

# Le statut AEO suscite un intérêt croissant

Plus de 100 personnes se sont présentées jeudi dernier dans la Maison portuaire d'Anvers pour un séminaire sur l'AEO organisé par Le Lloyd/Transport Echo. Des entreprises certifiées de la première heure y ont témoigné sur les conséquences juridiques du statut AEO. Le projet e-Customs de la Commission européenne a également été passé en revue.

Marcel Schoeters

**L**e 24 septembre 2008, l'agence maritime MSC Belgium faisait partie du club huppé des cinq premières entreprises belges à avoir obtenu une certification AEO. Lesley Claus, Import Customs Coordinator, et Karen Wittock, Export Customs Coordinator, ont retracé la procédure qui a mené à la certification. La décision de demander le statut d'AEO a été motivée par la volonté du groupe maritime MSC de lancer des "secure trade lanes" à part entière, a précisé Lesley Claus. "Cela sous-entend une chaîne sécurisée de A à Z", a-t-elle souligné. "Nous croyons que ce statut offre un avantage commercial considérable".

En guise de préparation, MSC Belgium a créé un groupe de travail AEO composé de 4 personnes compétentes tant en importations

qu'en exportations, mais nous devions en plus mettre en place une surveillance caméra et l'enregistrement électronique de visiteurs". Le 16 septembre 2008, MSC Belgium a reçu la confirmation que la certification était imminente. Lors de la signature de la déclaration d'intention trois dates butoir ont été fixées, qui n'ont pas compromis la certification, mais qui devaient tout de même être respectées. "La première concernait l'élaboration d'un plan de contrôle formel. De plus il s'est avéré qu'il faut des autorisations pour mettre en place une surveillance par caméras, dont nous ne disposions pas au moment de la certification. Et troisièmement, nous avons dû actualiser nos manuels".

Les avantages de l'AEO résident selon Wittock dans des procédures douanières assouplies, un traite-

ment prioritaire et le choix du lieu de déclaration. Les avantages indirects consistent selon Claus et Wittok en une relation améliorée avec la douane, la transparence de la chaîne, la reconnaissance internationale, l'avantage commercial - grâce au statut des 'green lanes' et une économie générale des coûts.

"MSC a également adhéré à d'autres systèmes de sûreté comme le C-TPAT et l'ISPS", soulignent-elles.

## TRADUCTION

Nitto Europe fait également partie des cinq certifiées de la première heure. Dans ce cas-ci, la décision de procéder à une certification a émané de la société-mère japonaise, qui a adopté une 'export compliance policy'. "Les clients en Amérique du Nord étaient également demandeurs du C-TPAT", explique Luc Conings, assistant manager Logistics. "Nous nous sommes immédiatement portés candidat."

En tant qu'entreprise de production, la sûreté joue quoi qu'il

en soit un rôle important pour un groupe comme Nitto. Nitto Europe a opté pour l'AEO Full et a - à l'instar de MSC Belgium - créé une équipe AEO de 4 personnes. "Il s'agissait également de sensibiliser les chefs de division des divers départements et d'impliquer le département juridique au projet", dixit Conings.

La vaste expertise douanière dont disposait déjà Nitto Europe a également été un atout non négligeable. En témoignent les divers certificats obtenus: les certificats BTI, sursis douaniers pour les droits d'importation, etc. Un des points étudiés dans le cadre de la feuille de route consistait à vérifier si les procédures sont accessibles à toutes les personnes concernées, précise Conings.

Il s'est plaint du formulaire de demande de 44 pages, dont la dernière version aurait cependant été amincie. Ce qui ne s'est pas non plus avéré évident, c'est le certificat de bonne vie et mœurs exigé du président japonais - ce qui n'est pas un usage courant au pays du Soleil levant - mais également le fait qu'il a dû être traduit du japonais. La loi linguistique belge exige en outre que l'auto-évaluation ne soit pas remplie en anglais, ce qu'une multinationale ne considère pas vraiment comme une évidence.

Chez Nitto Europe, le chemin qui mène à la certification a coûté 300 à 400 heures/homme. Les systèmes IT et de sûreté existants ont dû être mis à jour et les investissements prévus dans la sûreté physique et l'IT ont dû être anticipés. L'acquisition d'un second AS400 dans le cadre d'un 'disaster recovery plan',

la responsabilité. La réglementation comprend par contre des prescriptions qui doivent permettre d'évaluer la responsabilité», a-t-il dit. Selon Slagmolen, la responsabilité de l'AEO sera évaluée plus sévèrement que la responsabilité du non titulaire du certificat AEO.

Il serait judicieux d'intégrer la responsabilité et l'exonération aux contrats, recommande Slagmolen. «Compte tenu de l'évaluation plus sévère de la responsabilité de l'AEO, prêter attention aux clauses d'exonération est d'autant plus important.

## VOLONTAIRE OU OBLIGATOIRE?

Jozef Hupperetz de la DG Taxud, Département C1/e-customs Technical Developments, a clôturé le séminaire avec un exposé sur le développement d'un environnement sans papier pour la douane et les entreprises. C'est une donnée importante au sein de l'UE27, où circulent chaque année 174 millions de déclarations douanières, c-à-d 476.000 par jour ou 5,5 par seconde.

La vision d'e-customs consiste à faire de la déclaration électronique la règle et à rendre les systèmes informatiques nationaux interopérables. L'objectif est de partager et de développer les responsabilités inhérentes à la coopération douanière entre les Etats membres, de fusionner le management des procédures douanières et d'introduire un 'Single Window' et 'One Stop Shop'.

Se planning comprend également une partie de l'AEO, a



La Maison portuaire a fait salle comble.

n'est selon Conings pas réalisable dans le contexte économique actuel.

## VIGILANCE JURIDIQUE

Les avocats Bert Gevers et Dirk Slagmolen de Loyens & Loeff, ont souligné les éventuelles implications juridiques du statut AEO. Gevers a répété que l'AEO signifie également que l'on doit identifier ses partenaires commerciaux dans la chaîne internationale sur le plan de sécurité. Slagmolen a plaidé pour une plus grande vigilance sur le plan de la responsabilité, des assurances et des contrats.

Slagmolen a souligné que la réglementation AEO n'a pas été élaborée dans le but de régler

déclaré Hupperetz. Il a référé à la phase 2 de ce projet qui prévoit l'intégration de la fonction d'enregistrement pour les acteurs de marché au sein du système EORI (Economic Operators Registration and Information), qui entrera en vigueur le 1er juillet prochain. Le Single Window sera introduit à partir de février 2011. Les informations seront alors transmises une seule fois par voie électronique à un guichet unique. Il s'agit de toutes les informations pour la douane, ainsi que d'autres obligations inhérentes à l'importation et l'exportation.

Durant le Q&A, il a confirmé que l'idée de rendre l'AEO obligatoire à partir de 2013 gagne en intérêt dans les couloirs de la douane.



Lesley Claus, Import Customs Coordinator MSC Belgium  
«L'AEO sous-entend une chaîne sécurisée de A à Z»



Karen Wittock, Export Customs Coordinator, MSC Belgium  
«Il fallait également prévoir la surveillance par caméras»



Luc Conings, assistant manager Logistics, Nitto Europe  
«Nitto Europe disposait déjà de vastes connaissances in-house»



Dirk Slagmolen, avocat Loyens & Loeff  
«La réglementation comprend par contre des prescriptions qui doivent permettre d'évaluer la responsabilité»



Bert Gevers, avocat Loyens & Loeff  
«Il faut identifier ses partenaires commerciaux dans la chaîne internationale sur le plan de sécurité»



Jozef Hupperetz, Taxud  
«La vision d'e-customs consiste à faire de la déclaration électronique la règle»



Plusieurs détenteurs d'un certificat de la première heure sont venus témoigner de la procédure de demande.

et exportations qu'en matière d'ICT. Cela a permis à l'entreprise de présenter des propositions en tant que participant à la version pilote. Le lancement de la version pilote, y compris l'introduction du coordinateur de lancement, date du 21 novembre 2007. Le lancement de la PLDA le 4 février 2008 a été considéré comme un trouble-fête.

MSC Belgium a pris un certain temps à se retrouver dans les procédures de préparation. "En tant qu'agence maritime il faut mettre l'accent sur la sûreté en ce qui concerne les données et les infrastructures, mais nous n'avons d'autre part pas de marchandises en notre charge", a précisé Claus.

MSC Belgium a eu besoin de quatre journées d'audit, dont deux ont été consacrés à l'auto-évaluation. Une très grande importance a été accordée à la sécurisation de l'IT. Le fait que ce dernier aspect a été rendu plus sévère a d'ailleurs entraîné des investissements supplémentaires qu'a dus consentir l'entreprise. Dans le domaine physique également. Wittock: "Nous