

■ Accord entre l'UE et la Suisse

La Commission européenne est d'accord avec la proposition du Conseil des ministres visant à développer l'accord douanier datant de 1990. Cela signifie que les opérateurs économiques ne seront pas obligés à faire des pré-notifications pour le trafic commercial entre l'UE et la république alpine. La Suisse s'oblige d'autre part à appliquer les mêmes mesures de sûreté que l'UE dans ses relations avec des pays tiers. Sur le plan douanier, l'UE considère la Suisse donc comme une partie de l'Union.

La proposition doit encore être approuvée par le Conseil européen des ministres et le Conseil fédéral suisse. La signature est prévue pour le 1er juillet prochain. Dans un commentaire, le Commissaire européen Laszlo Kovacs s'est réjoui de l'accord qui selon lui mènera à un développement effectif de la zone douanière sécurisée de l'UE. Selon les données de l'UE, 23.000 camions et 4.400 wagons passent chaque jour les frontières entre la Suisse et ses voisins européens que sont l'Allemagne, la France, l'Italie et l'Autriche.

www.ec.europa.eu/taxation_customs

■ L'AEO n'est pas populaire aux Pays-Bas

L'AEO ne suscite guère l'enthousiasme des entreprises néerlandaises. A l'heure actuelle, à peine 0,4% des entreprises entrant en ligne de compte s'intéressent à un certificat. Selon nos collègues du journal professionnel Logistiek, les premières expériences des entreprises certifiées révèlent que les avantages sur le plan des réductions des coûts sont moins grands que prévus. Même les entreprises avec un statut AEO ont en effet encore besoin d'une caution financière élevée. Logistiek cite également Gerry Daalhuizen de Kewill, qui rejette la thèse selon laquelle l'AEO faciliterait les tâches de la douane. Selon lui, l'AEO oblige la douane à évaluer par transaction ce qui sera la prochaine étape, alors qu'à l'heure actuelle elle ne doit s'occuper que de déclarations simples et périodiques. Si cette nouvelle tâche n'est pas bien accomplie, le trafic de marchandises prendra du retard, précise Daalhuizen.

www.logistiek.nl

■ Taxud lance un nouveau module d'apprentissage

Le DG Taxud a développé un module d'apprentissage électronique pour la mise en oeuvre de la licence transfrontalière pour les procédures simplifiées (SASP, Single Authorisation for Simplified Procedures). Le SASP implique plus d'un Etat membre en termes d'utilisation de la déclaration simplifiée ou de procédures de dédouanement locales. Il permet à un opérateur économique de centraliser la comptabilité et le paiement des droits douaniers dans l'Etat membre où il est implanté, indépendamment du lieu où se produisent les mouvements de marchandises. Le contrôle physique peut avoir lieu dans un autre Etat membre.

Le module a été élaboré en coopération avec les douaniers et les représentants des opérateurs économiques. Il comporte quatre volets: le contexte SASP et ses concepts; l'application du SASP et le processus de certification; l'opération et la gestion du SASP; et un test de connaissances. Le cours est en anglais. D'autres langues suivront.

www.ec.europa.eu/taxation_customs/common/elearning/sasp/index_en.htm

La certification AEO s'avère un exercice enrichissant

DSV Road a été le premier transporteur routier belge à obtenir la certification AEO pour ses cinq filiales belges. La première certification d'un sous-traitant logistique est ainsi un fait. Il a été assisté par KPMG pendant la procédure et a pu s'appuyer sur les conseils des Douanes & Accises. Toutes les parties ont tiré de nombreuses leçons de ce projet.

Marcel Schoeters

La décision de procéder à la certification AEO a été prise au niveau national, déclare Kristof Callens, manager Operational Audit. "Les collègues de DSV Solutions Puurs nv ont également introduit une demande. Nous avons pris la décision en décembre 2007 et nous nous sommes adressés à KPMG début 2008. Nous avons analysé l'assessment ensemble pour ensuite le faire remplir par section."

Selon Werner Rens, premier inspecteur administration fiscale des Douanes & Accises, le dossier DSV a été différent des demandes AEO de la première heure. "DSV a été le premier véritable expéditeur en douane à demander une AEO. Le projet diffère ainsi du projet de p.ex. MSC qui, en tant qu'agent maritime, n'a pas immédiatement des marchandises sous son contrôle. DSV est effectivement détenteur de marchandises qui sont transportées et entreposées. L'aspect sécurité est tout à fait différent."

Nadine Wauters, Quality & Environment Manager de DSV Road, explique que la certification AEO doit être vue comme une suite logique d'un ensemble plus grand. "L'an dernier, nous avons entamé le développement de nos bureaux et entrepôts à Puurs. Lors de l'aménagement du nouveau bâtiment, nous avons également prêté attention à l'aspect de la sûreté. Nous disposons également d'un système de qualité selon la norme ISO 9001 déjà entièrement élaboré. Nous avons toutefois été

Au sein de la douane, DSV a également pu compter sur une attention plus que particulière de la douane, déclare Werner Rens: "Depuis la douane, nous avons traité DSV en partie comme une des entreprises-pilote, bien que strictement parlant, l'entreprise n'en faisait pas partie. En tant qu'entreprise de transport et de logistique, DSV Road fait partie d'un secteur dont nous attendons pas mal de demandes. Nous avons par ailleurs appris beaucoup de cet exercice. Nos coordinateurs de lancement disposent de la sorte d'informations qu'ils peuvent à leur tour transmettre à d'autres candidats."

Contrairement à ce qui est parfois affirmé, la reconnaissance AEO présente également à court terme déjà pas mal d'avantages, déclare Rens. "Tout d'abord il y a les avantages légaux. En Belgique nous participons par ailleurs plusieurs exercices liés à la PLDA 2009 et basés sur certains aspects relevant du Multi-Annual Strategic Plan (MASP) de la Commission européenne."

COMPTEUR À ZÉRO

Une de ces propositions consisterait à remettre le compteur à zéro pour une entreprise AEO travaillant dans une procédure de domiciliation. Dans cette procédure, un minuteur s'enclenche au moment d'introduire une déclaration et lorsque le délai s'est écoulé et la douane n'a pas mis la déclaration sur 'hold', ces mar-



Werner Rens, premier inspecteur administration fiscale des Douanes & Accises

obligés de réviser complètement nos procédures douanières. Nous avons déjà introduit un Safety & Quality System (SQS) en 2008, dans le cadre duquel la sécurité était évidemment extrêmement importante." Nous avons passé au peigne fin notre entreprise via le self-assessment AEO et la préparation SQAS, et adapté les processus là où c'était nécessaire."

PRESQU'UNE ENTREPRISE-PILOTE

Malgré cette riche expérience, l'entreprise a tout de même décidé de demander de l'aide, déclare Wauters. "Nous nous sommes adressés à KPMG parce que les deux parties pouvaient tirer profit de cette coopération. Le self-assessment était relativement important et KPMG nous a bien aidés dans les interprétations. KPMG a ainsi acquis de l'expérience. Après avoir rempli le self-assessment, il a été envoyé à la douane pour évaluation."

"A la demande d'entreprises qui disposent déjà du certificat, nous tâchons de trouver des avantages additionnels sur le plan local. Ainsi, nous avons réglé pour une certaine entreprise que le compteur est quasiment remis à zéro pour le scanning des transshipments. Pour une entreprise AEO, nous autoriserions également l'utilisation de sites convenus à l'arrivée dans notre procédure locale Transport local. Nous cherchons donc certains avantages avec les entreprises mêmes. Une autre entreprise nous a demandé de pouvoir obtenir maintenant déjà un 'single point of contact' dans les deux sens."

DONNER UN MANUEL

Rens ne partage pas l'avis



Nadine Wauters, Quality & Environment Manager de DSV Road

que l'AEO a été introduit en premier lieu pour soulager les tâches de la douane. "Il est étonnant de voir combien d'entreprises ayant introduit une demande de certification sont occupées à peaufiner leurs propres procédures."

Selon Nadine Wauters, la sûreté gagne sans cesse en importance. "Les clients demandent parfois un audit dans ce domaine. Nous avons en partie demandé le statut AEO pour éviter que les clients ne soient en quelque sorte assésés pour des audits. Plusieurs entreprises certifiées font partie de nos clients."

Rens: «Cette 'security declaration' va parfois très loin. Les 'secure trade partners' sont un aspect important de l'AEO. En ce qui concerne cet élément, l'expérience chez DSV a été très instructive. Lorsqu'une entreprise de transport travaille avec divers sous-traitants, on ne peut en fait plus considérer ces derniers comme des sous-traitants, mais comme des partenaires commerciaux.

Diederik Bogaerts constate dans l'ensemble de l'Europe que les entreprises AEO demandent à leurs 3PL de se faire certifier ou de signer une déclaration de sûreté. "Il est à nos yeux préférable d'opter directement pour l'AEO."

Diederik Bogaerts souligne que de nombreuses entreprises demandent dans un premier temps à leurs partenaires de signer une déclaration de sûreté mais que cette dernière est souvent atténuée en raison des implications juridiques.

Werner Rens: «Ce que nous constatons, c'est que les entreprises qui travaillent avec des transporteurs fixes prévoient un manuel de directives, qui est mentionné dans les contrats. Il comporte généralement un aspect de 'sûreté', entre autres via ce qu'on appelle le contrôle en sept points. C'est une donnée physique qui prend peu de temps et s'avère très utile. Bon nombre d'entreprises appliquent d'ores et déjà cinq des sept points. De là à les mettre en oeuvre tous les sept, il n'y a qu'un petit pas».

CULTIVER LA PRISE DE CONSCIENCE

DSV Road a des semi-remorques qui sont tractées par des contractants indépendants. Des tracteurs sont en outre alignés si nécessaire. «Pour les transporteurs fixes, nous travaillons déjà avec un manuel qui a été revu sur l'aspect de la sûreté. Le contrôle en sept points est dans ce contexte obligatoire», explique Wauters. «Les entreprises ad hoc reçoivent un A4 avec des instructions avec le contrat.»

Rens souligne que l'aspect de la sûreté est souvent abordé sous l'angle du propriétaire des marchandises, donc du vol. «Or, la sûreté a initialement été adoptée en tant qu'arme contre les attentats terroristes.

Une entreprise comme DSV n'est pas le propriétaire des marchandises mais en assume la responsabilité. Dommage que la CE n'ait pas fait cet exercice au préalable. Elle a publié une série de lignes directrices et défini sept parties concernées. Mais ce sont des secteurs très différents. Ils auraient été plus avisés d'élaborer ces lignes directrices en fonction des parties concernées.

Nadine Wauters rappelle que DSV Road avait déjà procédé à cet exercice pour le SQS. Nous avons déjà introduit certaines choses. Ce qui importe, c'est de cultiver un 'security awareness'. Cet aspect doit être intégré à nos formations internes.

Werner Rens indique que la douane a été agréablement surprise par DSV. «Ils avaient déjà décrit les procédures dans le domaine douanier. De nombreuses entreprises n'en sont pas encore là.»

Un contrôle interne sur l'aspect douanier est une nouveauté pour le secteur de l'expédition, mais il revêt une très grande importance», indique Bogaerts. «L'AEO a institutionnalisé cet aspect.»

«L'intention de la douane est de faire suivre une entreprise ou un groupe par un coordinateur. C'est loin d'être évident, ni pour les D&T, car il s'agit de battre en brèche une structure existante. Pour nous aussi, l'AEO était quelque chose de tout à fait nouveau. Entre-temps, notre message a suivi cette évolution.» Ce qui a évolué de manière positive, c'est la période entre la demande et la remise du certificat, qui se monte actuellement à 300 jours. A partir de l'année prochaine, cette période sera ramenée à 90 jours. Selon Rens, il est dès lors avisé de procéder à l'exercice de l'auto-évaluation avant même que le chrono ne se déclenche. Diederik Bogaerts tient en guise de conclusion à dissiper un malentendu. «En cas de certification refusée, il ne faut pas attendre trois ans avant de pouvoir redémarrer la procédure. Cette période de trois ans ne vaut que si le certificat est retiré pour l'une ou l'autre raison.»

www.dsv.com/be