifier les acteurs économiques fiables afin de tisser avec eux une relation de confiance et une coopération constante. Comme le soulève très justement Lionel Pascal, « *La philosophie qui sous-tend la mise en place de ce statut est de faire participer les entreprises privées à la sécurisation du Commerce international et d'établir un partenariat véritable pour permettre au commerce de continuer de se développer et ainsi donner à la croissance*

¹⁹ Règlement UE 273/2009

²⁰ L.Pascal, « L'Opérateur Economique Agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international ? », Les Editions du Net, 2012, p.18.

²¹ Voir article 14 du Règlement

²² Code des Douanes de l'Union, article 38 alinéa 2 et 3.

économique et au développement des pays toutes ses chances »²³. A l'image de partenaires commerciaux, l'entreprise et la Douane vont s'accorder des facilités mutuelles : l'opérateur économique contribue à l'effectivité des services douaniers par sa capacité à cerner les risques de sécurité et sûreté de manière autonome, qui en échange bénéficie de facilités permettant de fluidifier son activité. L'évolution du rôle de la Douane évoqué en tout début d'introduction prend ici tout son sens.

V. *La position de l'agent maritime dans les problématiques actuelles du commerce international*

Les différents régimes d'opérateurs agréés qui naissent dans le monde possèdent tous le point commun de posséder un champ d'application large pour viser l'ensemble des opérateurs économiques.

Le phénomène de complexification et d'allongement des chaînes logistiques internationales ne facilitent pas le travail des entreprises et des autorités douanières. Chaque acteur du commerce international a sa propre part de responsabilité. Parmi ces maillons de la chaîne, une retiendra spécifiquement notre attention : l'agent maritime.

Acteur historique du commerce international, il en est à la fois la conséquence et l'origine. Témoins de la transformation du commerce maritime, les professions de la consignation de navire et, plus généralement de la représentation des armateurs dans les ports, sont en première ligne des problématiques du '*shipping*' moderne qui cherche toujours plus de rentabilité. Pour continuer à attirer les transporteurs maritimes, les acteurs du secteur n'ont pas d'autres choix que de se réinventer, assurer des services toujours plus divers, tout en garantissant les partenaires commerciaux de sa fiabilité et son professionnalisme.

C'est dans ce contexte que la question de l'intérêt du statut d'Opérateur Economique Agréé, comme une opportunité pour l'entreprise de se démarquer et se présenter comme une référence aux yeux des armateurs, peut se présenter. Ce mémoire s'attachera à démontrer dans quelles mesures ce statut douanier peut être une stratégie à adopter pour l'agent maritime.

²³ L.Pascal, « L'Opérateur Economique Agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international ? », Les Editions du Net, 2012, p.26.

En distinguant les fonctions d'agent maritime et de consignataire de navire, cette étude sera l'occasion de présenter le secteur en soulignant le contexte difficile dans lequel la profession s'inscrit. Une fois le rôle de l'agent maritime dans le commerce international cerné, l'objectif de ce travail consistera à présenter, compte tenu des spécificités propres à la profession, les facilités que peut attendre l'agent maritime, d'une certification OEA. Pour être le plus complet possible, il sera nécessaire de consacrer une portion de ce mémoire à repérer les orientations possibles pour les opérateurs afin de valoriser au plus haut degré la certification OEA.

D'autre part, la seconde partie de ce travail s'attardera sur les exigences dressées par l'Union Européenne pour permettre aux entreprises de devenir un opérateur privilégié du commerce international. Enfin, après avoir exposé les maux persistants du système OEA, il s'agira de se questionner sur la pertinence pour l'agent maritime d'un investissement en ce sens, en intégrant le calcul économique.

Pour une meilleure lisibilité, ce travail sera basé sur la certification OEA complète, soit sur les aspects douaniers mais aussi les volets sécurité et sûreté.

PARTIE 1 : L'intérêt de la certification OEA pour la profession d'agent maritime

Titre 1 : L'agent maritime, témoin du développement du commerce international

Chapitre 1 : Présentation de l'agent maritime

Section 1 : La reconnaissance des activités de consignataires et d'agent maritime en droit français

I. L'apparition de l'agent maritime

Le bouleversement du transport maritime et son rôle indispensable dans le commerce mondial ont donné naissance aux professions d'agent consignataire et agent maritime, qui ont progressivement supplantés le rôle du capitaine dans l'aspect commercial de l'expédition maritime. Bien qu'au début, les agents et consignataire avait une simple fonction d'assistance du capitaine ce dernier restant maître des opérations commerciales²⁴, l'augmentation constante des volumes échangés et la nécessité d'optimiser les temps d'escale vont amener les armateurs, ou affréteurs, à recourir systématiquement aux agents présents dans les ports.

²⁴ P.Jauffret, « Le consignataire de navire », thèse de doctorat, 1931, p.12.

A. Reconnaissance juridique du consignataire de navire

Néanmoins, ce n'est que très tardivement que le législateur français s'est intéressé au secteur avec les lois du 31 décembre 1966 et du 3 janvier 1969, des textes qui ne visent toutefois que le consignataire du navire. Quant à l'agent maritime, il est tout simplement ignoré des textes²⁵ sous l'impulsion du doyen Rodière qui n'attache aucune valeur juridique au terme²⁶.

L'absence de références au domaine s'explique par le fait que le Code de commerce de 1807 ait repris les lettres de l'Ordonnance de la marine de Colbert (1681) qui incluait la fonction de consignataire de navire dans la profession de commissionnaire, qui est considéré comme un représentant du « maître de navire ».

L'instauration du Code des Transport a modifié le schéma et désormais les textes relatifs aux consignataires figurent aux articles L5413-1 et suivant, et aux articles R5413-1 à R5413-4, par les effets du décret n°2016-1893 du 28 décembre 2016 abrogeant le décret du 19 juin 1969

B. L'absence de règles spécifiques applicable à l'agent maritime

Le Code des Transports n'étant d'aucun secours pour l'agent maritime, il faut se référer aux textes généraux. L'agent étant un mandataire de l'armateur, le régime applicable découle en conséquence des règles applicables au mandat, et plus précisément la loi « Doubin » du 25 juin 1991, remplaçant le décret de 1958 relatif aux agents commerciaux²⁷.

Sur ce point, on peut noter que la situation de l'agent maritime est assimilable à celle du transitaire, considéré comme un mandataire de droit commun du fait de l'absence d'un régime spécial.

Ainsi conformément aux dispositions de la loi Doubin, en tant qu'agent commercial, l'agent maritime « *est un mandataire qui, à titre de profession indépendante, sans être lié par un contrat de louage de services, est chargé, de façon permanente, de négocier et, éventuellement, de*

²⁵ Notons cependant que les conventions internationales relatifs au droit maritime visent l'agent maritime. La Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 ouvre le droit à une saisie conservatoire, en son article premier, à la personne qui agit comme « *agent pour le compte du navire ou de son propriétaire* ».

²⁶ J.Bonnaud, « Définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français », DMF n°621, 1^{er} décembre 2001.

²⁷ Décret n°58-1345 du 23 décembre 1958

conclure des contrats de vente, d'achat, de location ou de prestation de services, au nom et pour le compte de producteurs, d'industriels, de commerçants ou d'autres agents commerciaux »²⁸.

II. La difficile distinction des fonctions de consignataire et d'agent maritime

La différenciation des professions de consignataire et agent maritime s'avère être un travail aventureux, tant, en pratique, les rôles de chacun se superposent et sont le plus souvent assumés par un opérateur unique.

Cette similitude a conduit la doctrine à utiliser le terme fédérateur d'agent consignataire... qui est passé dans le langage courant²⁹

Pourtant, comme le souligne S.Boukerbout, ils doivent « *faire l'objet d'une nette différenciation car si tous les deux sont mandataires de l'armateur, responsables de leurs fautes personnelles prouvées et que le droit commun trouve à s'appliquer, il sont soumis à une législation bien différente* »³⁰.

Ainsi, L'absence de bases légales pour l'agent maritime conduit à une assimilation des deux notions, ce qui instaure une incertitude juridique quant à la qualification à adopter. L'hypothèse d'un litige conduira les juges à s'intéresser à la nature de l'opération à l'origine du contentieux pour déterminer la responsabilité des intervenants³¹.

Le risque de confusion a conduit à L'AMCF³², syndicat des agents maritimes et consignataires français, à préciser les notions. Ainsi, dans les statuts de l'association, l'agent maritime est décrit comme « *un agent commercial qui opère dans le secteur maritime. Il agit pour son mandant, l'armateur et accomplit toutes les missions qu'il lui confie* »³³. Cette définition s'inspire des

²⁸ Code de commerce, article L134-1

²⁹ J.Bonnaud, « Définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français », DMF, N°621, 1^{er} décembre 2001

³⁰ S.Boukerbout, « Le consignataire de navires et l'agent maritime », 2009, p90.

³¹ En ce sens, T.com. Marseille, 9 juillet 2002, Midi France Distribution c/ Maersk India Ltd., *Rev Scapel* 2002, p108.

³² Agents Maritimes et Consignataire de France

³³ Article 5 des des Statuts de l'AMCF, version adoptée à l'issue de l'Assemblée extraordinaire du 11 juin 2018

textes européens relatives au statut des agents commerciaux indépendants³⁴, dont la loi « Doubin » en est la transposition en droit interne.

Section 2 : Les principales conséquences de la différence de régime

L'absence de textes spécifique à l'agent maritime ne comporte pas uniquement des inconvénients. En tant qu'agent commercial, il bénéficie, en cas de résiliation du contrat d'agence, d'un droit à une indemnité « *compensatrice en réparation du préjudice subi* ». L'usage a fixé le montant de cette indemnité à deux années de commissions, ce qui constitue la rémunération de l'agent maritime.

D'une part, pour reprendre la lettre de l'article L134-1 du Code de commerce, l'agent maritime exerce sa profession de manière indépendante. Il n'est donc, en principe, tenu d'une obligation d'exclusivité à l'encontre d'un armateur. Toutefois, le principe est souvent atténué par la présence dans les contrats d'agence d'une clause de non-concurrence

Autre différence notable, au contraire du consignataire, l'agent maritime n'a pas un pouvoir de représentation judiciaire de l'armateur et ne peut ainsi recevoir d'actes judiciaires ou extrajudiciaires que le capitaine est habilité à recevoir³⁵.

D'autre part, l'article L5114-8 du Code des Transports vise le mécanisme des privilèges maritimes, permettant à une multitude d'opérateurs du transport maritime de bénéficier de garantie de paiement pour des créances liées à l'exploitation du navire. L'alinéa 6 vise expressément « *les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire, lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire au lieu et place du capitaine* »³⁶. L'agent maritime est donc implicitement exclu du mécanisme des privilèges maritimes, rendant plus complexe le recouvrement de sa créance à l'encontre d'un armateur.

³⁴ Dir. Cons. CE n° 86/653, 18 déc. 1986, JOCE 31 déc., n° L 382

³⁵ Code des Transport, article R5413-3

³⁶ Voir l'alinéa 6 de l'article

Chapitre 2 : le rôle de l'agent maritime dans le commerce maritime

L'ampleur de ses fonctions dépend directement des obligations contractuelles vis-à-vis de l'armateur. Peu importe la nature des fonctions, l'objectif de l'agent maritime est la fluidité de son travail, avec toujours un même impératif : « *l'escale d'un navire doit coûter moins cher que chez le voisin* »³⁷

La finalité de la relation tissée entre l'agent et l'armateur est la représentation de ce dernier, que ce soit dans son rôle de consignataire ou d'agent maritime. En tant que mandataire, il exécute les missions qui lui sont confiées par le mandant. Seulement, l'étendue des missions n'est jamais identique et dépend directement du contenu du contrat conclu entre l'armateur et l'agent.

Section 1 : Les fonctions de l'agent consignataire

Afin de mieux comprendre la distinction opérée entre consignataire et agent maritime, nous traiterons de leurs fonctions respectives de manière indépendante.

I. Les missions du consignataire de navire

A. Le rôle traditionnel : la préparation de l'escale

1) Quant au navire

L'article L5413-1 du Code des Transport dispose que le consignataire « *effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même* »

Le rôle de consignataire de navire consiste ainsi à l'organisation de l'escale de bout en bout. Avant même l'arrivée du navire, il est en charge de prendre contact avec les différentes autorités pour communiquer une estimation de l'heure d'arrivée du navire (Estimated Time Arrival³⁸) afin de s'assurer que ce dernier bénéficie d'un poste à quai. Il informe également le capitaine sur les spécificités de la zone géographique dont il est compétent. En outre, le consignataire prend contact avec les auxiliaires du transport maritime nécessaires à l'accostage du navire, il

³⁷ E.De Clebsattel, « L'heure des méga alliances armatoriales », Bulletin des Transports et de la Logistique n°2668, 8 juillet 1996

³⁸ Traduction en français : Heure d'Arrivée Estimée

s'agit principalement des pilotes, lamaneurs et remorqueurs. L'aspect commercial entre en compte dans cette relation, les armateurs voulant réduire les coûts, notamment les frais de pilotages dans les ports français³⁹.

Une fois l'arrivée du navire, le travail du consignataire peut être extrêmement diversifié et va de l'avitaillement du navire jusqu'à l'accomplissement des démarches administratives et douanières pour l'acheminement des marchandises.

En fin d'escale, le consignataire délivre à l'armateur un « compte d'escale », document qui répertorie l'ensemble des dépenses et recettes réalisés par le mandataire, permettant alors à l'armateur d'analyser le coût des escales, par conséquent la performance de l'opérateur choisi et d'adapter sa politique du choix des ports et/ou des agents.

2) Quant à la marchandise

En tant que mandataire de l'armateur, les obligations que la loi française impose au transporteur sont assumées par le consignataire. A cet effet, il procède au chargement et déchargement du navire de façon appropriée et soigneuse⁴⁰. En étroite collaboration avec l'entreprise de manutention, le capitaine et l'équipage du navire, il vérifie la sécurité du plan de chargement et la bonne exécution des opérations nécessaire à la stabilité du navire et des marchandises (arrimage, calage).

Lors du déchargement de marchandises, le consignataire est titulaire d'une obligation de soins à leurs égards⁴¹, peu importe que le contrat de transport conclu avec l'ayant droit soit résolu ou non. Cette responsabilité, héritée des textes applicables au transporteur maritime, implique de prendre les mesures adaptées pour conserver en bon état les marchandises placées sous sa garde.

Lorsque les stipulations conclues entre le transporteur et l'agent le prévoient, le consignataire peut prendre livraison des marchandises pour le compte de l'ayant droit, il exerce alors le rôle d'un consignataire de la cargaison. A ce titre, l'article L5413-3 du Code des Transports dispose qu'il agit en tant que mandataire salarié.

³⁹ Idem

⁴⁰ Code des Transport, article R5413-1 : « le consignataire du navire procède, au départ, à la réception et, à l'arrivée, à la livraison des marchandises »

⁴¹ Idem

Du fait de la détention d'informations sensibles, le personnel doit être extrêmement vigilant en termes de norme de sécurité : relations avec les partenaires, informations confidentielles sur les navires et marchandises, procédure de sécurité/sûreté du port... tout autant d'éléments rendant vulnérables les systèmes de protection.

B. L'accroissement des fonctions du consignataire

Les nouvelles exigences du shipping international obligent, le rôle du consignataire s'est davantage diversifié. Le développement du transport multimodal et l'objectif de toujours raccourcir les temps d'acheminement des marchandises l'amènent à exercer des fonctions étroitement liées à la gestion des marchandises.

L'AMCF, spectatrice de ce mouvement de diversification, a rapidement intégré cette *nouvelle composante dans sa définition propre du consignataire de nature, qui dorénavant peut « assurer la gestion des supports ou unités de transport multimodaux. Ainsi, selon l'étendue du contrat conclu avec l'armateur, le consignataire peut assumer des tâches comme la location, l'entretien ou encore la réparation des moyens de transport, pour le compte de l'armateur ».*

D'autre part, La conduite en douane⁴² des marchandises peut être également exercé par l'agent consignataire, en tant que représentant de l'armateur, et depuis la loi du 16 janvier 2001, marquant la fin du monopole des courtiers maritimes sur cette activité. Cette fonction conduit l'agent à entretenir une relation étroite avec l'Administration douanière afin d'accomplir les différentes formalités nécessaires à l'exportation ou l'importation des marchandises.

Enfin, la mise en place par l'Union européenne d'un Import Control System par l'intermédiaire des déclarations sommaire d'entrée qui doivent être transmettre aux autorités douanières avant l'entrée de la marchandise sur le territoire douanier européen, a une répercussion sur l'activité du consignataire. Le système des ENS repose sur le principe qu'un seul opérateur est redevable de l'obligation de la transmission de la déclaration⁴³, avec le principal avantage pour la Douane de ne traiter qu'avec un opérateur unique assumant la responsabilité. En France, les redevables sont à 90% des transporteurs ou leurs représentants ⁴⁴. On le verra plus longuement

⁴² La conduite en douane désigne la présentation d'une marchandise dans le bureau de douane compétent afin de procéder à son dédouanement

⁴³ Lamy Transport, Tome 2, n°755-18

⁴⁴ Propos de J-M.Thillier, Conférence ODASCE, 15 mars 2011

ultérieurement, le rôle supporté par les agents et consignataires dans le mécanisme de l'ICS soulève l'intérêt du statut OEA, qui permet un allègement des exigences des autorités douanières.

II. Le rôle de l'agent maritime

Le « Standard Liner Agency Agreement » de la FONASBA est le contrat type de l'agent maritime. Sur ce point, la FONASBA⁴⁵, organisme associatif, dont les membres sont des agents maritimes et des courtiers en affrètement, qui défend les intérêts de la profession sur la scène internationale, met à disposition un contrat type prévoyant les obligations des parties et les conditions de rémunération de l'agent⁴⁶.

Comme le rappelle la définition donnée par l'AMCF et les stipulations du contrat type⁴⁷ de la FONASBA, l'agent maritime exerce principalement un rôle commercial pour le compte du transporteur, en prenant soin de promouvoir et de développer les activités de ce dernier, dans le secteur géographique fixé. D'une part, cela se traduit par la maximisation du chiffre d'affaire et de la rentabilité de la phase maritime, en assurant un maximum de fret à bord des navires. Si le contrat le prévoit, il établit les cotations et doit être capable de s'adapter à toutes les demandes des chargeurs.

D'autre part, l'agent maritime, pour assurer la bonne continuité du transport et pour répondre aux exigences contemporaines du transport multimodal, doit proposer des services de pré et post acheminements des marchandises. En effet, il est aujourd'hui très courant pour un transporteur maritime de proposer un service « door to door »⁴⁸.

Dans ce schéma, l'agent maritime joue un rôle primordial, peu importe que le service soit proposé et facturé par le transporteur, il constitue un maillon essentiel lorsque les marchandises à acheminer se situent dans son domaine de compétence géographique. Pour les ayants droits à la marchandise et autres intermédiaires du transport, il est un opérateur de choix grâce à sa grande connaissance des spécificités et coutumes du port dans lequel il est implanté. Pour cette même raison, il possède un réseau développé de partenaires commerciaux lui permettant de

⁴⁵ Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents.

⁴⁶FONASBA, « Standard Liner Agency Agreement ».

⁴⁷ FONASBA, « Standard Liner Agency Agreement », article 3.1.

⁴⁸ Désigne le processus de transport d'une marchandise de son lieu de production jusqu'à son lieu de consommation.

proposer aux clients des mesures adaptées à toutes leurs demandes. Enfin, en tant que mandataire du transporteur, il détient des informations précises sur les différents paramètres susceptibles d'affecter l'acheminement des marchandises (ETA, retard, particularité navire, plan de chargement etc...).

Il doit alors assurer l'organisation des transports, l'ensemble des formalités qui en découlent et nécessaire à la bonne exécution du transport. L'agent exerce alors les fonctions de commissionnaires de transport, voire le travail de commissionnaire en douane lorsqu'il détient les certifications légales nécessaires pour l'exercice de l'activité. A ce titre, les juges du fond de la Cour d'appel de Papeete ont précisé qu'aucun texte n'impose de facto une obligation de dédouanement d'une marchandise dans le cadre d'un transport international. Ils soulignent que le travail du commissionnaire en douane constitue une fonction distincte de l'agent. Etant lié au transporteur maritime par un contrat de mandat, les stipulations de ce dernier doivent prévoir cette fonction⁴⁹. Dans cette affaire, il avait été reproché au consignataire de ne pas avoir accompli les formalités douanières et ne pas avoir informé le transporteur maritime des difficultés rencontrées relatives au régime douanier. En se basant sur la définition du consignataire donnée par l'AMCF, La Cour d'Appel retient, à juste titre, qu'il n'est aucunement fait référence à sa participation aux opérations douanières. Ajoutons simplement que des entorses à ce principe peuvent exister dans certains domaines spécifiques. C'est par exemple le cas du transport maritime d'engrais en vrac, dont la coutume impose à l'agent maritime le dédouanement des marchandises⁵⁰.

⁴⁹ CA Papeete 17 mars 2011 « Navire Spirit of Oceanus », DMF N°732, 1 janvier 2012,

⁵⁰ Propos recueillis auprès P.Nemery, contrôleur de gestion auprès de Worms Service Maritime, pour les besoins de ce travail

Section 2 : Un secteur en eaux troubles

I. Une exigence toujours plus grande

Les coûts d'escale représentent une part importante de l'ensemble des charges que supporte les transporteurs maritimes... d'où l'objectif très affirmé ces dernières décennies de réduire au minimum cette charge, ce qui se traduit principalement par un raccourcissement des temps d'escale. En moyenne, les frais afférents à l'escale du navire dans un port représentent la moitié du coût total du voyage⁵¹

Dès la fin des années 90, la FACAM (aujourd'hui AMCF) tirait la sonnette d'alarme et pointait du doigt la « *prise en tenaille* » de la profession par les transporteurs cherchant continuellement à augmenter leurs marges, au détriment de celles des agents consignataires⁵².

Le phénomène de concentration dans lequel les armateurs mondiaux se sont lancés touchent également le secteur de la consignation et de l'agence maritime. Les transporteurs n'hésitent plus à concurrencer les agences indépendantes, en internalisant l'activité de représentation par l'intermédiaire de filiales aux noms et couleurs de l'armateur. Ce phénomène s'est principalement concentré sur l'activité de lignes régulières, dès lors que les marchés sont suffisamment matures⁵³. Progressivement, les agences indépendantes s'orientent vers le *tramping*, c'est le constat de Philippe Nemery, contrôleur de gestion à Worms Services Maritimes, qui a retracé, pour les besoins de ces travaux, l'évolution de l'économie générale du secteur.

En plus de l'effort économique demandé aux acteurs du secteur, les agents et consignataires doivent répondre à des demandes toujours plus techniques, et des attentes élevées dans son rôle de conseiller. Sa position d'intermédiaire entre le transporteur maritime et les différents acteurs du transport le contraint à être une référence dans le secteur portuaire et être capable de jongler entre les différentes réglementations applicables.

⁵¹ M.Stopford, « Maritime Economics », 3^{ème} Edition, p225.

⁵² D.Malecot, « Agent maritime : la FACAM retrouve l'espoir », Bulletin Transport de la Logistique, n°2754, 25 mai 1998

⁵³ *Idem*

II. Le manque de reconnaissance des pouvoirs publics

D'autre part, comme nous l'avons vu précédemment, les textes légaux spécifiques à la profession de consignataire de navire reste relativement faible, et même inexistant en ce qui concerne l'agent maritime. C'est à l'image du manque de reconnaissance par les pouvoirs publics dénoncé par les professionnels du secteur

L'AMCF alerte sur la problématique de reconnaissance du statut d'agent maritime, laissant alors la liberté à des opérateurs de revendiquer le statut dès lors qu'ils détiennent un contrat avec un armateur, peu importe l'étendue de ce dernier. « *On ne demande absolument pas à ce que nos métiers soient réglementés comme ils peuvent l'être pour les commissionnaires de transport mais simplement reconnus au regard des engagements et responsabilités pris par nos membres chaque jour quand ils accueillent les bateaux* », déclarait Nicolas Barnaud, président de l'AMCF⁵⁴. L'idée défendue par le président est la mise en place d'un agrément délivré par les pouvoirs publics nationaux « *semblable au statut OEA* ». Les échanges entretenus avec Nicolas Barnaud pour les besoins de ce mémoire permettent d'en apprendre davantage sur la forme que pourrait prendre cette certification. La vision sous entendue est que pour pouvoir se prétendre agent maritime ou consignataire auprès des opérateurs privées, mais aussi des services de l'Etat en général (capitainerie, douane etc...), l'exploitant doit posséder cet agrément, dont les critères seraient définis par l'AMCF. La finalité du projet serait d'inciter, voire contraindre, les acteurs privés et publics à traiter avec des agents certifiés ayant prouvé leur fiabilité. Le schéma présente l'intérêt de répondre aux attentes du secteur par une meilleure protection, tout en garantissant aux autres maillons de la chaîne logistique une qualité de service élevée. De même, la procédure de délivrance pourrait s'apparenter à celle mise en place pour l'Opérateur Economique Agréé, d'où la référence à celle-ci. Néanmoins, les appels de détresse de l'AMCF n'ont pas forcément été bien entendus par les pouvoirs publics, le point de blocage principal étant que des réflexions sur la possibilité d'une nouvelle certification OEA dite « agent maritime et consignataire » relève de la compétence des instances européennes, alors que le problème est purement français.

Dans ce contexte difficile, l'argument commercial essentiel qui distinguent les différents acteurs de la profession est sans conteste la capacité à être le moins chère pour l'armateur. Seulement, parvenir à rester rentable tout en proposant une 'offre' compétitive implique d'adopter une

⁵⁴ A.Descamps, « AMCF : les trois ou quatre obsession des agents maritimes et consignataire », 15 juin 2016 : https://www.lantenne.com/Les-trois-ou-quatre-obsessions-des-agents-maritimes-et-consignataires_a42946.html

stratégie de gestion permettant à l'opérateur de devenir une référence dans le secteur où il exerce. Le statut d'Opérateur Economique Agréé sonne comme une opportunité de se présenter, aux yeux des transporteurs, comme un partenaire fiable, ayant cerné les impératifs du commerce internationale de toujours être plus rapide, tout en maîtrisant le facteur risque et les conséquences extrêmement coûteuses en temps et en argent qui en découlent. De même, compte tenu de la taille colossal des plus grands armateurs mondiaux, ces derniers peuvent trouver un intérêt à recourir à partenaire commercial indépendant agréé par les autorités douanières, au lieu d'internaliser l'activité et devoir engager des investissements massifs pour parvenir au même résultat, ce qui semble aller à l'encontre des politiques commerciales du secteur et l'impératif de maîtriser les coûts.

La prise de conscience de la profession de la nécessité de s'adapter aux évolutions amène les opérateurs à porter une attention toujours plus grande aux standards de qualité et aux certifications pouvant donner un avantage concurrentiel. En la matière, le statut OEA n'est pas la seule référence et les normes ISO, notamment l'ISO 9001 est un gage de qualité de l'organisation interne de l'entreprise. Indépendamment de la concurrence que se livre les agents et consignataires, tous poursuivent l'objectif commun de fluidifier et absorber le mieux possible les flux de marchandises.

La problématique dépasse largement les frontières françaises, la FONASBA, organisation internationale qui regroupe 75 groupements syndicaux d'agent et consignataire à travers le monde, s'est également engagée dans cette voie. Dans une déclaration officielle à Lima (Pérou) en 2013⁵⁵, face à la complexification des normes de toute nature, la présidente de l'époque, Marygrace Collins, lançait un appel aux adhérents afin qu'ils prennent l'engagement d'assurer que tous leurs employés soient correctement formés face à ces nouvelles exigences. Même si elle reste symbolique, la déclaration montre que les représentants internationaux tentent de tirer le secteur vers le haut en réhaussant les niveaux d'exigences. C'est avec la même préoccupation que la FONASBA a lancé en 2007 son propre label, le « *Fonasba quality standard* » afin de récompenser ses membres qui ont adoptés les mesures appropriées pour garantir l'exécution de leurs missions. Les critères établis par l'organisation tournent autour de la fiabilité des systèmes comptables, des procédures de contrôles interne, la formation du personnel... des points qui sont également cruciaux aux yeux des autorités douanières lorsqu'elles étudient une demande de

⁵⁵ Voir Annexe I

certification OEA. Toutefois, les finalités sont différentes. Lorsque l'OEA poursuit principalement un objectif de sécurisation des échanges, le label FONASBA reste fortement orienté sur la performance de l'agent et se veut comme un témoin de l'efficacité de l'opérateur aux yeux des armateurs.

III. Les circonstances propres à prendre en compte : le cas de Worms Toulon

Le port de commerce de Brégaillon, où Worms Toulon est implanté, est situé à proximité des zones militaires de la base navale de Toulon, ce qui impose une coopération accrue entre les différents acteurs du port et les autorités militaires. Le statut OEA est alors un moyen de garantir aux autorités qu'il constitue un partenaire sûr.

D'autre part, les spécificités du marché sur lequel se situe l'opérateur est également un point à prendre en compte pour établir une analyse précise des avantages escomptés, et donc de la pertinence du statut. Le flux France-Turquie exploité par Worms Toulon est considéré comme une liaison commerciale à risque par les services douaniers, notamment en raison de certains trafics illégaux (cigarettes, contrefaçons etc...) et du passage de clandestins provenant de Turquie. La lourdeur des contrôles douaniers dépend directement des risques rencontrés. La démonstration par l'agence toulonnaise de la pleine conscience de ces problématiques à l'autorité douanière pourrait permettre justement d'alléger les contrôles et fluidifier davantage la ligne franco-turque. Toutefois, encore faut-il que l'Administration douanière puisse également compter sur la fiabilité de l'ensemble des autres acteurs de la chaîne.

Titre 2 : Le statut OEA, une opportunité pour l'agent maritime

Chapitre 1 : Avantages directs et indirects du statut OEA

Le Code des Douanes, en son article 38 alinéa 6 de l'Union prévoit expressément un principe de discrimination positive au bénéfice de l'opérateur OEA dans le cadre de son activité, et en fonction du type de certification obtenu. Ce texte est lui-même détaillé par un Acte délégué du code des douanes de l'Union⁵⁶, qui vient préciser les facilités offertes aux opérateurs⁵⁷. Toutefois, les textes posent tout de même une exception faisant échec aux facilitations lorsque l'autorité douanière fait face à une situation de menace élevée. Sur ce point, l'OEA reste tout de même avantagé puisqu'il bénéficie en tout hypothèse d'une « *priorité de traitement, aux formalités et aux contrôles nécessaires* »⁵⁸.

Section 1 : Les facilités offertes par le Code des Douanes de l'Union

I. Avantage direct lié aux contrôles

A. Notification préalable d'un contrôle

Inscrit aux alinéas 2 et 3 de l'article 24, l'introduction du CDU a été l'occasion pour la Commission européenne de généraliser ce privilège à tous les membres OEA, en fonction de la nature du contrôle réalisé. L'alinéa 2 vise les inspections en matière de sécurité et sûreté, et tout particulièrement les déclarations sommaires d'entrée (ENS). L'agent maritime, tout comme les autres opérateurs ayant un intérêt avec la marchandise concernée, bénéficierait alors d'une notification préalable avant l'arrivée du moyen de transport dans le territoire douanier européen.

Toutefois, la notification préalable est exclue lorsque la déclaration en douane est déposée ultérieurement à la présentation des marchandises. Fort logiquement, les textes excluent également cette possibilité lorsque que celle-ci compromet la faisabilité du contrôle ou en affecte ses résultats. Enfin, il en est de même lorsque l'examen attrait à la sûreté. Beaucoup d'exceptions donc, dont les services douaniers pourraient se servir pour justifier le refus de notifier préalablement un contrôle, et diminuer la portée de la mesure.

⁵⁶ Règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015.

⁵⁷ Article 24 de l'Acte Délégué du Code des Douanes de l'Union.

⁵⁸ Article 25 de l'Acte Délégué du Code des Douanes de l'Union.

B. Allègement contrôle physique/documentaire

Présent au premier alinéa de l'article 24 de l'Acte Délégué, il faut noter que cet allègement des contrôles vaut autant pour une autorisation douanière ou sécurité/sûreté, en fonction bien sûr du type de contrôle effectué. Ainsi un OEA S ne peut invoquer cet avantage devant les autorités douanières pour des vérifications relative à des formalités douanières, et inversement, ce qui renforce davantage l'intérêt d'une certification combinée.

Face à la faible quantité de textes et de précisions concrètes sur la portée du principe d'allègement des contrôles, il faut s'intéresser à la mise en pratique par les autorités douanières. En 2012, lors de la conférence « être ou ne pas être opérateur économique agréé », Dimitri Klucznick déclare que la réduction des contrôles se traduirait sur le terrain par une adaptation de ces derniers. L'idée est de parvenir à transférer progressivement les inspections des entreprises certifiées vers les entreprises non certifiées, reste à savoir comment l'administration douanière opère pour assurer la "ségrégation" des opérateurs OEA et non OEA. Dès 2013, la DGDDI⁵⁹ annonce qu'un système interne était mis en place pour garantir aux opérateurs économiques agréé un seuil de tolérance ne devant pas être dépassé par les services de contrôle, mais aussi l'assurance de ne pas subir un nombre de contrôle plus important qu'antérieurement à leurs certifications⁶⁰. Cet engagement provient de l'intervention Dimitri Klucznick, membre de la DGDDI, durant la conférence SITL de 2013

L'enjeux est important et l'attractivité de l'OEA en dépend : l'Administration douanière doit être en mesure de pourvoir aux promesses faites aux opérateurs par les textes européens. De même, un meilleur ciblage des contrôles n'est pas seulement avantageux pour les entreprises bénéficiaires, il est également un gage d'efficacité et de meilleur rendement de l'action des services douaniers. La Douane faisant face à une réduction de ses effectifs, et parallèlement, à une augmentation des flux de marchandises, une optimisation du processus du contrôle devient indispensable.

En outre, il est possible de rapprocher le principe d'allègement des contrôles avec les obligations relatives au système ENS évoqué précédemment. Dans la plupart des cas, le transporteur maritime et ses représentants sont responsables de la transmission de l'ensemble des

⁵⁹ Direction Général des Douanes et Droits Indirects.

⁶⁰ Au lancement du statut OEA, certains des premiers titulaires de l'autorisation avaient pointés du doigt le fait d'avoir rencontré un nombre de contrôle plus important qu'auparavant.

déclarations sommaire d'entrée au bureau de douane compétent. Prenons l'exemple d'une ligne régulière exploitée par des navires porte-conteneurs de plus de 20 000 EVP⁶¹, le redevable est tenu de fournir la totalité des ENS relatives aux marchandises transportés, ce qui constitue une charge fixe lourde coûteuse. Le statut OEA permet alors un allègement des formalités avec l'exemption pour certaines informations initialement obligatoires.

C. Traitement prioritaire

Dans le cas où l'opérateur est choisi pour un contrôle de l'autorité douanière, le CDU garantit le passage en priorité des entreprises agréées. Logiquement, il faut tout de même distinguer le type d'autorisation obtenu, cette dernière devant correspondre avec la nature du contrôle exercé⁶². De même, là encore l'hypothèse d'une situation de menace élevée entraîne la suspension provisoire des faveurs douanières.

D. Choix du lieu

C'est l'un des avantages les plus notable du régime OEA, qui offre la possibilité à l'entreprise de pouvoir effectuer les contrôles dans un lieu différent de celui où les marchandises doivent être présentées en douane⁶³. Bien que le dispositif soit encore en phase d'expérimentation, l'engouement des acteurs économiques est fort tant les gains peuvent être important pour ces derniers. Exception faite de l'agent maritime exerçant une activité douanière, qui, il nous semble, accordera une portée relative à cette simplification. En effet, se situant dans les ports commerciaux, les opérations douanières du flux commercial (import ou export) sont réalisées par les bureaux de douane qui se situent directement à proximité des installations portuaire. Néanmoins, la mesure retrouve en attractivité lorsque que l'agent exerce une activité de commissionnaire de transport sur le pré/post acheminement des marchandises, où il pourrait alors choisir le lieu de contrôle en fonction des transports organisés.

⁶¹ Equivalent Vingt Pieds : unité de mesure de conteneur.

⁶² Article 24 alinéa 4 de l'Acte Délégué du Code des Douanes de l'Union

⁶³ *Idem*

II. Autres avantages

A. Le développement des Accords de Reconnaissance Mutuelle (ARM)

Composante majeure des programmes OEA, la portée des Accords de Reconnaissance Mutuelle (ARM) connaîtra très probablement dans l'avenir un intérêt croissant pour les acteurs économiques, avec la procédure du Brexit. Ces accords entre deux ou plusieurs autorités douanières nationales reposent sur le principe d'une reconnaissance réciproque du programme OEA mis en place, afin qu'une entreprise certifiée par une administration douanière puisse bénéficier des mêmes avantages sur un territoire douanier différent, visé par l'accord. Le développement de la notion et les répercussions du Brexit sera proposés ultérieurement dans ces travaux.

B. Montant réduit de la garantie sur les dettes nées

L'OEA permet une réduction des charges liées opérations douanières qui sont réalisés par les opérateurs. Les textes visent ici le crédit d'enlèvement qui est une caution fournie par la personne en charge du transit des marchandises, permettant d'enlever ces dernières pour livraison, avant même le paiement des droits de douane. Ainsi, avec le crédit d'enlèvement, l'opérateur s'engage à payer les droits et taxes douaniers dans un délai maximum de 15 jours⁶⁴.

Pour alléger cette charge, qui implique pour l'opérateur de geler une partie de sa trésorerie, le Code des Douane de l'Union prévoit pour les entreprises certifiées une réduction du montant du crédit d'enlèvement pouvant atteindre 70%.

Section 2 : Les avantages indirects

I. Vis-à-vis des partenaires de l'entreprise

A. Un avantage concurrentiel

La reconnaissance de la fiabilité de l'entreprise, c'est ce que représente la certification aux yeux des partenaires économiques, engendrant un avantage concurrentiel important, que l'opérateur ne doit pas à hésiter à mettre en avant dans la relation avec ses clients actuels mais surtout futurs.

⁶⁴ Article 114, Code des Douanes de l'Union

Concrètement, la sécurisation de l'ossature de l'entreprise et des procédés va permettre un meilleur rendement de l'activité avec une meilleure ponctualité, une réduction des incidents liés à la sécurité (vols, vandalisme), ce qui se traduira à terme par une fidélisation de la clientèle. Ce sont les conclusions d'une étude présentée par Thierry Houé et Eileen Murphy sur les effets de la certification OEA, et basée sur une entreprise réelle dont l'identité reste inconnue⁶⁵

L'étude aboutit au constat que l'OEA donne un avantage compétitif à la compagnie dans la relation avec ses clients. La certification est vue par les clients comme la capacité de l'entreprise à garantir un haut niveau de qualité de service. L'étude constate que l'entreprise interrogée, depuis sa certification, reçoit un nombre d'offre supérieur : cette augmentation est de 20% sur les 5 années suivant la certification⁶⁶. En outre, la société a pu constater une stabilisation de sa clientèle. Cette loyauté accrue de client représente un avantage indirect non négligeable : l'OEA agit « *comme une barrière à la volatilité des clients en améliorant la relation commerciale* »⁶⁷. La logique des partenaires est simple et implacable : les facilités dont bénéficient l'entreprise certifiée se répercuteront sur leurs activités propres.

D'autre part, un haut niveau de qualité signifie l'accès à des marchés de haut standing qui exigent un faible niveau de risque. L'OEA devient la clé d'entrée sur l'ouverture des marchés mondiaux, où l'entreprise n'aurait jamais pu accéder sans la démonstration de sa fiabilité. Pour n'évoquer que l'agent maritime, le secteur est un marché extrêmement volatile et les contrats détenus par les agences avec des armateurs ne garantissent pas la continuité de l'activité. L'agence Worms Toulon en a récemment fait l'expérience avec la décision de l'armateur DFDS de réduire le nombre d'escale hebdomadaire de trois à deux, et élargir son offre méditerranéenne avec l'ouverture d'une seconde ligne France-Turquie au départ de Sète, gérée directement par l'agence DFDS⁶⁸.

Dans la vie d'une entreprise, il n'est pas possible de tout prévoir, les événements évoluant avec l'activité elle-même. C'est pourquoi l'opérateur doit intégrer les principes de bonne gestion qui vont être adoptés par l'entreprise va permettre d'initier ce travail de codification lors de

⁶⁵ T.Houé et E.Murphy, « The AEO status as a source of competitive advantage », European business review, Volume 30, p.591 à 606

⁶⁶ T.Houé et E.Murphy, « The AEO status as a source of competitive advantage », European business review, Volume 30, p.596.

⁶⁷ *Idem*.

⁶⁸ <http://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/shipping/un-ro-ro-retire-une-de-ses-trois-escales-de-toulon>

nouveaux événements pour réussir progressivement à une maîtrise la plus complète possible de l'imprévu et donc une limitation des conséquences qui y sont attachés.

Dans le cadre du transport maritime, il n'est pas sans rappeler que les phases d'escales représentent des coûts colossaux pour les armateurs qui cherchent constamment, depuis la massification du commerce internationale, à gagner en productivité et notamment en gestion du temps d'escale. En ligne régulière, un retard de quelques heures en raison d'une mauvaise gestion de l'aléa va engendrer une série de conséquences difficilement maîtrisables : modification du plan de route avec la suppression éventuelle d'une escale, un surcoût de combustible pour limiter le retard, modification des heures de stationnement à quai, réorganisation du post-acheminement etc... Toute la chaîne internationale se trouve impactée. Ainsi, nul doute que l'agent maritime qui a démontré de hautes compétences, que ce soit en gestion courante ou en gestion de crise, sera un opérateur de choix pour les compagnies maritimes de plus en plus soucieuses à réaliser des économies d'échelles.

B. Un label de confiance Douane-entreprise

L'intérêt premier pour les partenaires OEA est, il nous semble, est un allègement global des contrôles. Toutefois, la pratique a montré qu'au fil des années, les entreprises attendaient davantage du statut de partenaire qui est tissé avec la Douane. C'est les constatations du cabinet Pricewaterhouse présentées lors de la conférence « l'OEA, un statut incontournable » au salon SITL de 2012. La véritable relation de confiance avec les autorités douanières permet la transmission d'informations pouvant affecter l'activité douanière de l'entreprise, une réponse rapide et adaptée en cas de zone d'ombre, ou à toute demande d'autorisation douanière spécifique. En pratique, cette coopération continue avec les services douaniers se traduit par le rôle prépondérant des Pôles d'Action Economique (PAE), avec lequel l'entreprise est en contact bien avant le lancement de la procédure et qui a un objectif d'accompagnement des entreprises.

II. Une démarche qualité pour l'organisation interne de l'entreprise

Au sein d'une grande partie des participants au programme, l'OEA s'illustre comme une reconsidération complète des modes opératoires et de la gestion interne de la structure. Pour reprendre l'enquête menée par Thierry Houé et Eileen Murphy, la certification premièrement implique premièrement des changements majeurs dans le fonctionnement de l'entreprise avec une vigilance accrue, une formalisation des procédures. Le haut niveau de formalisme requis va

en outre imposer de "codifier" l'ensemble des procédures de travail, les fonctions de chaque employé et les règles de représentation. Il en va de même pour les règles de contrôle interne. Outre de permettre à l'autorité douanière de mesurer le degré d'efficacité des pratiques mise en place, la normalisation permet une diffusion des bonnes pratiques aux différents membres, actuels et futurs, de l'entreprise. La gestion de celle-ci sera inévitablement impactée avec une meilleure compréhension des rôles de chacun, une plus grande réactivité face aux gestions de crises au sens large et une détection immédiate des comportements déviants.

De même, l'OEA a renforcé les relations commerciales de deux façons. Premièrement, elle améliore les standards contractuels en détaillant plus précisément les procédures de gestion en cas de réalisation des risques identifiées. Deuxièmement, une base formalisée permet de réduire le risque d'opportunisme des partenaires d'affaires de l'entreprise.

Amélioration et meilleure fiabilité des processus et contrôles, meilleure compétence et implication des employés, gain de temps, réduction des incidents due à la sécurité et fidélisation de la clientèle... autant d'objectifs que poursuivent avec acharnement les chefs d'entreprise, qui doivent percevoir l'OEA comme un moyen de tendre à un modèle de fonctionnement optimal.

L'OEA ne donne pas en soit un avantage compétitif, mais elle agit comme un « booster » pour l'entreprise en contribuant au développement de nouvelles procédures, connaissances, relations commerciales, formation et compétence du personnel. De même l'étude citée précédemment montre que la procédure OEA, qui peut faire peur pour les opérateurs par une apparente lourdeur administrative et financière, constitue effectivement un coût, mais celui-ci est maîtrisé, compte tenu des avantages que l'opérateur peut attendre.

Enfin pour finir, il faut bien sensibiliser les entreprises exerçantes ou souhaitant exercer à l'international, sur la question de l'obligation des systèmes AEO dans l'avenir, qu'elle soit légale ou d'usage, pour intégrer des marchés internationaux

Chapitre 2 : L'optimisation des bénéfices de l'OEA par l'opérateur : un vecteur de compétitivité de pour l'avenir

Section 1 : La maîtrise de la chaîne logistique internationale comme vecteur de compétitivité pour l'avenir

En terme douanier, la chaîne d'approvisionnement internationale vise l'acheminement de la fabrication du produit destiné à être exporter, jusqu'à livraison à destination finale, hors du territoire douanier national⁶⁹.

I. Présentation de la chaîne logistique

Dans un contexte économique où la concurrence entre les opérateurs est de plus en plus exacerbée par la mondialisation des échanges et la politique du flux tendue des entreprises, l'administration de la chaîne d'approvisionnement est devenue un argument commercial majeur pour les entreprises, qui ont progressivement décelées le potentiel qui s'offraient à eux : des gains en performance et en réactivité et une qualité de service accrue. Comme le soulève Michel Nahkhla, c'est « *un des principaux lieux où se joue une partie de la rentabilité de l'entreprise, par la rationalisation des coûts liés à la chaîne d'approvisionnement ou par la concentration sur de nouveaux canaux de distribution* »⁷⁰.

Ce mouvement a donné naissance à la matière de la supply chain risk management (SCRM) qui va s'intéresser au système même de la supply chain pour adopter la meilleure solution. L'objectif de la SCRM est d'identifier et évaluer les risques propres à la chaîne étudiée et déterminer les actions appropriées. Le processus implique de fiabiliser et de perfectionner la gestion des marchandises et des informations échangées sur l'ensemble de la chaîne. La matière s'intéresse également à des volets qui ne concerne qu'indirectement la sécurité, comme l'optimisation des capacités de transport et la réduction des dépenses de stockage. Mais toutes ces aspirations dépendent d'un haut niveau de sécurité protégeant le flux important

⁶⁹ : Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p18

⁷⁰ M.Nakhla, « Value Based supply chain management model », Logistique et management, Volume 14, n°1, 2006

d'information entre tous les acteurs, point fondamental pour garantir la performance du modèle de la supply chain⁷¹.

Dans sa conception, la SCM est innovante en ce qu'elle perçoit des entreprises, par nature chacune juridiquement indépendante, comme des maillons dont les actions vont nécessairement avoir des répercussions. A défaut d'être dépendante juridiquement, les acteurs d'une chaîne logistique globale sont économiquement dépendants.

II. La neutralisation des risques : Les enjeux de la sécurisation de la chaîne logistique

L'auteur Lionel Pascal écrit qu'au-delà « *des risques en pertes de vies humaines et destruction matérielle, un manque de sécurité est susceptible d'entraîner une interruption des services, fermeture port/terminaux, retard, perturbation de l'acheminement du fret... et donc potentiellement de lourds dégâts pour le commerce mondial* »⁷². Parmi les différents risques dont les entreprises font face, la menace informatique devient une préoccupation toujours plus grande pour les opérateurs économiques.

Cette menace ne vise plus seulement les grandes entreprises, les hackers s'attaquant à des PME bien moins protégés et mettant en péril toute la chaîne logistique. Peu importe son importance dans la chaîne d'approvisionnement, chacun des acteurs partagent des informations sensibles qui peuvent être aisément détournés en cas de faiblesse de la structure⁷³. Comme le précise Vincent Riou, directeur cybersécurité de CEIS⁷⁴, « *le sous-traitant qui véhicule une partie des données d'un grand groupe fait clairement partie des cibles des fraudeurs* ».

Les professionnels sont conscients de cette menace : l'étude de l'institut Vanson Bourne, réalisé entre avril et mai 2018, sur un échantillon de 1300 professionnels, montre que 80% d'entre eux s'attendent à subir une attaque cybercriminelle dans les 3 prochaines années. Cependant seulement un tiers des sondés ont mis en place des mesures de renforcement de sécurité de leurs systèmes informatiques.

⁷¹ Lamy Logistique, n°510

⁷² L.Pascal, « L'Opérateur Economique Agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international ? », Les Editions du Net, 2012.

⁷³ N.Grange, « la PME, victime idéale », Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3731, 1^{er} avril 2019

⁷⁴ Compagnie Européenne d'Intelligence Stratégique

L'agent maritime ne fait pas exception à la règle : la sensibilité des informations qu'il reçoit quotidiennement le positionne dans une situation à risque. De même, un simple dysfonctionnement des systèmes informatiques permettant la gestion des escales peut entraîner la paralysie totale du flux de marchandises. Illustrons cette affirmation par l'exemple d'un dysfonctionnement du système d'envoi des ENS, rendant impossible le contrôle par l'Administration douanière, et par conséquent l'acheminement des marchandises jusqu'à destination finale.

Conséquence directe du statut OEA, la neutralisation du risque va également permettre de réduire considérablement la charge de l'assurance. En effet, bien qu'en théorie l'application des règles relative à l'OEA pourrait permettre de faire bénéficier à l'opérateur de réductions de ses primes d'assurance, les assureurs craignent en pratique une contagion des entreprises sûres par les maillons faibles de la chaîne. Une sécurisation homogène de la chaîne est donc impérative pour espérer un quelconque retour sur investissement.

Section 2 : L'OEA comme outil de sécurisation de la chaîne logistique internationale

I. Un défi de taille

L'enjeux de la sécurisation de la chaîne logistique est à la hauteur de la complexité qu'est le défi de sa mise en place. Le nombre croissant d'intervenants, ne possédant pas tous le même niveau de sophistication en termes de sécurité/sûreté, entraîne des irrégularités, fragilisant la fiabilité de l'ensemble la chaîne⁷⁵.

Comme le rappelle le Code des douanes de l'Union, les douanes doivent jouer un rôle et assurer la sécurité de l'ensemble de la chaîne logistique par le biais de contrôles, qu'ils soient relatifs à la marchandise, les documents, le moyen de transport etc...⁷⁶ L'enjeu pour les pays est majeur car l'indice de sécurisation est un indicateur de compétitivité du commerce international et donc de l'attractivité économique du pays.

Mais qu'en est-il de la position de la France dans ce mouvement de sécurisation ? les chiffres récents n'incitent pas à l'optimisme. Dans son dernier rapport évaluant la performance

⁷⁵ Lamy Logistique, n°460

⁷⁶ Règlement CE n° 450/2008, 23 avr. 2008, JOUE n° L 145, 4 juin 2008, art. 25

logistique des pays, la Banque mondiale classe l'Hexagone à la 16^{ème} place, soit une chute de 4 places depuis 2012⁷⁷.

Patrick Daher, chargé par le gouvernement de dresser les pistes d'amélioration de la compétitivité de la chaîne logistique, a établi une étude comparative, entre plusieurs pays européens et la France, basée sur l'importation d'un conteneur depuis la Chine. La phase maritime restant relativement aussi compétitive à l'égard des grands ports européens, c'est en réalité à partir de la phase du post-acheminement terrestre que la France perd du terrain⁷⁸.

II. L'OEA, un outil de fiabilisation de la chaîne logistique

La finalité du concept de l'OEA est d'intégrer les acteurs économiques dans des chaînes logistiques homogène, afin de hisser les entreprises implantées en Europe au meilleur niveau d'infailibilité, sans entraver la faculté à participer au commerce mondial. Néanmoins, en pratique, le défi de la sécurisation peut s'avérer complexe.

A. Nouvelle vision de la relation contractuelle

Les partenaires de l'entreprise OEA doivent prendre conscience des enjeux en présence, mais si la prise d'initiative n'est pas spontanée, l'entreprise se doit de l'insuffler. Comme le souligne Cyrille Chataille, l'OEA « *doit aussi vérifier que ses partenaires sous-traitants ont bien pris en compte sa qualité et mis en œuvre les mesures nécessaires pour satisfaire aux exigences de cette certification* »⁷⁹.

Cette sensibilisation des acteurs de la chaîne doit se traduire par une contractualisation entre l'OEA et les non OEA. La matière contractuelle qui lie ces partenaires doit être repensée pour inclure les nouveaux impératifs découlant de ce nouveau statut. En conséquence, les partenaires et sous-traitants doivent s'engager contractuellement à respecter un haut niveau de sécurité, ou encore d'assurer la formation de son personnel. Ces stipulations peuvent être inscrites dans les Conditions Générales de Vente (CGV), mais on peut également envisager des stipulations spécifiques à chaque contrat prévoyant un mécanisme de dissuasion en cas de non-respect par le cocontractant. Par exemple, une dévalorisation du contrat, sous la forme de clauses pénales,

⁷⁷ <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/LP.LPI.OVRL.XQ?end=2016&start=2007&view=map>

⁷⁸ Les résultats de de l'étude menée par P.Daher ont été présentés durant une Table ronde sur la compétitivité de la chaîne logistique, intitulé « Quelles sont les faiblesses des chaînes logistiques françaises », tenu le 27 juin 2016

⁷⁹ Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3241, 13 octobre 2018

au profit de l'opérateur OEA peut être un excellent moyen d'inciter la chaîne à suivre le mouvement.

B. Le choix de partenaires commerciaux fiables

Le meilleur moyen de s'assurer de la fiabilité de ses partenaires est encore de s'adresser à des opérateurs qui sont soumis aux mêmes obligations vis à vis des autorités douanières. Tout partenaire OEA peut être considéré comme un opérateur sûr et fiable dans la chaîne d'approvisionnement, en raison de l'utilisation de processus permettant de réduire les risques inhérents aux maillons de la chaîne logistique.

Pour faciliter le travail de recherche de partenaire OEA, la Commission européenne met à disposition la liste de l'ensemble des entreprises agréées sur le site internet de la Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière⁸⁰ (TAXUD).

Bien qu'aucun texte européen, ou national, n'obligent les certifiées à aller aussi loin, les lignes directrices de la Commission européenne ne laisse planer aucun doute qu'elle voit en l'OEA l'opportunité future pour les chaînes d'approvisionnement « *de gagner en transparence et en visibilité* »⁸¹. La Douane française s'inscrit dans la même lignée avec la création d'une charte de l'audit, où les aspirants au statut OEA s'engage à promouvoir le statut OEA auprès de leurs partenaires et « *met tout en œuvre pour réduire les risques inhérents aux maillons de la chaîne dans laquelle il est positionné* »⁸²

Une tâche complexe pour l'agent maritime, qui dans son rôle de pivot entre les différents intervenants, doit traiter avec un grand nombre de partenaires. Mais cette politique va être profitable pour l'agent, en ce qu'elle représente un outil de sécurisation de la chaîne sans réduire l'efficacité et les performances économiques de l'entreprise.

Pour conclure ce point, il faut comprendre l'enjeu majeur que représentera la fiabilité de la chaîne logistique dans l'avenir. Ainsi pour Lionel Pascal, il faut intransigeant « *pour chaque partie de la chaîne logistique. Ceux qui ne veulent pas s'y soumettre resteront des petites*

⁸⁰ https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/aeo_home.jsp?Lang=fr&Screen=0

⁸¹ Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p29.

⁸² Charte de l'audit douanier, Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, janvier 2014

entreprises locales et ne pourront se développer car elles sont exclues de cette chaîne logistique⁸³ ».

Chapitre 3 : les Accords de reconnaissance mutuels, tremplin des systèmes OEA

Dans la ligne droite de la sécurisation de la chaîne logistique, phénomène qui s'accélère sur tous les continents. De nombreux pays mettent en place des programmes de sécurité relatifs aux marchandises qui transitent dans leurs zones de compétence. Cela amène à se poser la question de l'opportunité de coopération entre Etats dit « fiable » pour conclure des accords et booster la compétitivité des entreprises nationales, de manière réciproque. Ainsi pour Jean-Michel Thillier, ex-sous-directeur du commerce international à la DGDDI, affirme que la reconnaissance mutuelle internationale de ces statuts, « constitueront un enjeu majeur puisqu'ils permettront aux opérateurs du commerce international de travailler avec des prestataires agréées »⁸⁴.

En vertu de l'article 38 alinéa 7 du CDU, « les autorités douanières accordent les avantages découlant du statut d'opérateur économique agréé aux personnes établies dans des pays situés en dehors du territoire douanier de l'Union qui satisfont aux conditions et se conforment aux obligations définies dans la législation pertinente desdits pays [...] dans la mesure où ces conditions et obligations sont reconnues par l'Union comme étant équivalente à celle imposées aux opérateurs économique agréés ».

Dans son guide stratégique dédié à la compréhension des accords de reconnaissance mutuelle, l'OMD définit la reconnaissance mutuelle comme « un concept large incorporé au programme SAFE et en vertu duquel deux pays concluent un accord ou un arrangement en vue d'une reconnaissance mutuelle des agréments d'OEA qui ont été dûment accordés par une administration des douanes »⁸⁵

Les ARM constituent donc l'engagement des Etats contractants à garantir un traitement favorable aux opérateurs certifiés provenant d'un pays tiers. Ces ententes ne sont jamais

⁸³ L.Pascal, « L'Opérateur Economique Agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international ? », Les Editions du Net, 2012.

⁸⁴ Déclaration de J-M Thillier durant le salon SITL 2010, 24 mars 2010.

⁸⁵ Reconnaissance mutuelle des OEA, Guide stratégique, Organisation mondiale des douanes, juin 2018, p3.

identiques, les contenus dépendent de l'issue des négociations entre les différentes administrations douanières.

Section 1 : Les enjeux des Accords de Reconnaissance Mutuels

I. L'interconnexion des programmes OEA : un passeport international pour les entreprises

Pour que les différentes certifications AEO soient interconnectées, des accords de réciprocité sont indispensables afin que les mesures à prendre soient identiques dans les différents partenaires commerciaux. Du fait d'une culture commune, cette relation est plus aisée à instaurer entre les pays occidentaux. Il en est différent avec certains Etats comme la Chine ou la Russie où des accords sont difficiles à négocier et à mettre en œuvre.

Antonis Kastrissianakis, ancien directeur à la Direction générale Fiscalité et Union Douanière de la Commission européenne, déclarait que « *la reconnaissance mutuelle des programmes OEA est un élément majeur de la politique européenne consistant à sécuriser et faciliter le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement au niveau mondial* »

A. Principe de traitement prioritaire

Bien que l'étendue précise des avantages conférés aux bénéficiaires du programme seront déterminés par les négociations entre les douanes, le principe du traitement prioritaire et de l'allègement des contrôles physiques et documentaires doit être garanti aux opérateurs.

Instauration d'une relation de confiance entre l'OEA et les services douaniers du pays partenaire. La portée d'un accord inter-douane permet de garantir la fiabilité des opérateurs OEA aux services douaniers des pays partenaires, et ainsi d'élargir progressivement un réseau de confiance. Pour l'OMD, cette reconnaissance permet aux entreprises agréées de se voir « *attribuer une note de risque réduite par les douanes partenaires, ce qui se traduira par un nombre moindre de vérification au point d'importation* »⁸⁶. De même le haut niveau de communication nécessaire dans l'exécution d'un ARM va permettre un échange entre les douanes partenaires et éviter les doubles contrôles.

⁸⁶ Reconnaissance mutuelle des OEA, Guide stratégique, Organisation mondiale des douanes, juin 2018, p75.

B. La garantie de la continuité des activités

C'est également un principe directeur que la Commission Européenne a pris soin de rappeler dans ses lignes directrices : « *les deux parties tentent d'établir un système de continuité des activités conjoint afin de remédier aux perturbations des flux commerciaux provoquées par l'augmentation de niveaux d'alerte en matière de sécurité, la fermeture des frontières et/ou catastrophes naturelle [...] »*⁸⁷.

Pour l'OMD aussi, la continuité de l'activité est une composante essentielle d'un accord de reconnaissance auxquelles les autorités douanières homologues doivent s'y soumettre. En ce sens, l'organisation douanière a intégré cette obligation dans son modèle type d'accord de reconnaissance mutuel, dans la section « Coopération mutuelle et effort futurs ».

Le facteur de l'imprévu constitue une menace redoutable pour l'épanouissement du commerce international, la recrudescence des tensions entre l'Iran et les Etats-Unis provoquant une instabilité sécuritaire du détroit d'Ormuz, autoroute maritime Asie-Europe, en est une parfaite illustration. Très difficile à régenter pour les opérateurs économiques, les ARM offrent l'opportunité aux entreprises sûres de limiter le plus possible ce risque en mettant en place des mécanismes permettant de préserver le flux commercial. Quand on s'intéresse au nombre de zones maritime stratégiques dite sensibles (Détroit d'Ormuz, Canal de Suez, mer Méridionale de Chine etc...), une telle protection constitue un avantage considérable pour l'opérateur économique et l'ensemble de ses partenaires

C. Pour l'agent maritime

Plus que n'importe quel autre élément de la chaîne, l'agent maritime possède une vision mondiale, les principales agences maritimes du secteur sont implantées sur plusieurs continents et gèrent des flux commerciaux d'origine bien différentes. Dans ce contexte, l'étendue des reconnaissances mutuelles et la capacité de l'autorité douanière à "vendre" l'agrément auquel l'agent fait partie, sont des éléments importants à intégrer pour maximiser les bénéfices de l'OEA.

⁸⁷ Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p124.

A l'image de la certification OEA, les bénéfices d'un accord de reconnaissance se traduisent comme un argument commercial supplémentaire. Une agence maritime OEA, qui bénéficie à ce titre de facilités avec des pays tiers sera un partenaire de choix pour les transporteurs maritimes qui sont garantis d'une fluidification optimale des échanges à l'échelle mondiale, que ce soit dans la phase maritime, mais également dans la phase pré/post acheminement. Les titulaires de l'OEA bénéficient d'une reconnaissance à l'internationale, et notamment des pays qui jouent un rôle de premier plan en matière économique (Chine, USA, Japon).

L'ensemble des facilitations, aboutit à une réduction globale du temps d'immobilisation des marchandises, une fluidification accrue de leur circulation, ce qui se traduit pour l'opérateur privilégié par des gains en temps et en argent pour l'agent, mais aussi pour ses partenaires commerciaux.

II. Une meilleure anticipation face aux aléas du commerce international : le cas du Brexit

A la suite du référendum du 23 juin 2016, une majorité des votants britannique s'est exprimé en faveur d'une sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, engendrant alors pour la première dans l'histoire européenne un processus de retrait d'un Etat membre. Les pouvoirs britanniques, ayant procédé à la notification de retrait le 29 mars 2017, la sortie du Royaume-Uni était alors programmée au 29 mars 2019, soit 2 ans après la notification conformément à l'article 50 du TUE, sous réserve d'un accord de retrait ratifié par les instances européennes avant le 30 mars 2019. L'absence d'accord avant cette date a poussé le gouvernement britannique à plusieurs demandes de prorogation repoussant le Brexit au 31 octobre 2019. L'actualité récente, avec la nomination de Boris Johnson, qui considère le Brexit comme « *une énorme opportunité économique* »⁸⁸, ne laisse que peu de doutes sur l'aboutissement de cet épisode européen, le point principal étant maintenant de savoir si cette sortie se fera avec ou sans accord entre l'UE et le Royaume-Uni

La matière douanière est au cœur des inquiétudes et risque de subir les modifications les plus sensibles. Comme le rappelle le président de l'Association Collin de Sussy, Marc Tertrais, le Royaume-Uni compte comme premier partenaire commercial l'UE, qui représente 43% de ses

⁸⁸ https://www.lemonde.fr/international/article/2019/07/27/pour-boris-johnson-le-brexit-constitue-une-enorme-opportunite-economique_5494153_3210.html

exportations et 54% de ses importations⁸⁹. Ainsi, on comprend bien l'affolement des différents acteurs touchés par une sortie du Royaume-Uni, qu'elle soit accompagnée d'un accord ou non, et la nécessité de se préparer le plus en amont possible.

Concrètement, la 31 octobre 2019, le Royaume-Uni pourrait devenir un pays tiers à l'UE, sans même de statut particulier, ce qui oblige la mise en place de procédure de dédouanement pour les marchandises transitant entre les 2 territoires, une remise en question de la notion d'origine des marchandises, l'insuffisance en personnel qualifié en matière douanière, la remise en question des capacités des systèmes informatiques à supporter une grande quantité de déclarations en douane... autant d'éléments qui risquent de rendre le passage de la frontière chaotique. On discerne alors aisément les conséquences pour les opérateurs économiques qui doivent faire face à une remise en cause totale de la chaîne logistique et une préparation drastique aux multiples changements en matière de droit de douane, formalités douanières, coûts supplémentaires etc...

Toutefois, il est possible de dégager une solution, parmi tant d'autres, en rapport avec notre sujet. Il est en effet possible d'imaginer l'ouverture d'un processus d'Accord de Reconnaissance Mutuelle entre l'UE et le Royaume-Uni. Le mécanisme de l'OEA pourrait en effet alléger le travail des services douaniers dans leur démarche de limiter le plus possible les blocages que vont engendrer le Brexit.

Deux solutions seraient alors possibles. Soit accorder un statut spécial aux entreprises britanniques qui pourraient bénéficier du statut OEA (et le conserver pour celles qui ont déjà été certifiées par la douane anglaise). Soit pousser cette dernière à instituer un agrément propre, que l'on pourrait imaginer similaire, dans sa forme et dans son contenu, à la certification européenne, pour ensuite entamer un processus d'accord de reconnaissance mutuelle.

Peu importe les variantes, cette hypothèse semble constituer une alternative très pertinente à plusieurs égards. D'une part, pour les opérateurs détenteurs du précieux sésame, qui pourront bénéficier d'un avantage conséquent sur les non-OEA, avec notamment un traitement prioritaire et un allègement des contrôles. Même s'il n'est pas possible de déterminer précisément les conséquences du Brexit sur le terrain, les pires hypothèses laissent craindre un vaste enrayement des chaînes logistiques en lien avec le Royaume-Uni. Dans ce contexte, de telles facilités offertes

⁸⁹ XIV^e colloque de l'Association Collin de Sussy, « les conséquences douanières du Brexit », 14 novembre 2008

par l'OEA laisseront songeur bon nombre d'entreprise qui hésitaient encore à se lancer dans le processus.

D'autre part, et c'est la conséquence directe du premier point et plus globalement de la notion de l'ARM, la possibilité donnée aux opérateurs de maintenir des relations commerciales "souples" avec une puissance économique majeure comme le Royaume-Uni constitue un argument supplémentaire pour la promotion de l'OEA et la sécurisation des échanges.

Section 2 : l'Union européenne et les ARM : quel bilan ?

I. Cartographie des ARM

Le statut OEA établi par les instances européennes bénéficie aujourd'hui de multiples accords de reconnaissance avec Andorre, Saint Marin, Norvège, Suisse, mais les plus notables sont les accords conclus avec le Japon, les Etats-Unis et la Chine.

A. Partenariat UE-Chine

L'accord conclu entre l'UE et la Chine est officiellement fonctionnel depuis le 3 novembre 2015. Il se démarque des accords antérieurs par son large domaine, puisqu'il couvre à la fois la matière sécurité/sûreté, et l'aspect douanier. En effet, en pratique, les champs des ARM se limitent généralement aux questions sécurité/sûreté⁹⁰. Cette nouvelle avancée dans les relations avec des pays tiers pourraient profiter aux accords ultérieurs, et notamment ceux qui sont en cours de négociation (Canada, Hong-Kong)

B. Accord OEA/C-TPAT

Effectif depuis le 31 janvier 2013 (accord conclu le 1^{er} août 2012), l'accord est le fruit de longues années de négociation et d'incertitudes sur la finalité de ce projet. Bien que les 2 parties aient manifestés leurs intentions dès 2007, alors même que le statut européen n'était institutionnalisé. Les difficultés ont, d'une part, portées sur les divergences de contenu des deux agréments, la raison principale étant que les autorités américaines, au moment de l'instauration du C-TPAT, n'ont pas prévu un régime spécifique pour le flux export. La conséquence directe est que

⁹⁰ Douane Magazine, n°11, p.17.

l'accord ne prévoit pas de facilitations pour les opérateurs C-TPAT souhaitant exporter en Europe vers des Opérateurs Economique Agréés⁹¹.

D'autre part, le second obstacle attrait aux différences de fonctionnement relatives à l'identification des entreprises, le système européen utilisant le n° SIREN de la société, alors que l'administration américaine a adopté une reconnaissance par groupe. Enfin, dans le cadre de l'OEA, le régime est géré par la Commission européenne et non pas par les Etats membres, empêchant alors les USA de choisir les pays de l'UE avec lesquels la première puissance mondiale souhaite traiter⁹².

II. Les difficultés de négociation d'un ARM : les points de résistance

Deux raisons majeures expliquent les difficultés de l'accomplissement d'ARM. Il n'existe pas à l'heure actuelle un cadre multilatéral de négociation permettant d'aboutir à des accords multilatéraux visant un grand nombre de pays. L'Organisation Mondiale des Douanes joue un rôle important dans la mise en place de cadre et multiplie les initiatives pour encadrer les négociations entre les pays. Toutefois le chemin est encore très long et les accords sont toujours régis par des relations bilatérales. Au demeurant, l'adhésion des pays au cadre de normes SAFE de l'OMD constitue une base juridique commune permettant d'assainir l'environnement dans lequel les négociations auront lieu⁹³

D'autre part, Le contenu et la portée des ARM dépend intrinsèquement du résultat des négociations, celle-ci pouvant s'avérer complexe lorsque les différents régimes douaniers comportent des divergences de fonctionnement ou de conception⁹⁴. A l'inverse, des systèmes symétriques déboucheront probablement sur un accord rapide et plus large, au grand bonheur des entreprises certifiées.

La plupart des économies dans le monde ont intégré un processus d'AEO⁹⁵ qui sont généralement fidèle à la conception européenne et celle de l'OMD, s'éloignant du programme C-TPAT américain. Ainsi, en Amérique du Sud, avec l'incitation du secteur privé, plusieurs

⁹¹ Lamy Procédure Douanière, n°855-4.

⁹² *Idem*.

⁹³ Reconnaissance mutuelle des OEA, Guide stratégique, Organisation mondiale des douanes, juin 2018, p6.

⁹⁴ L.Pascal, « L'Opérateur Economique Agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international ? », Les Editions du Net, 2012, p.45.

⁹⁵ Traduction française : Opérateur Economique Agréé

pays ont élaboré des programmes OEA⁹⁶, c'est le cas de l'Argentine. Sur le continent africain, peu de pays se sont encore engagés dans un tel processus. C'est encore plus flagrant en Afrique de l'Ouest, où pourtant des économies émergentes qui possèdent dorénavant de grands ports (Douala, Dakar, Lomé, Cotonou...). Avec des investissements toujours plus importants notamment pour moderniser les ports et être capable d'accueillir les plus grands navires au monde⁹⁷, il ne fait nul doute que la préoccupation de sécuriser la chaîne logistique gagnera en importance dans les prochaines années, et avec elle l'intérêt des pays pour les accords de reconnaissance mutuel.

⁹⁶L'Argentine a par exemple mis en place un statut douanier appelé « Operadores confiables »

⁹⁷ Notons par exemple la forte présence du groupe Bolloré dans les infrastructures portuaires de l'Afrique de l'Ouest

PARTIE 2 : La procédure de demande et gestion de l'autorisation

Les opérateurs aspirant à la certification OEA doivent respecter des principes qui vont lui permettre de minimiser la durée de la procédure, et par conséquent l'investissement global nécessaire. D'une part, les enseignements de ces premières années d'OEA montrent l'importance de la préparation de l'ensemble de l'entreprise. Avant même, le dépôt de la demande, Celle-ci doit être prête dans l'hypothèse les services douaniers entament les contrôles dans un délai bref. A l'occasion du SITL 2013, Dimitri Klucznick, membre de la DGDDI, indiquait qu'en moyenne le temps de préparation des entreprises était de 6 à 12 mois.

D'autre part, le lancement de la procédure est incompatible avec un changement structurel de l'entreprise qui auront des conséquences sur son activité et son organisation. Dans cette hypothèse, il ne peut être que conseillé au demandeur de reporter le début de la procédure, au risque d'engendrer une perte de temps et une remise en cause de l'aboutissement de la démarche.

En tout hypothèses, les textes relatifs aux conditions traduisent constamment la volonté des autorités de s'adapter aux particularités de chaque entreprise (taille, activité, marché etc...). Le travail de la Douane, au-delà du contrôle, est l'accompagnement des entreprises, notamment les petites structures moins parées face aux exigences attendues.

Titre 1 : les conditions d'obtention du certificat OEA « Full »

Comme nous le verrons ultérieurement dans l'étude de la procédure de demande, le questionnaire d'autoévaluation (QAE) constitue un élément fondamental, notamment depuis la mise en vigueur du CDU qui le rend obligatoire. Préalablement au lancement de la procédure, il est un outil de référence pour les opérateurs désireux de devenir OEA, pour comprendre le fonctionnement de la certification et le niveau d'exigence qui sera attendu. Dans une déclaration en 2011, Annick Bartala, directrice interrégionale des douanes et des droits indirects, insiste sur le fait que le QAE est « *une étape indispensable (...) parce qu'elle permet justement une auto-évaluation des process internes* »⁹⁸. La bonne réalisation de la démarche du questionnaire implique un engagement de la direction de l'entreprise dès la préparation de la demande. Très tôt après la mise en place de l'OEA, Le constat de la Douane était que de nombreuses entreprises

⁹⁸ Déclaration lors de la conférence Ubifrance, 9 décembre 2011.

faisaient défaut du fait du manque d'implication de l'ensemble des services de la structure. Cet impératif a été rappelé par les représentants de la Douane lors du salon SITL en 2012.

L'article 39 du Code des Douanes de l'Union pose les cinq conditions d'obtention du statut OEA, en distinguant les conditions relatives à l'autorisation dite sécurité/sûreté et l'autorisation dite douanière. Pour obtenir l'agrément combiné, le respect de l'ensemble des conditions est nécessaire. Afin de mieux informer les opérateurs sur les exigences attendues, la Commission Européenne a adopté un Acte d'Exécution du Code des Douanes de l'Union⁹⁹ qui rentre plus en détail sur les éléments que l'entreprise devra mettre en place pour être au niveau du standard européen.

Chapitre 1 : Conditions relative aux mesures de sécurité et sûreté

Section 1 : Absence d'infraction graves ou répétées

I. Principe

L'opérateur doit justifier d'une absence d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales. Est également pris en compte l'absence d'infractions pénales graves liée à l'activité économique¹⁰⁰. L'Acte d'Exécution précise l'article 39 précité sur ce qui est entendu par la condition relative aux antécédents judiciaires, en fixant des sous critères. L'article distingue les personnes physiques et personnes morales¹⁰¹.

Si le demandeur (ou la personne en charge des questions douanières) est une personne physique qui n'a pas commis d'infractions graves ou répétées durant les 3 années précédant la procédure, la condition est réputé acquise.

Pour la personne morale, ce même critère est réputé acquis lorsqu'aucune des personnes suivantes n'a commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière : le demandeur, la personne exerçant le contrôle de la gestion du demandeur, et l'employé en charge de la matière douanière pour le compte du demandeur.

⁹⁹ Règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015.

¹⁰⁰ Code des Douanes de l'Union, article 39 alinéa a).

¹⁰¹ Article 24 de l'Acte d'Exécution du Code des Douanes de l'Union.

Dans une décision récente, la CJUE a délivrée des précisions sur les personnes visées par les textes. L'arrêt de la CJUE du 16 janvier 2019 est enrichissant sur 2 points

Dans cette affaire, l'autorité douanière allemande, dans le cadre d'une procédure OEA au profit de la Deutsche Post, demande une description précise de la structure décisionnelle de l'entreprise, l'identification des dirigeants et les personnes responsables des affaires comptables et douanières, avec notamment la transmission du numéro d'identification fiscale de ces responsables. L'entreprise allemande contestant le nombre de personnes visées, une question préjudicielle est adressée par le juge allemand à la CJUE pour savoir si l'article 24 du règlement, à la lumière du Règlement Général sur la Protection des Données¹⁰² (RGPD), permet à l'autorité douanière de réclamer les numéros d'identification fiscales de ses salariés. Dans sa décision, le juge européen considère les dispositions de l'article comme fondées en ce que la liste des personnes visées (dans le cadre d'un demandeur personne morale) « *apparaît comme exhaustive* » et exclut les personnes qui ne sont pas visées par le règlement¹⁰³.

D'autre part, concernant la compatibilité de l'article avec le RGPD qui définit les informations d'identification fiscale comme « *à caractère personnel* », la collecte de ce type de renseignement doit être justifiée par une finalité « *déterminée, explicite et légitime* ». La CJUE conclut que dans le cadre d'une procédure OEA, la collecte de ces données répond à une obligation légale constituant une finalité déterminée. La Cour, dans sa décision, va employer des mots qui résument bien la valeur conférée par la Douane à l'OEA : le fait « *d'accorder le statut d'OEA à un opérateur, équivaut, dans les faits, à déléguer à ce dernier une partie des fonctions de contrôle de la réglementation douanière* », ce qui fonde la prérogative de la Douane de « *bénéficier d'informations sur la fiabilité du demandeur au statut en matière de respect de la réglementation douanière et sur celle des personnes physiques mentionnées à l'article 24, paragraphe 1* »¹⁰⁴.

La modification du Code européen a permis d'élargir les antécédents au domaine fiscal et pénal, rendant plus strictes les conditions d'obtention. Néanmoins, en pratique, bien que ces

¹⁰² Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE

¹⁰³ CJUE, 16 janvier 2019, aff C-496/17, Deutsche Post AG c/ Hauptzollamt Köln

¹⁰⁴ Arrêt précité

dispositions ne figurassent pas dans le CDC, ces éléments étaient déjà pris en compte dans l'examen de la recevabilité de la demande.

II. L'appréciation de l'infraction par l'autorité douanière compétente

L'autorité douanière est dotée d'une marge de manœuvre pour déterminer si les infractions visées sont considérées comme de moindre importance « *par rapport au nombre ou à l'ampleur des opérations concernées et ne suscitent pas de doutes quant à la bonne foi du demandeur* »¹⁰⁵.

Pour nous aider à mieux discerner l'infraction mineure d'une infraction grave, laquelle va être retenue par les autorités douanières et qui va constituer un frein à la certification, la Commission européenne, dans les lignes directrices relative à l'OEA, publiées le 11 mars 2016, propose différents éléments permettant de cerner l'infraction grave.

Il est nécessaire d'adapter le contrôle selon la fréquence d'activité douanière du demandeur : le nombre d'infractions constaté doit être comparé au nombre total d'opérations douanières dans une même période, afin d'établir un ratio qui permettra de réellement se rendre compte du 'taux d'irrégularité' du demandeur. On comprend aisément qu'une grande entreprise gérant un nombre important d'activité douanières aura une forte probabilité de commettre un nombre d'infraction plus importante qu'une plus petite structure, cependant avec ces seules données il n'est pas possible de conclure à un irrespect répété de la législation. Ainsi, chaque cas est différent et l'autorité doit s'adapter et moduler son appréciation selon les caractéristiques en présence.

A. Caractère délibéré et fréquence de l'infraction

Il est essentiel de déterminer si l'infraction est à l'origine d'une intention délibérée du demandeur. Pour aider l'autorité, cette dernière peut s'appuyer sur le fait que l'acte ait été commis par une personne isolée, ou au contraire par plusieurs membres ayant des pouvoirs décisionnels. L'administration attachera également une grande importance à la diligence de l'opérateur qui, par le biais de processus de contrôles internes, prend les dispositions pour prévenir la réalisation de nouvelles infractions.

¹⁰⁵ Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p35

N'est pas seulement visées les infractions commises personnellement par le demandeur. L'autorité douanière prend également en compte les infractions des opérateurs tiers agissant pour le compte du demandeur. Celui-ci doit démontrer qu'il a pris les mesures nécessaires pour garantir le respect de la législation par lui ou par ses mandataires : instructions claires, contrôle des opérations etc¹⁰⁶ ...

Nous l'avions évoquée précédemment, le caractère délibéré de l'acte commis par le demandeur, la personne responsable du demandeur ou par l'opérateur en charge des questions douanières au nom du demandeur, est sans aucun doute un élément aggravant, et ce malgré la faible gravité de l'infraction. La position de la Commission est aisément compréhensible, l'existence de telle circonstance porte directement atteinte au principe de confiance mutuelle qu'il doit exister entre l'opérateur aspirant à une certification OEA et les différentes autorités douanières européenne, et en premier celle en charge de l'aboutissement de la procédure.

De même, la négligence manifeste constitue également un facteur aggravant dont lequel l'opérateur devra répondre. La Cour de Justice de l'Union Européenne (CJCE) dans l'arrêt « *Söhl & Söhlke* » de 1999, fixe des critères permettant de caractériser la négligence manifeste. Selon le juge européen, l'autorité doit se focaliser sur la complexité de la règle douanière visée, les précautions prises par l'entreprise et enfin l'expérience de cette dernière. Si dans le cadre d'un contrôle des antécédents de l'opérateur en vue d'une certification, la personne en charge du contrôle juge que l'entreprise a été manifestement négligente, le caractère grave de l'infraction sera retenu¹⁰⁷.

B. Pertinence de la condition

On voit donc que cette première condition va être relativement importante pour les autorités de contrôle, pour établir un premier filtre entre les bons et les mauvais élèves. On peut tout de même se poser la question de savoir si cette condition n'est pas trop stricte. Diviser les entreprises selon leurs antécédents ne contribue-t-il pas à une certaine discrimination ?

Cette critique peut être nuancée. D'une part, on l'a démontré dans cette partie, le contrôle de la douane se caractérise par une profonde modularité en fonction des circonstances et des facteurs

¹⁰⁶ Par exemple le commissionnaire de transport / transitaire qui agit pour le compte de l'agent et qui commet une infraction dans les déclarations douanières.

¹⁰⁷ CJCE, 11 novembre 1999, aff. C-48/98, *Söhl & Söhlke c/ Hauptzollamt Bremen*

propres à chaque opérateur. D'autre part, le refus pour une entreprise du statut OEA par la douane n'est en aucun cas définitif. Rappelons la période de 3 ans. Il ne peut alors qu'être conseillé aux opérateurs restés sur la touche d'entamer des modifications substantielles de la structure de l'entité et la mise en place d'un contrôle interne effectif, afin d'être prêt lorsque la condition de l'antécédent judiciaire ne sera plus un obstacle à la certification.

Section 2 : Démonstration par le demandeur qu'il exerce un niveau élevé de contrôle

On le verra, cette condition va avoir pour conséquence une augmentation significative du formalisme au sein de l'entreprise, un formalisme exacerbé, pour reprendre les propos de Philippe Nemery précédemment cité. La douane exige de tout retranscrire, archiver à des fins de contrôle et de transparence. Un tel degré de formalisme est-il nécessaire ? n'appuie-t-il pas la thèse selon laquelle l'OEA constitue une lourdeur administrative ? on tâchera de développer une argumentation après le développement.

Le contrôle de la conformité de l'opérateur peut donner lieu en pratique à la survenance de contrôle physique par l'autorité en charge, dans les locaux de l'entreprise. Ces visites auront pour but de s'assurer de l'exactitude des informations et documents communiqués au cours de la demande et de l'existence effective des pratiques et procédures annoncées. De même, au cours de ces visites, le demandeur doit justifier de la fiabilité du système informatique utilisé, et d'une protection suffisante contre les intrusions informatiques. Ce système doit enfin retranscrire 'l'historique' de l'entreprise afin que les autorités douanières puissent exercer des contrôles ultérieurs.

La question de la sécurité informatique n'est pas à négliger, la Commission européenne, dans ses lignes directrices, insiste sur l'obligation de l'opérateur de mettre en place « *des mesures de sécurité adaptées afin de protéger son système informatique contre toute intrusion non autorisée et de sécuriser sa documentation* »¹⁰⁸. En pratique, l'autorité contrôlera l'existence d'une sécurisation adéquate de l'accès aux données. Bien que ces règles semblent s'inscrire davantage

¹⁰⁸ Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p40.

dans le cadre sécurité et sûreté, il est impératif de garantir une protection suffisante aux informations économiques potentiellement contrôlable par l'autorité douanière¹⁰⁹.

I. Mise en place d'un système comptable adéquat et de conservation des écritures

A. Système comptable

L'Acte d'Exécution du CDU dispose que le demandeur « *le demandeur utilise un système comptable qui est compatible avec les principes généralement admis en matière comptable appliqués dans l'État membre où la comptabilité est tenue, autorise les contrôles douaniers par audit et conserve un historique des données qui fournissent une piste d'audit à partir du moment où les données entrent dans le dossier* »¹¹⁰.

Evoqué par l'article, la piste d'audit vise le processus par lequel chaque écriture comptable doit renvoyer à son origine dans le but de s'assurer de l'exactitude de celle-ci. Elle va permettre une traçabilité de l'ensemble des opérations économiques réalisées par le demandeur qui sont liées à un flux de marchandise¹¹¹.

Au-delà de permettre le contrôle des services douaniers grâce à ce système, Il en va de l'intérêt de l'entreprise. Cette dernière a besoin d'une piste d'audit pour des besoins de sécurité, il est impératif que le système commercial puisse suivre une opération de son début à la fin, durant tous les stades de la chaîne logistique.

B. La conservation des écritures

On évoque ici la conformité du système comptable aux exigences des autorités douanières : intégrer à la fois les informations conservées à but douanier et les écritures comptables dans un même système, ou entre systèmes différents reliés par voie électronique¹¹².

La meilleure option pour l'entreprise est de s'orienter vers un système intégré unique, on parle en pratique de Prologiciel de Gestion Intégré (PGI). L'implantation généralisée de ces systèmes,

¹⁰⁹ Notons que le lien entre l'aspect douanier et la matière sécurité/sûreté est extrêmement proche, ce qui conduit à l'adoption de mesures communes, d'où la pertinence pour l'opérateur de s'orienter vers une certification complète.

¹¹⁰ Article 25 paragraphe 1 de l'Acte d'Exécution du Code des Douanes de l'Union.

¹¹¹ Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p40.

¹¹² Article 25 paragraphe 1, point b) de l'Acte d'Exécution du Code des Douanes de l'Union

également appelé ERP, constitue une révolution majeure en matière de management. Ces systèmes contribuent à éliminer le cloisonnement de l'entité, une plus grande rapidité du flux d'information pour une prise de décision accélérée¹¹³

Cependant, un tel système peut s'avérer coûteux et complexe à mettre en place pour des petites structures, c'est pourquoi la Commission Européenne n'exige pas nécessairement un système aussi développé. Le principe de modularité qui prédomine dans le processus de certification OEA incite à assouplir les exigences en matière comptable et permettre de considérer le prérequis comme accomplis dès lors que l'opérateur justifie d'un système qui permet des contrôles croisés entre les écritures douanières et le système comptable par le biais d'une interface, voire des références croisées¹¹⁴.

Dans le cas d'une agence maritime, qui traditionnellement possède plusieurs antennes, souvent avec un haut degré d'indépendance, ne possédant pas de département comptabilité dans chaque agence. Un PGI constitue un outil indispensable pour une bonne gestion de la collecte et conservation de l'information.

II. L'élément matériel : l'accès physique

Autre élément fondamental pour pouvoir assurer cette condition : la possibilité d'accès physique et électronique (lorsqu'il existe un système électronique) de l'autorité douanière¹¹⁵.

Cela découle directement de la condition de l'accès aux écritures. Elle induit la possibilité pour l'autorité douanière d'obtenir les renseignements demandés, en dehors de leur lieu de stockage physique. Le contrôle à partir d'un support papier est acceptable lorsque le contrôle porte sur une quantité d'information limitée, comme par exemple les comptes annuels. Toutefois, un support électronique doit être mis à disposition dès lors que le volume d'information à analyser est conséquent. Cela impose à l'opérateur de tenir constamment à jour ces données informatiques, ce qui n'est pas une tâche négligeable lorsqu'on y intègre également la

¹¹³ F.Meyssonier et F.Pourtier, « Les ERP changent-ils le contrôle de gestion ? », Comptabilité-Contrôle-Audit, Tome 12, Volume 1, mai 2006, p.45 à 64.

¹¹⁴ Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p41.

¹¹⁵ Article 25 paragraphe 1, point c) et d) de l'Acte d'Exécution du Code des Douanes de l'Union : « *le demandeur permet à l'autorité douanière un accès physiques à ses systèmes comptables* »

composante sécurité qui exige une actualisation constante des données inhérentes au maintien d'un haut niveau de sécurité.

Ainsi, peu importe les moyens déployés et les investissements consentis, toute entreprise aspirant à une certification OEA doit démontrer qu'elle possède un système efficace de stockage des écritures compte tenu de la taille de l'opérateur, de l'importance et les éventuelles spécificités de son activité commerciale. Pour rebondir sur les remarques précédentes évoquant le cas de l'agent maritime, l'adoption d'un Prologiciel de Gestion Intégré s'avère être, dans un objectif de bonne gestion, un investissement rentable

Section 3 : Solvabilité financière de l'entreprise

Le requérant doit prouver qu'il présente une situation financière satisfaisante lui permettant de s'acquitter de ses engagements, en tenant dûment compte des caractéristiques du type de l'activité économique concernée. Le critère général est détaillé par l'article 26 de l'AE et qui donne l'interprétation à suivre de la règle énoncée dans le CDU.

I. Notion de solvabilité

Le terme d'insolvabilité utilisé ne doit pas se confondre avec la notion de faillite. Ce dernier désigne une incapacité juridiquement déclaré d'un opérateur à payer ses créances. Il faut ici voir l'insolvabilité dans son aspect technique et non juridique. L'autorité douanière doit apprécier si le demandeur présente le risque, compte tenu de sa santé financière, d'être dans l'impossibilité d'honorer ses dettes.

Pour conclure ou non de la solvabilité financière de l'entreprise, l'autorité va s'appuyer sur différentes sources qui sont à sa disposition. Les bilans financiers de l'entreprise (des trois dernières années) vont être une des principales références pour l'administration. De même, les prévisions et comptes provisoires seront des indicateurs pertinents pour juger de l'aptitude économique du postulant. Les registres officiels vont également permettre de déterminer si le demandeur fait l'objet d'une procédure collective, ou de collecter toute informations d'ordre financières qui figureraient sur des registres légaux. De même, la pratique des affaires donne également un poids important aux analyses des agences de notations, lesquelles constituent un élément qui peut être pris en compte dans la décision. Enfin, l'apport d'une garantie fiable, délivrée par exemple par une société mère, valorisera le dossier de l'opérateur.

II. Les exigences de l'Acte d'Exécution

Le contrôle de l'autorité douanière va s'orienter sur 3 points principaux. D'une part, il s'agira de démontrer que l'opérateur ne fait pas l'objet d'une procédure de faillite¹¹⁶. D'autre part, l'autorité doit s'assurer que le demandeur a honoré, au cours des trois dernières années à compter du dépôt de la demande, ses obligations relatives à l'acquittement de tous droits de douane, taxes ou impositions dues dans le cadre d'exportation ou d'importation de marchandise¹¹⁷. Enfin, durant cette période, l'opérateur doit prouver qu'il possède les capacités financières suffisantes pour respecter les engagements pris dans le cadre de la procédure OEA, en considération du type et du volume d'activité¹¹⁸. Le développement sera axé sur le respect du paiement des dettes fiscales.

La règle de principe est de faire échec à la certification dans l'hypothèse où l'entreprise requérante a été un "mauvais payeur" à l'égard de l'administration douanière, ce qui empêche de conclure à la solvabilité financière du demandeur. Cependant, si des circonstances atténuantes peuvent être soulevées par l'opérateur, les services douaniers doivent les prendre en considération. Dans ses lignes directrices du 11 mars 2016, la Commission Européenne précise cette possibilité et l'encadre dans deux cas : soit un incident épisodique ne remettant pas en cause sa situation économique, soit un retard de paiement à l'origine d'une erreur administrative¹¹⁹.

Par ailleurs, le Code des Douanes de l'Union offre la possibilité aux opérateurs de bénéficier de facilités de paiement. Les articles 110 et 111 du CDU octroie des reports de paiement « *sous réserve de la constitution d'une garantie* ». De même, l'article 112 du même code dispose que les autorités douanières possèdent des prérogatives pour consentir à tout autre facilité de paiement, toujours à la condition d'une garantie donnée par le bénéficiaire, et avec la possibilité d'appliquer des intérêts.

Au regard des règles qui administrent l'Opérateur Economique Agréé, il peut se poser le problème de la concordance entre les facilités de paiement offerte et la condition de solvabilité financière exigée à l'encontre du demandeur du statut OEA. A nos yeux, il serait bancal de

¹¹⁶ Article 26 paragraphe 1, point a) de l'Acte Exécutoire du Code des Douanes de l'Union.

¹¹⁷ Article 26 paragraphe 1, point b) de l'Acte Exécutoire du Code des Douanes de l'Union.

¹¹⁸ Article 26 paragraphe 1, point c) de l'Acte Exécutoire du Code des Douanes de l'Union.

¹¹⁹ Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p48.

prendre en considération les facilités de paiement demandées par l'entreprise dans le cadre de l'étude de sa solvabilité financière, et plus précisément le défaut ou retard de paiement des dettes douanières. Ainsi les aménagements offerts par les articles 110 à 112 du CDU ne doivent pas être considérés en soi comme un élément nuisible à l'aboutissement de la procédure OEA, contraignant l'autorité douanière à démontrer les défaillances de l'opérateur indépendamment des facilités de paiement consentis à son égard.

Chapitre 2 : Conditions relatives aux normes de sécurité et sûreté

Section 1 : Respect des normes et pratiques professionnelles

Le critère des compétences professionnelle est relativement récent puisque mis en place le Code des Douanes¹²⁰ de l'Union de 2016, remplaçant le Code des Douanes Communautaire. Les textes posent une présomption en faveur du demandeur lorsque celui-ci justifie d'une expérience pratique d'au moins 3 ans dans le domaine douanier, ou lorsqu'il détient une norme de qualité attribué par un organisme européen de normalisation¹²¹.

Ajoutons que lorsque l'entreprise fait appel à une personne, physique ou morale, travaillant pour son propre compte, et qui possède une certification OEA complète, la condition de la compétence professionnelle est réputée comme acquise. Cette facilitation illustre encore une fois la confiance laissée dans les opérateurs OEA et la volonté du législateur européen de développer la "culture" de la chaîne logistique certifiée auprès des acteurs économiques.

I. Disposer d'une expérience pratique d'au moins 3 ans

Il est important de bien insister sur l'exigence d'une expérience pratique. Une formation simplement théorique à la matière douanière ne permet pas de répondre aux attentes des textes. D'autre part, l'évaluation de l'expérience doit tenir compte de la position de l'opérateur dans la chaîne d'approvisionnement.

Lorsque le demandeur n'est pas lui-même responsable des questions douanières, une personne, physique ou morale, doit être désignée pour traiter de ces questions. La personne affectée sera amenée à jouer un rôle important tout au long de la procédure OEA. Il constitue l'un des

¹²⁰ Article 39, point d) du Code des Douanes de l'Union

¹²¹ Article 27 de l'Acte Exécutoire du Code des Douanes de l'Union

interlocuteurs principaux avec l'autorité douanière et répond des obligations de l'entreprise en matière douanière.

II. Application d'une norme de qualité en matière douanière

Sous l'égide du Comité Européen de Normalisation, cette norme européenne, appelée le Standard Européen de Compétence en Douane, est un projet issu de l'ambition commune des fédérations professionnelles européennes CLECAT¹²² et CONFIAD¹²³ (note explicative) de mettre en place une référence commune qui répond aux exigences du Code des Douanes de l'Union en matière de compétence professionnelle douanières¹²⁴. Après 3 ans de travaux préparatoires, le standard a été publié le 31 juillet 2017. D'autre part, il est possible également d'émettre l'hypothèse que les services douaniers prennent en compte d'autres "labels" existants.

Section 2 : L'application de normes de sécurité et de sûretés appropriées

Les textes européens exigent la mise en place par le requérant de mesures appropriées pour garantir la sécurité et sûreté de la chaîne d'approvisionnement internationale, ce qui comprend l'intégrité physique de son personnel mais aussi de ses partenaires commerciaux¹²⁵. Le risque n'étant jamais totalement neutralisé, l'opérateur doit être en mesure de le cantonner dans une limite acceptable, donnant une certaine souplesse au régime OEA : des manquements mineurs à la sécurité ne sera pas de nature à remettre en cause l'ensemble de la procédure.

On peut remarquer le législateur parle de chaîne logistique internationale, et non pas seulement de l'entreprise. Il est sous-entendu que l'OEA ne doit pas simplement assurer sa sécurité, son engagement est plus large et répond à la nécessité d'une chaîne logistique OEA, point développé précédemment. Cela traduit le devoir de l'opérateur d'avoir une influence sur la stratégie des autres acteurs de la chaîne et de donner le bon exemple.

¹²² Comité de Liaison Européen des Commissionnaire et Auxiliaires de Transport du marché commun

¹²³ Confédération Internationale des Agents en Douane

¹²⁴ CONFIAD and CLECAT welcome the publication of CEN Standard of Customs Competency in support of professionalism and competency », 9 mars 2017: <https://www.clecat.org/news/press-releases/confiad-and-clecat-welcome-the-publication-of-cen->

¹²⁵ Article 39 point e) du Code des Douanes de l'Union

L'OEA n'impose pas de mesures précises à appliquer en fonction de la taille de l'entreprise, Il s'agira principalement de se préoccuper de la concordance entre la structure organisationnelle de l'entreprise et ses caractéristiques propres, afin de s'assurer que l'opérateur utilise un cadre de norme adapté à son activité. C'est pour cette raison que la Commission Européenne juge les seuils quantitatifs (nombre minimum de salariés, chiffre d'affaire etc...) peu pertinents¹²⁶.

Pour les représentants des armateurs dans les ports, la composante sécurité/sûreté est un élément fondamental qui sera hautement contrôlé par les services douaniers, du fait de la pluralité des risques en présence.

D'une part, l'agent maritime est confronté au passage dans ses locaux d'un grand nombre de partenaires différents : chauffeurs, transitaires, représentants, manutention, opérateur portuaire... De même, l'agent maritime possède et collecte des informations sensibles : plan du port, procédure de sécurité, informations sur la marchandise, contenu des moyens de transport ... des informations qui, entre de mauvaises mains, représentent un risque majeur pour la sécurité. Il faut donc une sécurité des bâtiments et une sécurité de conservation des documents sensibles. Enfin, il exerce un rôle de référent sécurité dans le port, ce qui implique le personnel soit formé aux mesures de sécurité adéquate.

I. Sécurité envers les locaux/bâtiments

Les textes imposent à l'opérateur de décrire l'ensemble des activités qu'ils exercent dans ses différents locaux, dans le dossier de demande. Le plan de sécurité mis en place doit être adapté selon le niveau de risque que présente les caractéristiques des différents locaux.

L'agent doit être munis de bâtiments comportant une protection suffisante contre les intrusions¹²⁷. Plus largement, un plan sécurité doit être adopté et comporter trois composantes. D'une part, l'installation de grilles, portails et portes sécurisées par code doivent permettre de retarder ou dissuader l'intrusion. D'autre part, la mise en place d'un système de vidéosurveillance permettra de réagir rapidement l'intrusion. Enfin, l'agent doit être en mesure de réagir rapidement à la tentative d'intrusion, par exemple par le recours à une société de gardiennage.

¹²⁶ : Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p42

¹²⁷ Article 28 paragraphe 1, point a), de l'Acte d'Exécution du Code des Douanes

Le plan de sécurité ne doit pas viser uniquement la protection externe des locaux, et doit intégrer également des procédures permettant de conserver en sécurité tout document sensible que détient l'agent et qui pourrait nuire à ses activités et celle de ses partenaires. Ainsi tout document confidentiel doit être stocké dans du mobilier sous protection, dans des bureaux fermés lorsque inoccupés. Enfin, le personnel doit appliquer une procédure pour l'accueil des personnes extérieures à la société. Comme constaté au sein de l'agence Worms Service Maritime de Marseille, chaque visiteur doit décliner son identité sur un registre, et être conduit par le personnel.

II. Les mesures de sécurité envers les partenaires de l'entreprise

Bien qu'on ne puisse imposer à l'opérateur OEA une obligation de résultat sur l'ensemble de la chaîne logistique, les défaillances de ses partenaires vont incontestablement avoir une incidence sur son activité et les risques liés : le risque zéro est impossible à atteindre, il s'agit de mettre en place les obstacles adéquats pour limiter le risque dans une limite acceptable. Il est important de distinguer les partenaires commerciaux et prestataires externes.

A. La fiabilité des prestataires commerciaux

Le partenaire commercial « désigne l'entité commerciale avec laquelle une autre entité commerciale entretient des relations d'affaires mutuellement avantageuses [...] les partenaires commerciaux visés sont ceux qui participent directement à la chaîne d'approvisionnement internationale »¹²⁸. Ainsi, une fois identifié les différents partenaires de l'entreprise, cette dernière doit garantir à l'autorité douanière la fiabilité des collaborateurs par des mesures appropriées.

En pratique, cela se traduit par une modification de la relation contractuelle, avec l'introduction de mécanisme de contrôle, d'obligation de "due diligence" de la part des partenaires. Par la contrainte contractuelle, l'opérateur verrouille les engagements de ses partenaires.

¹²⁸ Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p64.

L'Acte d'Exécution vise notamment le cas de la sous-traitance¹²⁹ : les règles ne vont pas jusqu'à exiger que l'opérateur s'assure de ne traiter qu'avec des acteurs également OEA, mais ces derniers doivent cependant fournir des garanties, ce qui implique un contrôle de l'OEA

B. La garantie de sécurité vis-à-vis des prestataires externes.

Ici sont visés les prestataires de restauration, d'informatique, de sécurité, de nettoyage etc... ils sont considéré aux yeux de la Commission Européenne comme des prestataires de service. Ils se distinguent des partenaires commerciaux en ce qu'ils n'interviennent pas directement dans la chaîne logistique internationale. Pourtant, ils représentent un risque tout aussi grand pour la sécurité de l'opérateur agréé, qui doit prendre des mesures similaires.

C. Déclaration de sécurité

La déclaration de sécurité est en pratique un document fortement utilisé par les entreprises aspirante à l'OEA. Elle est une alternative à la contrainte contractuelle et matérialise l'engagement du partenaire d'appliquer les mesures de sécurité/sûreté adéquates¹³⁰.

Cependant, mais on comprend aisément qu'il ne doit pas s'agir pour l'OEA d'une solution pour se déresponsabiliser en cas de défaillance, rappelons que les textes l'engagent implicitement à l'échelle de chaîne globale. De plus, la conclusion de déclaration de sûreté n'exclut pas le contrôle de l'autorité douanière sur l'effectivité des mesures réellement mise en place. De plus, la portée juridique de la déclaration de sûreté peut être limité, et n'est pas assez contraignant et incitatif pour le signataire.

L'introduction de la déclaration de sécurité implique d'identifier l'ensemble des partenaires de l'entreprises pour soumettre la déclaration. En pratique, les déclarations de sûreté représentent une tâche ingrate, lourde, qui peut remettre en cause la fiabilité du demandeur car elles ne constituent un mécanisme de contrôle efficace. En cas de défaillance, l'autorité douanière peut remettre en cause sa certification. D'où l'importance de voir cette méthode comme une alternative provisoire, ponctuelle, et développer progressivement la contractualisation de la sécurité avec les partenaires. L'objectif optimal étant de mettre en place une procédure de sélection de partenaires commerciaux fiable. La commission l'exprime clairement : « *l'idéal*

¹²⁹ Article 28 de Acte d'Exécution du Code des Douanes de l'Union

¹³⁰ Voir Annexe II

serait sans conteste qu'un maximum de participants à la chaîne d'approvisionnement internationale possède le statut d'OEA ou tout autre statut équivalent »¹³¹.

III. Sécurité envers le personnel

A. La vérification des antécédents

Le pouvoir décisionnel de l'entreprise, en coopération avec les services concernés, doivent mettre en place une politique de recrutement formalisée afin de permettre de déceler si les candidats à des postes sensibles n'ont jamais été l'auteur d'infractions relative à la sécurité, douanière, mettant en péril la sécurité de la chaîne internationale. Le recours à des intérimaires n'est pas une exception à la règle, et l'opérateur doit appliquer des règles identiques, et l'autorité douanière pourra vérifier ce point. Utilisé par la Commission Européenne, le terme de poste sensible désigne généralement des fonctions liées à la sécurité et l'accueil, l'activité douanière et fiscal, ou encore les ressources humaines. Ces vérifications doivent évidemment être en conformité avec les textes nationaux et européens relatif à la protection des données personnelles, dont certains exigent le consentement de l'intéressé.

Cela pose également aussi la question de la gestion d'un départ/licenciement d'un subordonné. L'autorité douanière sera soucieuse que l'opérateur ait formalisé une procédure permettant de supprimer tous les accès (physiques ou informatiques) dont était titulaire l'ancien employé.

B. La formation du personnel sur les questions de sécurité

Lors de l'audit douanier, les services en charge du contrôle peuvent librement interroger les salariés de l'entreprise pour s'assurer de la bonne connaissance des règles de sécurité liées à l'activité. En tout état de cause, l'efficacité de la politique de sécurité de l'entreprise passe avant tout par l'aptitude de son personnel à prévenir les risques en présence. Une formation complète et régulière, avant même la phase d'audit, est donc nécessaire.

Enfin, la désignation d'un référent sécurité en charge de gérer la formation du personnel permet d'améliorer la coordination

¹³¹ Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p65.

Chapitre 3 : Dépôt de la demande

Section 1 : Détermination de l'Etat membre compétent

I. Les règles de compétence

La question de la détermination de l'Etat membre compétent pour examiner la demande est réglée par l'article 22 paragraphe 1 du CDU. Les dispositions de l'article donnent compétence à l'autorité douanière du lieu où le demandeur gère sa comptabilité principale, ou le lieu où celle-ci est disponible, et où le demandeur pratique au moins une partie des activités qui font l'objet de la demande. L'idée du législateur européen est de parvenir à l'Etat le mieux renseigné sur les activités économique et douanière du demandeur.

Cependant, compte tenu de la pratique courante d'externaliser certaines activités comme l'activité de comptabilité, ces seules dispositions ne permettent pas d'arriver toujours à une solution pertinente. C'est pourquoi les articles 12 et 27 de l'Acte délégué du Code des Douanes de l'Union envisagent des solutions alternatives dans l'hypothèse où la lettre de l'article 22 ne permet pas d'aboutir à un dénouement adéquat. L'article 12 donne en effet compétence au service douanier du lieu où il est possible de consulter les écritures comptables utiles à des fins douanières. Habituellement, il s'agira du lieu du siège administratif de l'entreprise.

Toutefois, s'il n'est pas toujours possible de déterminer avec certitude l'autorité douanière compétente, l'article 27 du Règlement délégué énonce que la demande doit être adressée dans l'Etat membre dans lequel il possède « *un établissement stable¹³² et où les informations relatives à ses activités de gestion générale des services logistiques dans l'Union sont conservées ou accessibles comme indiqué dans la demande* ».

¹³² l'article 5 point 32 du Codes des Douanes de l'Union définit l'établissement stable comme une « *installation fixe d'affaires disposant en permanence des ressources humaines et techniques nécessaires et par l'intermédiaire de laquelle les opérations douanières d'une personne sont effectuées en tout ou partie* ». L'article 31 du même code précise qu'il n'est pas une entité juridique autonome, même si les différentes législations européennes peuvent diverger sur ce point.

II. Le cas de l'agent maritime

Souvent la comptabilité est externalisée vers un siège administratif, l'agence ou les agences ne traitant que les activités opérationnelles et commerciales. La situation ne pose pas de problème lorsqu'il garantit un accès électronique aux données comptables à l'autorité dans lequel le demandeur exerce toutes ses activités, même dans le cas où la comptabilité est externalisée dans un autre Etat. Mais imaginons une situation différente où les données comptables sont conservés dans un Etat membre différent de celui d'activité, et l'accès à ces informations ne peut être réalisé qu'à partir du lieu de "stockage". A la lumière des textes vus précédemment, la demande devra être effectuée devant l'autorité douanière du pays où la comptabilité est conservée.

De même, par nature, les agences maritimes constituent des multinationales, avec des entités plus ou moins juridiquement indépendantes dans différents pays. Pour résoudre la question de l'autorité compétente dans le cadre d'une multinationale, le législateur européen utilise le critère d'établissement stable. Ce point a une importance puisque si une société mère possède, dans un Etats différent, un établissement stable considéré comme indépendant, alors la demande de certification OEA au profit de cet établissement stable devra être adressée dans l'Etat de résidence de l'établissement indépendant. La procédure sera identique pour chaque établissement stable considéré comme indépendant de la société mère. Il convient de préciser que ces différentes demandes sont parfaitement distinctes et indépendantes les unes des autres, le rejet ou l'aboutissement d'une d'entre elles n'aura pas d'incidence.

Tout autrement, si les établissements stables du demandeur ne sont pas des entités juridiques indépendantes, une seule demande est réalisée, incluant l'ensemble de ces établissements situés sur le territoire de l'Union¹³³

On peut comprendre aisément que ce type d'interrogation peut décourager bon nombre d'opérateur, mais rappelons la phase de préparation permettra d'assimiler au mieux les exigences des règles européennes, avec l'assistance permanente des services douaniers.

¹³³ Voir l'article 26 de l'Acte Délégué du Code des Douanes de l'Union.

III. Réception et acceptation de la demande

Une fois la demande adressée à l'autorité douanière compétente, celle-ci doit statuer sur l'acceptation ou non de la demande. Cette dernière doit fournir toutes les informations utiles permettant à l'autorité douanière de statuer¹³⁴. A cette fin, la Douane peut consulter les bases de données communes de l'UE, entrer en communication avec des organisations, ou même se référer au site internet du demandeur. De même, il peut également être demandé des informations supplémentaires, la requête devant être effectuée dès que possible dans un délai raisonnable n'excédant pas 30 jours¹³⁵.

Les services douaniers ont l'obligation de notifier au demandeur la décision, ainsi que la date de prise de décision. En cas de résultat négatif, les raisons du refus doivent être précisées¹³⁶.

Dans cette première phase d'examen de la demande, on ne peut que conseiller à l'opérateur de faire preuve de la plus grande réactivité possible pour minimiser la durée de l'ensemble de la procédure. A cette fin, il doit s'assurer de faire parvenir un dossier complet, et le cas échéant, de transmettre toutes rectifications ou informations additionnelles exigées par la Douane dans un délai bref. Enfin, cette dernière sera un interlocuteur de choix si l'opérateur est confronté à des incertitudes sur les éléments à apporter.

En France, c'est la Direction générale des douanes et droits indirects dirigée par Rodolphe GINTZ, qui a la charge d'examiner les demandes. La demande doit être déposée sur la plateforme SOPRANO, téléprocédure hébergée sur le site « Prodou@ne »¹³⁷, qui permet la délivrance des différentes autorisations délivrée par la Douane française. La plateforme propose un suivi du traitement de la demande. Dans le cas d'une certification OEA combiné, une seule demande est réalisée.

¹³⁴ Article 22 paragraphe 1 du Code des Douanes de l'Union.

¹³⁵ Article 22 paragraphe 2 du Code des Douanes de l'Union.

¹³⁶ *Idem*.

¹³⁷ <https://pro.douane.gouv.fr/>

Section 2 : Analyse de risque et processus d'audit

Le processus d'audit englobe les différents contrôles réalisés par l'autorité douanière pour certifier du respect des normes douanières, économiques et de sécurité, dans l'ensemble des locaux de l'opérateur. Ces inspections peuvent être des audits préalables ou a posteriori de l'obtention du statut OEA. Le travail des services douaniers consiste en une analyse des risques en présence. En aucun cas un risque ne peut être complètement appréhendé, et ce n'est pas ce qui est exigé de la part des règles européennes. L'objectif est de réduire le risque jusqu'à un niveau acceptable et de le maintenir. Ainsi, l'équipe d'audit, pour quantifier le risque, utilise en pratique une matrice classant les risques en fonction de leur probabilité de réalisation et leurs conséquences en cas de survenance¹³⁸. Ainsi à l'exception d'un risque de faible probabilité, les dangers classés « jaune » sont considérés comme rédhibitoires et oblige l'opérateur à prendre des mesures pour minimiser le risque¹³⁹, la dimension de ces dites mesures dépendant directement du classement du risque. Il est recommandé aux opérateurs d'utiliser le modèle « COMPACT OEA » établis par la Commission européenne¹⁴⁰ pour l'identification des risques.

Des divergences entre l'opérateur et les équipes d'audit peuvent apparaître à ce moment de la procédure. L'agent maritime, poursuivant ses propres intérêts économiques, peut interpréter la gestion des risques comme la sécurisation de ses locaux, la protection de ses activités contre le vol etc... autant d'éléments intrinsèquement liés à sa compétitivité. Toutefois, l'autorité douanière se focalisera sur les risques relatifs à la sûreté de la population ou encore la lutte contre les trafics illégaux¹⁴¹. L'agent doit donc bien percevoir les attentes de l'équipe d'audit en matière de gestion de risques.

I. Conduite de l'audit

Avant toute prise de décision, l'autorité douanière a la charge de mettre en place un audit préalable qui fait suite à la demande de l'opérateur. L'objectif de l'auditeur est de contrôler si l'opérateur s'est conformé aux conditions de l'article 39 du CDU. Une fois cet audit achevé, la Douane doit être en mesure de se prononcer sur le respect des critères, mais également de mettre en lumière les points qui présentent toujours des risques et proposer des recommandations pour

¹³⁸ Annexe 4.

¹³⁹ Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p98.

¹⁴⁰ Direction Générale Fiscalité et Union Douanière, « Opérateurs Economique Agréés : Le modèle COMPACT OEA, TAXUD/2006/1452, 13 juin 2006.

¹⁴¹ Il faut rappeler que les menaces liées à la sûreté sont à l'origine de la création du statut OEA.

y remédier. De même, l'auditeur doit recenser les points de procédure qui peuvent être optimiser. En pratique, il sera notifié par courrier au candidat le service régional d'audit compétent (SRA) qui sera son unique interlocuteur durant toute la phase d'audit¹⁴².

A. Phase de collecte des informations avant audit

Avant même, le début du contrôle, l'équipe d'audit va se lancer dans la collecte de toutes les informations utiles pour parvenir à avoir un panorama le plus complet de l'organisation de l'entreprise. L'effectivité de l'audit dépend intrinsèquement de cette phase. Le schéma de l'audit va en effet être basé sur la cartographie des risques constatés par l'équipe d'audit, afin d'appuyer le contrôle sur les points les plus cruciaux.

Toujours avec le souci d'adapter sa position aux regards des spécificités de l'opérateur, la Douane sera amenée à être plus insistante sur des points faibles de l'organisation du demandeur lorsque celui-ci est d'une taille importante, ou qu'il exerce son activité sur un marché qui présente des risques particuliers (complexité de l'activité, nature des marchandises etc...). En outre, il faut bien comprendre que les services douaniers ne possèdent pas les moyens matériels et humains pour contrôler l'ensemble des installations de l'entreprise, d'où la stratégie de procéder par échantillonnage.

A l'occasion de la conférence « Gagnez à l'international avec la Douane » du 16 janvier 2014, consacrée à l'OEA, la Douane a publié une charte de l'audit dans laquelle elle expose ses principaux engagements, réaffirmant l'accompagnement des entreprises avec le rôle central des CCE¹⁴³ dès la phase de préparation. En outre, le service désigné comme le pilote de l'audit, transmet en amont le plan de déroulement de l'audit, l'idée n'étant pas de piéger l'entreprise et amorcer une relation de confiance réciproque avec les autorités douanières. Parallèlement, la DGDDI rappelle les devoirs du requérant qui doit assurer le respect des mesures mises en place et de sa réactivité¹⁴⁴.

¹⁴² Bulletin des Transport et de la Logistique, n°3244, 3 novembre 2008

¹⁴³ Environ 40 Cellules conseil aux entreprises sont implantées sur le territoire français : <http://www.douane.gouv.fr/articles/a11053-les-cellules-conseil-aux-entreprises>

¹⁴⁴ DGDDI, « Charte de l'audit », janvier 2014

B. Réalisation de l'audit

Les audits sont réalisés par le service régional d'audit compétent (SRA), dont le rôle est d'apprécier la réalité du terrain à l'aune des informations et déclarations fournies dans la demande de l'opérateur. Lorsque plusieurs sites géographiquement lointains font l'objet de vérifications, plusieurs SRA seront saisis, mais un seul sera identifié comme le pilote de l'audit.

Il est possible de distinguer 4 phases principales dans la réalisation de l'audit¹⁴⁵ :

- Identifier l'ensemble des activités de l'opérateur afin de pouvoir quantifier et classer les risques, et évaluer la portée des mesures mises en place.
- Valider les procédures mises en place, compte tenu de l'appréciation des risques.
- Garantir la maîtrise des risques sensibles à un niveau acceptable.
- Informer le demandeur des résultats de l'audit

C. Décision relative à l'octroi du statut

Une fois les phases de collecte d'informations et d'analyse achevées, le comité d'audit notifie le rapport final aux différents acteurs et informe du rejet ou non de la demande. Les lignes directrices de la Commission Européenne imposent que les conclusions du rapport d'audit soient documentées et justifiées¹⁴⁶. De même lorsque les auditeurs s'appêtent à rendre une décision négative, le demandeur doit en être informé avant la publication de la décision finale, afin de lui permettre de donner des justifications et des informations supplémentaires¹⁴⁷, ce dernier possède un délai de 30 jours à compter de la notification¹⁴⁸

En tout hypothèses, les Etats membres ont 120 jours pour rendre leur décision, qui peut être prolongé de 60 jours si l'autorité compétente est dans l'impossibilité de rendre sa décision¹⁴⁹

En cas de rejet de la demande de certification, l'opérateur dispose d'un droit de recours qui est prévu par l'article 44 du Code des Douanes de l'union : « *toute personnes a le droit d'exercer un recours contre les décisions relatives à l'application de la législation douanière prises par*

¹⁴⁵ Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p.101.

¹⁴⁶ Lignes Directrices TAXUD/B2/047/2011- Rév. 6, 11 mars 2016, p.105.

¹⁴⁷ Article 22, paragraphe 6, Code des Douanes de l'Union

¹⁴⁸ Article 13, paragraphe 2, Acte Délégué du Codes des Douanes de l'Union

¹⁴⁹ Article 22, paragraphe 3, Code des Douanes de l'Union

les autorités douanières et qui la concernent directement et individuellement ». Ce recours s'exerce selon les règles applicables dans l'Etat membre compétent pour le traitement de la demande.

Enfin, en cas d'acceptation, la décision prend effet 5 jours après sa notification au demandeur.

Titre 2 : Gestion et coût de l'autorisation :

Chapitre 1 : L'entreprise OEA face à de nouvelles obligations

Section 1 : La contrainte d'une vérification permanente du respect des critères OEA

L'obtention du statut ne signifie pas la fin des exigences pour l'entreprise, la viabilité de l'agrément s'analyse durant toute la vie de l'entreprise et nécessite donc un suivi attentif du titulaire. Le respect des conditions, les engagements, les investissements et la mobilisation de l'ensemble des départements ne doivent pas être qu'une façade et doivent rester intacts tout au long de cette phase de suivi. Le risque de suspension ou de retrait du statut est bien réel et l'élaboration d'un plan de suivi des risques, avec la collaboration de l'autorité douanière¹⁵⁰ est impératif pour ne pas subir les conséquences de dysfonctionnements ultérieurs.

L'actualité récente permet de faire un parallèle avec le C-TPAT, puisque les autorités douanières américaines (Customs and Border Protection), après avoir découvert 20 tonnes de cocaïnes réparties dans 7 conteneurs, à bord d'un navire MSC (« MSC Gayane », 9962 EVP), ont voulu frapper fort. En plus d'ordonner la saisie du navire, devenant le plus grand navire saisi par la CBP, la certification C-TPAT de l'armateur MSC a été suspendue¹⁵¹. La sévérité de la mesure s'explique par la complicité d'une partie de l'équipage. Même si l'exemple ne concerne pas la certification européenne, de telles mesures pourraient être envisagées par les douanes européennes, compte tenu de la violation grave de l'entreprise à ses engagements en matière de sécurité.

¹⁵⁰ DGDDI, Charte de l'audit, 2014, p.3.

¹⁵¹ <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/34633-le-msc-gayane-saisi-nouveau-record-aux-etats-unis>

Section 2 : Le rôle de garant de la sécurité

I. Une responsabilité accrue

Pour faire le parallèle avec la question de la chaîne logistique homogène, traitée plus haut, et l'intérêt de traiter avec des partenaires OEA, la surveillance permanente de ses partenaires commerciaux va être un facteur décisif pour pousser l'entreprise à se tourner vers des opérateurs certifiés, car eux aussi sont contraints aux mêmes obligations vis à vis de la Douane. Certes, pour l'heure, aucun texte n'impose une telle obligation, mais la pratique des affaires n'est-elle en train de faire émerger une règle coutumière du fait de l'intégration progressive dans les contrats de contraintes sécuritaires ?

De même, le risque de l'endossement de nouvelles responsabilités par l'agent OEA est réel. Philippe Delebecque met en lumière cette problématique : *« la méconnaissance des devoirs pesant sur l'OEA et entrant dans le statut d'OEA n'est-elle pas une nouvelle source de responsabilité ? Et si oui, comment cette responsabilité peut-elle s'articuler avec celle que les commissionnaires, les transporteurs ou encore les chargeurs endossent d'ores et déjà ? Dans notre opinion, le risque existe : il faut donc en prendre conscience et essayer, dans la mesure du possible, de le réduire, étant précisé que les solutions que l'on pourrait tirer du droit commun ne sont sans doute pas appropriées »*¹⁵²

Cette question a son importance. D'une part en tant qu'opérateur averti, devenu de fait un expert en activité douanière et en sécurisation du commerce international, l'OEA pourrait en payer le prix plus fort si les autorités constatent que la réalité n'est pas réellement identique à ce qu'elle s'était engagée. Face à un dysfonctionnement de son organisation, il sera complexe pour lui de plaider l'ignorance et la bonne foi.

Mais parallèlement, on peut aussi soutenir la thèse contraire en argumentant que la relation privilégiée qu'il a tissé avec la Douane lui permettrait une sorte de négociation (« transaction ») pour minimiser la sanction en cas de manquement à ses obligations.

Sur cette problématique, l'administration douanière s'est voulue rassurante. Pour Jean Michel Thilliet, ancien responsable du bureau E3, l'OEA *« n'introduit pas une nouvelle cause de*

¹⁵² P.Delebecque, « Questions sur l'Opérateur Economique Agréé »

responsabilité civile : le passage d'une marchandise entre les divers opérateur, OEA ou non, et par conséquent le transfert de garde ne devrait pas entraîner de changement dans la répartition de la responsabilité »¹⁵³. Il n'est pas certain que des déclarations suffisent à calmer les inquiétudes des entreprises.

II. Une obligation de coopération douanière

La relation de confiance qu'il existe entre les opérateurs et l'administration douanière laisse supposer un devoir de sincérité de l'entreprise sur son activité. Les choses se complexifient lorsqu'on y ajoute la volatilité de l'activité de l'entreprise : nouvelles activités, nouveaux bâtiments, nouveaux partenaires, nouveaux marchés... comment l'opérateur doit-il réagir vis à vis de la Douane ? l'adaptation constante aux nouveaux risques peut devenir une tâche lourde et difficile en pratique, mais dont le titulaire doit se soumettre pour ne pas compromettre la pérennité de son agrément.

En tout hypothèse, La gestion et suivi est la contrepartie des avantages. Elle entraîne implacablement une accentuation de la responsabilité des opérateurs certifiés. L'entreprise a la devoir de conserver un niveau de contrôle tout aussi élevé s'il ne veut pas risquer de perdre sa certification.

¹⁵³ Bulletin des Transport et de la Logistique, n°3244, 3 novembre 2008

Chapitre 2 : un investissement rentable ?

Section 1 : Un bilan très contrasté en Europe

D'après les derniers chiffres publiés, l'Union européenne comptait, au 1^{er} septembre 2018, 20 402 certifications OEA délivrées¹⁵⁴, soit une augmentation de près de 25% par rapport à l'année précédente. A titre de comparaison, en 2008, année de la mise en place du statut, 1850 entreprises européennes avaient déposées une demande.

Cette tendance positive reste toutefois assez trompeuse, et est en fait principalement insufflée par l'Allemagne qui compte très largement le plus grand nombre d'entreprise certifié avec 6986 autorisations OEA délivrées. Loin derrière, la France occupe la deuxième place du podium avec 1638 entreprises certifiées, vient ensuite les Pays-Bas (1577). Symbole de l'avance allemande : la première entreprise à avoir obtenu le statut OEA est allemande DB Schenker¹⁵⁵

D'autre part, si on se focalise sur le cas de la France, certes, l'année 2018 s'est achevée par une augmentation du nombre d'autorisation, mais celle-ci reste très timide avec une croissance de 5.6%¹⁵⁶, trop peu alors que l'institution OEA est encore en phase d'émergence. En outre, la Douane française avait, en 2014, identifiée environ 10 000 entreprises françaises « *potentiellement certifiables avec un cœur de cible de 3000 entreprises* »¹⁵⁷. Force est de constater que les pouvoirs publics ne promeuvent pas assez efficacement la sécurisation des échanges auprès des opérateurs privés.

Il est nécessaire de s'interroger sur les raisons d'un tel écart entre l'Hexagone et son voisin allemand, deux puissances économiques pourtant similaires. La raison principale se situe dans la décision du législateur allemand de conditionner l'accès à certaines procédures douanières, comme la Procédure de Dédouanement à Domicile (PDD) (note explicative : dédouanement des marchandises dans les locaux de l'entreprise ou autre lieu agréé par les autorités douanières, sans un contrôle physique dans un bureau de douane), à l'obtention d'un certificat OEA.

¹⁵⁴ Douane Magazine n°11, octobre 2018, p.11.

¹⁵⁵ « OEA : Schenker premier diplômé », Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3265, 30 mars 2009.

¹⁵⁶ Variation calculée entre le 31/12/2017 et 31/12/2018.

¹⁵⁷ Douane Magazine, n°2, mai 2014, p.5.

I. Des bénéfices trop peu concrets

Bien que l'Administration douanière annonçât en 2018 une réduction des contrôles de 65% à 95% au bénéfice des OEA par rapport aux non OEA, l'ensemble des facilités offerte par les textes européens souffrent d'une profonde imprévisibilité, ce qui constitue encore aujourd'hui l'une des principales critiques de la part des entreprises concernées.

Jean Michel Thilier, ancien responsable du bureau E3, affirmait en 2008, durant les premiers pas de l'OEA, la garantie d'une division au moins par deux du nombre de contrôles. Toutefois, le retour d'expérience des entreprises ne plaide pas vraiment en faveur de ces affirmations. Une enquête présentée en 2011 par le cabinet PriceWaterhouseCoopers illustre une certaine déception des opérateurs quant au degré réel de facilité, quand bien même une grande majorité des sondés ne regrettent pas de s'être lancés dans cette procédure. L'avis est également partagé en interne. Dimitri Klucznick, membre de la DGDDI, concède que les avantages douaniers conférés par l'article 39 du CDU ne sont « *pas encore assez développés* »¹⁵⁸.

II. L'OMD à la rescousse : de nouveaux engagements envers les partenaires OEA

Ainsi, ayant pris en compte les besoins des entreprise, l'OMD adapte les normes SAFE pour une meilleure appréhension et prévisibilité de ce que peuvent attendre les acteurs du commerce. Une évolution dans le même sens des règles du CDU s'avère indispensable pour entretenir l'engouement autour de ce régime douanier privilégié. Dans sa version de 2018, le cadre de normes SAFE fait apparaître cette problématique : « *L'appréciation par le secteur privé des avantages que peuvent offrir les administrations des douanes membres de l'OMD, ainsi que des avantages liés à leur participation active aux efforts consentis pour renforcer la sûreté de la chaîne logistique mondiale, constitue un élément essentiel permettant au secteur privé de compenser les coûts supplémentaires qu'entraînera le processus de renforcement des mesures de sûreté actuelles. Des avantages clairs et concrets contribueront à offrir les incitations nécessaires aux milieux commerciaux.* »¹⁵⁹

¹⁵⁸ Propos recueillis à l'occasion de la conférence « être ou ne pas être opérateur économique agréé », 22 juin 2012

¹⁵⁹ Cadre de normes SAFE, Edition 2018, Annexe 4, p.2.

On rappelle que les systèmes OEA mondiaux sont grandement inspirés des règles édictées par l'OMD, espérons que l'appel émis par l'organisation, pour une refonte des régimes sera entendu par les administrations douanières.

Section 2 : Les coûts pour l'entreprise

Avant de poursuivre le développement, il faut remettre les éléments dans son contexte. Aujourd'hui en France, seulement 2,5% des marchandises importées sont contrôlées. Ce chiffre est en moyenne de 0,2% pour les contrôles à l'export. Face aux manques de moyens et la faible quantité de contrôle, une baisse même de 90% des contrôles perd en pertinence lorsque le chiffre est replacé dans son contexte.

I. Principe de gratuité de la procédure

Bien que la délivrance du statut OEA repose sur le principe de gratuité, les différentes mises aux normes, l'adaptation ou plus largement la création de processus interne, représentent un coût qui peut rapidement s'avérer rédhibitoire, notamment lorsque les services de conseillers sont employés. En outre, l'obtention du statut ne signifie pas la fin des charges, les dépenses liées au suivi sont également à prendre en considération.

En conséquence, la décision de la direction de l'entreprise de devenir OEA doit être le fruit d'un calcul économique, mettant en balance les charges d'un côté, et les avantages escomptés de l'autre. Les variables qui influent sur ce calcul peuvent difficilement se quantifier mais le secteur d'activité et la taille de l'entreprise vont être déterminants. Il est évident que le coût total de l'opération pour une PME ne se situera pas sur la même échelle qu'un groupe comme DHL, dont le chiffre d'affaire s'élevait à 60,4 milliards d'euros en 2018, et qui a mis en place en 2017 une commission de 250 experts pour sécuriser l'ensemble de sa chaîne logistique dans le but d'obtenir l'agrément américain C-TPAT¹⁶⁰.

¹⁶⁰ <https://www.businesswire.com/news/home/20170627006195/en/>

II. L'exemple de Worms S.M

Afin de mieux cerner l'ensemble des charges qui vont peser sur l'entreprise, nous prenons l'exemple de l'agent maritime Worms S.M dont le chiffre d'affaire s'élevait en 2017 à 5,2 millions d'euros. Avec l'aide de Philippe Nemery, contrôleur de gestion du groupe, il est possible de dessiner les principales sources de dépense pour l'entreprise.

La charge salariale constitue la principale dépense pour la société, qui a dédiée une personne à temps plein pendant une période de 6 mois pour l'accomplissement de ce dossier, soit une charge sociale mensuelle d'environ 5000 euros. Il faut ajouter à cela, la formation suivie par l'employé aux règles de l'OEA, ainsi que les différents déplacements dans les différentes agences Worms.

La formation des employés dans les différents aspects de l'OEA se présente ensuite probablement comme la seconde charge la plus importante, bien qu'elle soit difficile à déterminer précisément tant elle n'est pas uniquement pécuniaire. Dans le cas de Worms S.M, Philippe Nemery précise que des séances d'information de 2 heures ont été administrées à l'ensemble du personnel, ce qui représente un coût en temps et en argent. De nombreux salariés doivent également être formés aux règles de Sûreté et Sécurité au Travail (SST). Enfin, des "contrôles" de connaissance du personnel sont nécessaires pour s'assurer de la bonne compréhension et anticiper les audits de contrôle.

D'autre part, les dépenses en matériels et test informatiques, avec le développement d'un réseau interne destiné à la gestion de l'autorisation OEA, pèsent dans la balance de manière significative.

Qualifié de lourde et coûteuse par Philippe Nemery, le coût global pour la société Worms approche les 100 000 euros. Lorsqu'on intègre également la partie suivie de la certification (présence d'un coordinateur, formation permanente, charges fixes des procédures internes), la facture s'alourdit encore, même si cette seconde phase présente un coût nettement inférieur.

La procédure OEA n'est donc pas une opération neutre pour l'entreprise et le calcul économique avant tout commencement est impératif pour juger de la rentabilité réelle de l'investissement.

Section 3 : La pérennité du système OEA : quel modèle adopter ?

I. La nécessité d'un engagement accru des autorités

Nous l'avons évoqué un peu plus haut avec le cas allemand, les pouvoirs publics doivent tenir un rôle prépondérant dans la généralisation de l'OEA parmi les entreprises européennes. En dehors de l'exception allemande, Lionel Pascal ne peut que constater « *l'absence d'incitations gouvernementales fortes pour pousser les entreprises à réaliser l'obtention de ce statut* »¹⁶¹.

En plus d'inciter la Commission Européenne à rendre plus prévisible les bénéfices de l'OEA pour les entreprises, à l'image des normes SAFE actualisées de l'OMD, évoquées un peu plus tôt. Les législateurs nationaux ont également une marge de manœuvre qu'elles doivent utiliser pour davantage contraindre les entreprises à sécuriser leur activité.

Le large écart entre l'Allemagne et les autres pays européens ne relève pas du hasard, elle est le fruit d'une politique volontariste adoptée dès les prémices de l'OEA. La même idée est exprimée par Lionel Pascal qui avance l'idée de réserver des subventions aux entreprises, comme le Crédit d'Impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), aux opérateurs de l'OEA¹⁶². On peut également émettre la proposition d'ouvrir les marchés publics uniquement aux opérateurs agréés.

II. Contribuer à l'attractivité de l'OEA à l'international :

L'OEA rentre en quelque sorte en concurrence avec d'autres certifications de sécurité existante tel que les normes ISO : l'ISO 9001 relative au management, l'ISO 28000 pour la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, ou encore la norme 14001 davantage orientée sur les aspects environnementaux. L'un des principaux avantages de ces standards est qu'elles bénéficient d'une reconnaissance mondiale et multilatérale, au contraire de l'Opérateur Economique Agréé qui conserve une valeur régionale, à l'exception des Accords de Reconnaissance Mutuelle, mais qui ne s'inscrivent pas dans un cadre multilatéral à l'heure actuelle.

¹⁶¹ G.Radu, « Entretien avec Lionel Pascal », 12 janvier 2017

¹⁶² *Idem*

Comme nous l'avons démontré lors du développement sur l'importance des ARM, l'attractivité des statuts douanier type OEA en général dépend étroitement de la capacité des administrations douanières à "exporter" le statut par l'accumulation d'accords de reconnaissance avec des pays qui sont des acteurs majeurs du commerce international.

Enfin, pour soutenir les groupes multinationaux agréés, la création d'un certificat européen adossé à l'autorisation OEA pourrait permettre d'étendre le statut à l'ensemble des filiales du groupes sans que ces dernières aient à entamer une nouvelle procédure. Cette proposition serait un atout intéressant pour le domaine des agents maritimes et consignataires de navire, qui sont parfois établis dans différents ports sous forme de filiales indépendantes de la société mère, et qui, à ce titre, ne peuvent bénéficier de facto du régime douanier.

III. L'importance croissante de la fonction douane dans l'entreprise

Nous l'évoquions en introduction, la diversité et la transversalité de la matière douanière pose problème aux entreprises pour en maîtriser les problématiques qui y sont afférentes. *« On est en effet en présence d'un ensemble de problématiques : juridiques (par exemple avec les Incoterms), fiscales, sécuritaires, etc. L'impact contractuel est également sensible pour les entreprises et leurs prestataires extérieurs »*¹⁶³.

Toutefois, le rôle prépondérant des autorités douanières dans la réalisation des différentes politiques de sécurité et sûreté doit conduire les acteurs privés à reconsidérer la place de la matière douanière dans l'entreprise. La pluralité de compétences nécessaires pour être capable de traiter efficacement avec les services douaniers¹⁶⁴ amène à centraliser la fonction douane au cœur du pouvoir exécutoire de l'entreprise.

On peut alors s'interroger sur le schéma à adapter pour l'entreprise. Dans l'hypothèse d'un agent maritimes, l'indépendance entre les différentes agences dans les ports implique d'établir un référent local qui maîtrise la matière douanière et s'assure de la conformité de l'activité aux exigences du statut OEA. La connaissance de la procédure OEA est donc importante, ce qui implique qu'il s'agisse du même référent qui a été nommé au cours des démarches de certification.

¹⁶³ C.Chataille, Bulletin des Transport et de la Logistique, N°3433, 5 novembre 2012.

¹⁶⁴ « La fonction douane dans l'entreprise », Bulletin des Transports et de la Logistique, n°3422, 5 novembre 2012.

CONCLUSION

La position de l'agent maritime ne fait nul doute que l'OEA représente une stratégie envisageable pour parvenir à survivre dans un secteur qui voit progressivement disparaître les agences indépendantes du marché des lignes régulières au profit des filiales des armateurs. Mais face à tant de contraintes, on peut comprendre que le statut ait du mal à séduire le secteur. C'est toute la problématique actuelle du régime OEA : aux yeux d'une grande partie des entreprises, il n'est pas considéré comme un investissement rentable. Pour autant, cela ne signifie pas qu'il s'agit d'un échec, mais au contraire d'une opportunité de lui redonner un second souffle. L'ensemble des recherches réalisées pour ce travail amène à mettre en lumière 3 axes de travail qui permettront de donner à l'initiative européenne l'essor qu'elle mérite.

D'une part, le changement des comportements passe par le développement et la clarification des facilités offertes aux entreprises. C'est une des principales critiques dressées par les titulaires de l'agrément, ce qui n'encourage pas davantage les possibles candidats. La Commission européenne, avec la collaboration des administrations douanières des pays membres, doit s'engager dans le même travail que celui initié par l'OMD afin de proposer aux opérateurs économiques des bénéfices concrets et non pas simplement des engagements à alléger l'action de la Douane sur l'activité de l'entreprise, sans réel portée et sans quantification.

Relation de confiance Douane-entreprise, effort national, acte civique au service de l'économie nationale... toutes ces considérations, bien que pleinement légitimes, restent pour les acteurs privés très futiles et bien trop abstraites pour les inciter à agir concrètement. Toute entreprise poursuit un but lucratif et se lancera dans cette démarche que si elle en trouve un intérêt économique. Sans réels progrès sur cet axe, les répercussions économiques pour l'entreprise resteront trop peu prévisibles.

De même, les services douaniers doivent davantage jouer sur la communication autour de l'OEA. Peu de déclarations ou de textes évoquent par exemple la gratuité de la procédure. Pourtant, il nous semble qu'il s'agit d'un argument de poids en faveur de l'OEA qui doit être mis en avant face aux certifications provenant d'organismes privés.

De même, le développement des facilités ne suffit pas, les législations nationales doivent traiter cet axe sur un autre front. En effet, le caractère trop général des textes européens pose également la question de la contrainte exercée sur les entreprises sujets du commerce international. L'intervention du législateur national semble nécessaire pour prendre le relais des textes communautaires et imposer aux entreprises le statut OEA. A l'exception de l'Allemagne qui conditionne l'accès à des régimes de simplification douanière à l'obtention du statut OEA, les pays européens n'ont pas suffisamment agi dans ce sens.

Conditionner l'accès à des marchés, des assouplissements, des subventions, aides aux crédits, à l'engagement de l'entreprise de maîtriser les risques est un excellent moyen d'inciter une large fourchette d'acteurs de toute taille à se mettre au niveau des standards internationaux.

Mais jusqu'où mettre le curseur de l'obligation ? c'est la question centrale que doivent se poser les législateurs. Un niveau de contrainte trop faible n'aurait pas un effet suffisamment fort sur les comportements des entreprises. Au contraire, une trop grande sévérité constituerait un risque majeur pour la dynamique économique des pays et exclurait de nombreuses entreprises de petite taille, pas assez armées pour répondre aux exigences. Pour répondre au débat actuel sur une éventuelle obligation généralisée de l'OEA, la mesure nous semble trop excluante, au bénéfice des grandes entreprises. Néanmoins, un ajustement de cette obligation en fonction du niveau de risque que représente le marché où l'entreprise exerce permettrait une sécurisation rationalisée. A ce titre, la position sensible de l'agent maritime laisse craindre à l'avenir l'établissement d'une telle obligation, d'où la nécessité des professionnels du secteur de jouer la prévoyance.

D'autre part, les entreprises doivent également comprendre que la relation de confiance établie avec la Douane, et qui est au cœur des concepts d'opérateurs agréés, implique leurs responsabilités, pas seulement à l'échelle de l'entreprise, mais à l'échelle de la chaîne d'approvisionnement à laquelle ils appartiennent. La promotion de l'agrément envers ses partenaires commerciaux, notamment par l'outil contractuel, représente ainsi un levier de réussite du mécanisme. Opérateurs agréés, Douane, partenaires commerciaux, tous y trouvent tous un intérêt. Les titulaires de l'autorisation jouent probablement le rôle principal dans la diffusion de la culture OEA. C'est en transmettant l'idée qu'elle est la clé d'entrée dans la cour des grands du commerce international que les demandes de certification augmenteront de manière significative.

Enfin, l'analyse des accords de reconnaissance mutuel a démontrée qu'un rapprochement entre les différents standards AEO établis par les Etats constitue le moyen d'uniformiser les règles en matière douanière et de sécurité/sûreté. De même, les bénéfices pour les acteurs du commerce international, bien que difficilement mesurables, seront hautement lucratifs : l'OEA deviendra un passeport à l'international pour l'entreprise.

Toutefois, ce modèle, quelque peu idyllique, ne peut que passer par l'instauration d'un cadre multilatéral régissant les accords de reconnaissance, destiné à supplanter les accords bilatéraux qui sont à l'heure actuelle l'unique instrument utilisé par les Etats. L'OMD, du fait de ses avancés en la matière et la représentation de 183 pays au sein de l'organisation, est voué à assumer ce rôle.

Pour conclure ce travail sur les enjeux du statut OEA dans l'avenir, il est légitime de citer Lionel Pascal, spécialiste et défenseur du concept OEA :

« L'OEA est synonyme de confiance réciproque ! Celle du citoyen dans la sécurisation des échanges internationaux. L'époque est particulièrement exigeante à cet égard et aucune autorité ne peut laisser le commerce international se réduire du fait de la peur d'attentats provenant de l'étranger. Pour la surveillance des marchandises, la Douane est, dans tous les pays du monde, le pivot de la « police » des marchandises et des installations logistiques qui les reçoivent. Grâce à la mise en place de l'OEA partout, les échanges mondiaux continueront de progresser et de permettre le développement économique de tous. C'est une chance à saisir vite avant que les courants protectionnistes, voire nationalistes, n'agissent pour bloquer les échanges. Ne jamais oublier que le commerce crée des ponts entre les peuples ! »¹⁶⁵

¹⁶⁵ G.Radu, « Entretien avec Lionel Pascal », 12 janvier 2017

BIBLIOGRAPHIE

I) Traité et manuels

- P. Bonnassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3^e éd, 2016
- R.Lucas, « *Douanes, échange internationaux* », Edition Foucher, octobre 2018
- J-L.Albert, « *Douane et droit douanier* », Presses universitaire de France, 2013.
- L.Pascal, « *L'Opérateur Economique Agréé : la sécurisation va-t-elle à l'encontre du développement du commerce international ?* », Les Editions du Net, 2012
- Lamy Transport, Tome 2
- Lamy Procédure Douanière
- M.Stopford, « *Maritime Economics* », 3^{ème} Edition

II) Articles

- G.Radu, « L'Union douanière européenne : bilan et perspective d'avenir », *Revue internationale de droit économique*, 2014/4, p.409 à 429
- P.Kearney, « 40 ans d'Union douanière », *RMCUE* 2008.581
- Hendricks et Singhal, « an empirical analysis of the effects of supply chain disruption on long-run stock price performance and equity risk of the firm », *Production and Operations Management*, n°14, 2005
- U.Schüle et T.Kleisinger, « The Spaghetti Bowl, a case study on processing rules of origin and rules of cumulation paper », n°2/2016, 15 avril 2016
- A.Frémont, « Les routes maritimes : un nouvel enjeu des relations internationales ? », *Revue Internationale et Stratégique*, n°69, 2008/1
- M.Tilche, « OEA : Obligations sécuritaires face au Code pénal : Qui risque quoi ? », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, N°3323, 21 juin 2010
- P.Dulbelcco et B.Laport, « Le financement de la sécurisation du commerce international pour les pays en développement », *Revue Tiers Monde* 2005/2 n°182, p427 à 447
- J.Bonnaud, « Définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français », *DMF* n°621, 1^{er} décembre 2001
- D.Malecot, « Agent maritime : la FACAM retrouve l'espoir », *Bulletin Transport de la Logistique*, n°2754, 25 mai 1998
- T.Houé et E.Murphy, « The AEO status as a source of competitive advantage », *European business review*, Volume 30, p.591 à 606
- M.Nakhla, « Value Based supply chain management model », *Logistique et management*, Volume 14, n°1, 2006
- N.Grange, « la PME, victime idéale », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, n°3731, 1^{er} avril 2019
- F.Meyssonier et F.Pourtier, « Les ERP changent-ils le contrôle de gestion ? », *Comptabilité-Contrôle-Audit*, Tome 12, Volume 1, mai 2006, p.45 à 64

III) Thèses et mémoires

- P.Jauffret, « Le consignataire de navire », thèse de doctorat, 1931, p.12
- S.Boukerbout, « Le consignataire de navires et l'agent maritime », 2009

IV) Jurisprudence

- T.com. Marseille, 9 juillet 2002, Midi France Distribution c/ Maersk India Ltd., *Rev Scapel 2002*, p108
- CA Papeete 17 mars 2011 « Navire Spirit of Oceanus », DMF N°732, 1 janvier 2012
- CJUE, 16 janvier 2019, aff C-496/17, Deutsche Post AG c/ Hauptzollamt Köln
- ¹ CJCE, 11 novembre 1999, aff. C-48/98, Söhl & Söhlke c/ Hauptzollamt Bremen

V) Site internet

- <http://www.interdouane.com/images/presentationaeo.pdf>
- Ligne directrice OEA :
https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines_fr.pdf
- <https://www.ghaam.fr/amcf-les-trois-ou-quatre-obsessions-des-agents-maritimes-et-consignataires/>
- « AMCF : les trois ou quatre obsessions des agents maritimes et consignataires » :
https://www.lantenne.com/Les-trois-ou-quatre-obsessions-des-agents-maritimes-et-consignataires_a42946.html
- « Recettes fiscales perçues et montants redressés 2010-2015 » :
<http://www.douane.gouv.fr/datadouane/a12433-recettes-fiscales-percues-et-montants-redresses-2010-2015>
- « Brégaillon : U.N. Ro-Ro retire une de ses trois escales à Toulon » :
<http://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/shipping/un-ro-ro-retire-une-de-ses-trois-escales-de-toulon>
- Indice de performance logistique : performance globale :
<https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/LP.LPI.OVRL.XQ?end=2016&start=2007&view=map>
- Site internet de la Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière :
https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/aeo_home.jsp?Lang=fr&Screen=0
- CONFIAD and CLECAT welcome the publication of CEN Standard of Customs Competency in support of professionalism and competency », 9 mars 2017 : <https://www.clecat.org/news/press-releases/confiad-and-clecat-welcome-the-publication-of-cen>
- <https://www.businesswire.com/news/home/20170627006195/en/>
- Organisation Mondiale des Douanes : <http://www.wcoomd.org/fr/>
- FONASBA : <https://www.fonasba.com/>
- AMCF : www.amcf.space

ANNEXES

- I) Déclaration de Lima de la FONASBA, 25 octobre 2013
- II) Déclaration de sécurité pour les Opérateurs Economiques Agréés,
TAXUD/B2/047/2011



FONASBA

The Baltic Exchange, St. Mary Axe, London EC3A 8BH
Great Britain

Tel: + 44 20 7623 3113, e-mail: generalmanager@fonasba.com,
website: www.fonasba.com

FONASBA LIMA DECLARATION

Acknowledging that:

- shipping plays a vital role in the international economy and contributes to international trade and the world economy as the most efficient, safe and environmentally friendly mode of transporting goods
- ship agents and brokers are at the heart of the shipping industry, by both bringing vessels and cargoes together and coordinating the actions of statutory authorities, port and terminal operators, service providers, the Master, Owners and all other parties to ensure the efficient movement of the vessel through the port
- education of shipping professionals is of fundamental value to shipping

Knowing that:

- ship agency and ship broking are complex and demanding professions
- ship agents are required at all times to be fully conversant with the navigation, safety, commercial and statutory requirements and regulations applicable to the port
- ships are high value assets
- procedures and standards for safety and environmental protection are increasing
- ships, ports, information and communication technologies are developing rapidly

Understanding that

- there are no global education standards for ship agents and shipbrokers
- professional qualifications of ship agents and shipbrokers are not universally recognised
- different education standards and requirements exist within individual countries, without reference to practices in other countries
- in many countries there are no formal entry qualifications for entry to the ship agency and shipbroking professions

Recognizing that

- traditional shipping knowledge and experience have a great value but need to be complimented by ongoing professional and training development to ensure that future developments and challenges can be met
- it is important to give to present and future generations of ship agents and ship brokers vision and a commitment to improve their professional capacity qualifications

We, the delegates to the FONASBA Annual General Meeting held in Lima, Peru, declare that:

- the best way of improving safety and security in the ports, at sea and elsewhere in the maritime sector, and avoiding the proliferation of inconsistent and often contradictory national and regional regulation is through the development of harmonised, streamlined and above all internationally applicable regulations that are implemented consistently by all maritime nations
- a consistent international set of baseline standards for education, training and certification of shipping agents and brokers should be established and implemented
- internationally recognised professional standards and accreditation for ship agents and shipbrokers should also be established
- professional qualifications for ship agents and shipbrokers should be mutually recognised on a global basis
- in order to raise standards of professionalism in the ship agency and shipbroking sectors, companies providing such services should aspire to become members of a national association and implement appropriate and relevant standards of conduct
- individuals working in the ship agency and shipbroking professions should aspire to achieve high standards of personal qualification and training from a recognised education provider
- the FONASBA Quality Standard should be recognised by all parties in international maritime transport as a globally accepted quality label

FONASBA
Lima, Peru
25th October 2013

ANNEXE II : Déclaration de sécurité pour les Opérateurs Economiques Agréés

Annexe 3
du document TAXUD/B2/047/2011 – RÉV.6

Déclaration de sécurité¹ pour les opérateurs économiques agréés OEA

Nom (raison sociale) _____
Adresse _____
Localité _____
Pays _____
Code postal _____
Téléphone _____
E-mail _____

Je déclare par la présente:

- que les marchandises fabriquées, stockées, réexpédiées ou transportées sur ordre d'opérateurs économiques agréés (OEA), livrées à des OEA ou retirées auprès d'OEA en vue de leur livraison
 - sont fabriquées, stockées, préparées et chargées dans des locaux ainsi que des aires de chargement et d'expédition sécurisés,
 - sont protégées contre toute interférence non autorisée pendant leur fabrication, leur stockage, leur préparation, leur chargement et leur transport;
- que le personnel intervenant dans la fabrication, le stockage, la préparation, le chargement et le transport de ces marchandises est digne de confiance;
- que les partenaires commerciaux agissant en mon nom sont informés de l'obligation qui leur est faite de garantir eux aussi la sécurité de la chaîne logistique comme indiqué ci-dessus.

Nom du signataire autorisé² _____

Cachet de la société
(si nécessaire)

Fonction _____

Signature _____

Date _____

La présente déclaration est délivrée à:

Nom (raison sociale) _____
Adresse _____
Localité _____
Pays _____
Code postal _____

¹ Des modifications pourront être apportées au texte afin de tenir compte du modèle d'entreprise de chaque partie et du rôle qu'elle assume dans la chaîne logistique internationale.

² Signataire autorisé inscrit au registre du commerce.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	9
I. <u>Le rôle contemporain de l'administration douanière</u>	9
II. <u>Le nouvel ordonnancement du commerce international</u>	10
III. <u>Les normes SAFE, réponse au niveau mondiale de l'Organisation Mondiale des Douanes</u>	12
IV. <u>L'Opérateur Economique Agréé, conception européenne de la sécurisation des échanges</u> 13	
V. <u>La position de l'agent maritime dans les problématiques actuelles du commerce international</u>	15
<u>PARTIE 1</u> : L'intérêt de la certification OEA pour la profession d'agent maritime	17
<u>Titre 1</u> : L'agent maritime, témoin du développement du commerce international.....	17
Chapitre 1 : Présentation de l'agent maritime	17
<u>Section 1</u> : La reconnaissance des activités de consignataires et d'agent maritime en droit français	17
I. L'apparition de l'agent maritime	17
A. Reconnaissance juridique du consignataire de navire	18
B. L'absence de règles spécifiques applicable à l'agent maritime	18
II. La difficile distinction des fonctions de consignataire et d'agent maritime	19
<u>Section 2</u> : Les principales conséquences de la différence de régime	20
Chapitre 2 : le rôle de l'agent maritime dans le commerce maritime.....	21
<u>Section 1</u> : Les fonctions de l'agent consignataire	21
I. <u>Les missions du consignataire de navire</u>	21
A. Le rôle traditionnel : la préparation de l'escale	21
1) <u>Quant au navire</u>	21
2) <u>Quant à la marchandise</u>	22
B. L'accroissement des fonctions du consignataire.....	23
II. <u>Le rôle de l'agent maritime</u>	24
<u>Section 2</u> : Un secteur en eaux troubles.....	26
I. <u>Une exigence toujours plus grande</u>	26

II.	<u>Le manque de reconnaissance des pouvoirs publics</u>	27
III.	<u>Les circonstances propres à prendre en compte : le cas de Worms Toulon</u>	29
Titre 2 : Le statut OEA, une opportunité pour l'agent maritime		30
Chapitre 1 : Avantages directs et indirects du statut OEA.....		30
<u>Section 1</u> : Les facilités offertes par le Code des Douanes de l'Union.....		30
I.	<u>Avantage direct lié aux contrôles</u>	30
A.	Notification préalable d'un contrôle	30
B.	Allègement contrôle physique/documentaire	31
C.	Traitement prioritaire	32
D.	Choix du lieu	32
II.	<u>Autres avantages</u>	33
A.	Le développement des Accords de Reconnaissance Mutuelle (ARM)	33
B.	Montant réduit de la garantie sur les dettes nées	33
<u>Section 2</u> : Les avantages indirects.....		33
I.	<u>Vis-à-vis des partenaires de l'entreprise</u>	33
A.	Un avantage concurrentiel	33
B.	Un label de confiance Douane-entreprise.....	35
II.	<u>Une démarche qualité pour l'organisation interne de l'entreprise</u>	35
Chapitre 2 : L'optimisation des bénéfices de l'OEA par l'opérateur : un vecteur de compétitivité de pour l'avenir		37
<u>Section 1</u> : La maîtrise de la chaîne logistique internationale comme vecteur de compétitivité pour l'avenir.....		37
I.	<u>Présentation de la chaîne logistique</u>	37
II.	<u>La neutralisation des risques : Les enjeux de la sécurisation de la chaîne logistique</u>	38
<u>Section 2</u> : L'OEA comme outil de sécurisation de la chaîne logistique internationale.....		39
I.	<u>Un défi de taille</u>	39
II.	<u>L'OEA, un outil de fiabilisation de la chaîne logistique</u>	40
A.	Nouvelle vision de la relation contractuelle	40
B.	Le choix de partenaires commerciaux fiables.....	41
Chapitre 3 : les Accords de reconnaissance mutuels, tremplin des systèmes OEA		42
<u>Section 1</u> : Les enjeux des Accords de Reconnaissance Mutuels		43

I.	<u>L'interconnexion des programmes OEA : un passeport international pour les entreprises</u>	43
A.	Principe de traitement prioritaire	43
B.	La garantie de la continuité des activités	44
C.	Pour l'agent maritime	44
II.	<u>Une meilleure anticipation face aux aléas du commerce international : le cas du Brexit</u>	45
	<u>Section 2 : l'Union européenne et les ARM : quel bilan ?</u>	47
I.	<u>Cartographie des ARM</u>	47
A.	Partenariat UE-Chine	47
B.	Accord OEA/C-TPAT	47
II.	<u>Les difficultés de négociation d'un ARM : les points de résistance</u>	48
	 <u>PARTIE 2</u> : La procédure de demande et gestion de l'autorisation	50
	 <u>Titre 1</u> : les conditions d'obtention du certificat OEA « Full »	50
	 Chapitre 1 : Conditions relative aux mesures de sécurité et sûreté	51
	 <u>Section 1 : Absence d'infraction graves ou répétées</u>	51
I.	<u>Principe</u>	51
II.	<u>L'appréciation de l'infraction par l'autorité douanière compétente</u>	53
A.	Caractère délibéré et fréquence de l'infraction	53
B.	Pertinence de la condition	54
	<u>Section 2 : Démonstration par le demandeur qu'il exerce un niveau élevé de contrôle</u>	55
I.	<u>Mise en place d'un système comptable adéquat et de conservation des écritures</u>	56
A.	Système comptable	56
B.	La conservation des écritures	56
II.	<u>L'élément matériel : l'accès physique</u>	57
	<u>Section 3 : Solvabilité financière de l'entreprise</u>	58
I.	<u>Notion de solvabilité</u>	58
II.	<u>Les exigences de l'Acte d'Exécution</u>	59
	 Chapitre 2 : Conditions relatives aux normes de sécurité et sûreté	60
	 <u>Section 1 : Respect des normes et pratiques professionnelles</u>	60
I.	<u>Disposer d'une expérience pratique d'au moins 3 ans</u>	60
II.	<u>Application d'une norme de qualité en matière douanière</u>	61

Section 2 : L'application de normes de sécurité et de sûretés appropriées	61
I. <u>Sécurité envers les locaux/bâtiments</u>	62
II. <u>Les mesures de sécurité envers les partenaires de l'entreprise</u>	63
A. La fiabilité des prestataires commerciaux	63
B. La garantie de sécurité vis-à-vis des prestataires externes.	64
C. Déclaration de sécurité	64
III. <u>Sécurité envers le personnel</u>	65
A. La vérification des antécédents	65
B. La formation du personnel sur les questions de sécurité	65
Chapitre 3 : Dépôt de la demande.....	66
Section 1 : Détermination de l'Etat membre compétent.....	66
I. <u>Les règles de compétence</u>	66
II. <u>Le cas de l'agent maritime</u>	67
III. <u>Réception et acceptation de la demande</u>	68
Section 2 : Analyse de risque et processus d'audit.....	69
I. <u>Conduite de l'audit</u>	69
A. Phase de collecte des informations avant audit.....	70
B. Réalisation de l'audit.....	71
C. Décision relative à l'octroi du statut	71
Titre 2 : Gestion et coût de l'autorisation :.....	72
Chapitre 1 : L'entreprise OEA face à de nouvelles obligations	72
Section 1 : La contrainte d'une vérification permanente du respect des critères OEA	72
Section 2 : Le rôle de garant de la sécurité	73
I. <u>Une responsabilité accrue</u>	73
II. <u>Une obligation de coopération douanière</u>	74
Chapitre 2 : un investissement rentable ?.....	75
Section 1 : Un bilan très contrasté en Europe	75
I. <u>Des bénéfices trop peu concrets</u>	76
II. <u>L'OMD à la rescousse : de nouveaux engagements envers les partenaires OEA</u>	76
Section 2 : Les coûts pour l'entreprise	77
I. <u>Principe de gratuité de la procédure</u>	77
II. <u>L'exemple de Worms S.M</u>	78

<u>Section 3</u> : La pérennité du système OEA : quel modèle adopter ?	79
I. <u>La nécessité d'un engagement accru des autorités</u>	79
II. <u>Contribuer à l'attractivité de l'OEA à l'international</u> :	79
III. <u>L'importance croissante de la fonction douane dans l'entreprise</u>	80
CONCLUSION.....	82
BIBLIOGRAPHIE	86
ANNEXES	89