

L'AEO est un fait, mais pas plus

L'Opérateur Economique Agréé (Authorised Economic Operator, AEO) est devenu une réalité en 2008. En Belgique, cela a pris du temps avant qu'une réglementation abstraite devienne une certification concrète: les premiers certificats belges n'ont été décernés que cet automne. Parmi les cinq heureux ne figurait toutefois aucun expéditeur. De plus, la réaction en chaîne prévue se fait toujours attendre, tant en Belgique que dans les pays voisins. Néanmoins, la notion que le statut d'AEO pourrait devenir indispensable semble progressivement gagner du terrain.

MARCEL SCHOETERS

Aujourd'hui, le statut d'AEO est aussi utile que la première connexion téléphonique. Le statut mènera sans aucun doute à une simplification des procédures douanières existantes et, partant, il contribuera à la facilitation du commerce. Mais ces avantages ne se manifesteront pleinement qu'à partir du moment

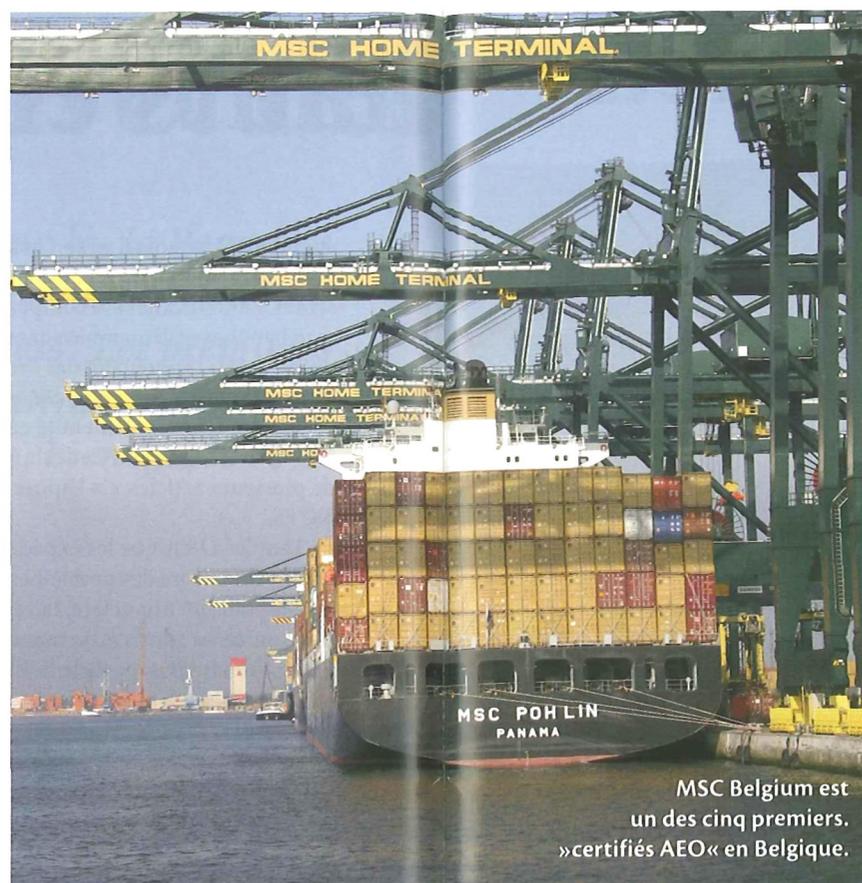
»Début novembre, 16 Etats membres avaient déjà délivré des certificats AEO.«

où il y aura un nombre suffisant d'entreprises certifiées. On prévoit - où l'on espère - que les divers partenaires dans la supply chain vont 'se contaminer' à mesure que le statut d'AEO deviendra une exigence lors de la négociation des contrats de sous-traitance.

Parfois, il est vrai, les attentes formulées sont trop grandes. Un

exemple: lors d'un récent congrès douanier aux Pays-Bas, les autorités douanières ont laissé entendre à demi-mot qu'elles estiment frustrant que seulement 26 certificats ont été délivrés et 300 demandes sont en cours, alors que la douane avait compté sur plus de 1.000 demandes pour la première année. Toutes sortes de raisons ont été invoquées pour expliquer la tiédeur de la réaction des entreprises néerlandaises: les avantages du statut ne compenseraient pour l'instant pas encore les coûts; la crainte d'une évaluation trop rigoureuse des premiers demandeurs; l'attente d'initiatives de la part de la concurrence.

Force est toutefois de constater que la plupart des administrations douanières européennes - et certainement celles des pays voisins - font la promotion de l'AEO avec dévouement. Cela s'est encore vu



MSC Belgium est un des cinq premiers «certifiés AEO» en Belgique.

lors d'un récent séminaire sur la sûreté, organisé par l'Association française du transport routier international AFTRI, où le sujet a été largement abordé.

16 ETATS MEMBRES

Le 24 septembre dernier, les premières certifications AEO belges ont été remises à Nitto Europe, Caterpillar, MSC Belgium, D&W et Evonik Degussa Anvers. A cette date, 28 demandes sur un total de 74 étaient encore en traitement. Selon Noël Colpin, administrateur des Douanes & Accises, le statut AEO concerne un potentiel de 3.000 entreprises en Belgique.

Début novembre, 16 Etats membres avaient déjà délivré des certificats AEO. Avec 68 certificats, l'Allemagne est le leader incontesté. La Suède occupe la deuxième marche du podium avec 64 certificats. Ce pays, soit dit en

l'avantage de disposer d'une appréciable expertise douanière, a expliqué Bielen lors d'une récente présentation à Paal. «En outre, la certification a nécessité des investissements supplémentaires, tant dans le domaine de l'informatique que de la sûreté physique.» Ce sont surtout les facteurs critiques comme le système informatique et plus spécialement l'ordinateur AS400 qui ont dû être sécurisés», a-t-il précisé.

L'obtention du statut AEO au sein d'une entreprise n'a pas seulement des conséquences pour les relations avec la douane. La division juridique doit également se familiariser à tous les aspects du concept, soulignent Dirk Slagmolen et Bert Gevers, du bureau d'avocats Loyens & Loeff. «L'AEO implique en effet certaines obligations, qui peuvent par exemple avoir des répercussions sur les contrats avec les sous-traitants», soulignent-ils. Les avocats reconnaissent toutefois que la réglementation, qui est basée sur une

»La réglementation AEO, basée sur une participation volontaire, constitue une 'zone grise' en matière juridique.«

participation volontaire, constitue une 'zone grise', puisqu'il n'existe encore aucune jurisprudence à l'heure actuelle.

Selon Slagmolen et Gevers, la délivrance du certificat AEO signifie que les pouvoirs publics garantissent le statut d'une entreprise. «Quelles sont les conséquences d'une telle certification, plus particulièrement lorsqu'un incident se produit? N'a-t-on pas placé la barre plus haut que dans des situations similaires chez des entreprises non certifiées?» Ces questions méritent d'être posées, disent-ils.

300 HEURES/HOMME

La certification est une opération plutôt complexe. Ainsi, Marc Bielen, le manager logistique de Nitto Europe, a calculé qu'elle a coûté 300 heures/homme à son entreprise. Et encore: Nitto avait

participation volontaire, constitue une 'zone grise', puisqu'il n'existe encore aucune jurisprudence à l'heure actuelle.

Selon Slagmolen et Gevers, la délivrance du certificat AEO signifie que les pouvoirs publics garantissent le statut d'une entreprise. «Quelles sont les conséquences d'une telle certification, plus particulièrement lorsqu'un incident se produit? N'a-t-on pas placé la barre plus haut que dans des situations similaires chez des entreprises non certifiées?» Ces questions méritent d'être posées, disent-ils.

ec.europa.eu/taxation_customs