

Opérateur économique agréé

Aspects juridiques

Johannes Bethenod

Docteur en droit, chargé de recherches à l'université de Nice-Sophia Antipolis (Laboratoire GEREDIC/CERDAME)

Avec le développement considérable des échanges commerciaux et dans un environnement international marqué par la recrudescence des risques¹, le traitement de la chaîne logistique connaît ces dernières années d'importants développements qui influencent toujours plus le passage portuaire.

La mise en œuvre du concept d'opérateur économique agréé (OEA) est une initiative européenne qui associe les autorités douanières et les différents acteurs du secteur privé intervenant dans la chaîne d'approvisionnement. Parce qu'ils participent directement au bon fonctionnement de la « supply chain », certains opérateurs maritimes et portuaires seraient concernés par ce nouveau dispositif, sur la base du volontariat.

Conformément aux lignes directrices du cadre de normes SAFE², l'Union européenne (UE) intègre dans son droit, au moyen d'instruments législatifs contraignants, certaines recommandations de l'Organisation mondiale des douanes (OMD). Le règlement (CE) n° 648/2005³ – dit « amendement sécurité » – a amendé le Code

¹ Terrorisme, piraterie, immigration clandestine, trafic de drogue, blanchiment d'argent, santé publique, atteintes diverses à l'environnement, etc.

² Au nom des 172 États qui le compose, le conseil de l'OMD a adopté en session plénière le cadre de normes en juin 2005 pour la sécurisation et facilitation du commerce international. En juin 2006, le conseil de l'OMD adopte en session plénière les lignes directrices en matière d'opérateurs économiques agréés qui sont annexées au cadre de normes. En juin 2007, le conseil de l'OMD décide de fusionner le cadre de normes et les lignes directrices en matière d'OEA pour ne former qu'un seul document intégré : le cadre de normes SAFE. En dernière analyse, l'objectif du cadre de normes SAFE consisterait à instaurer des couloirs efficaces et sécurisés ainsi que des règles en matière de facilitation du commerce applicables dans les grands ports du monde entier. En mars 2008, 149 États ont exprimé leur intention d'appliquer le cadre de normes SAFE.

³ Règlement (CE) n° 648/2005 du Parlement européen et du Conseil en date du 13 avril 2005, JOCE L117 du 4 mai 2005, p. 0013 – 0019.

des douanes communautaire, en introduisant la notion juridique d'OEA, qui est entré en vigueur sur le territoire européen depuis le 1^{er} janvier 2008. En théorie, les vingt-sept États membres de l'UE sont aujourd'hui en mesure d'examiner, au moyen d'audits, les demandes de statut⁴ qui sont formulées par les opérateurs intéressés.

Conditions d'obtention du statut d'opérateur économique agréé

L'article 5 bis du Code des douanes communautaire, tel que modifié par les règlements (CE) n° 648/2005 et n° 1875/2006, précise les exigences à remplir pour bénéficier du statut d'OEA. En résumé, le droit européen indique que l'autorité compétente de chaque État membre de l'UE peut octroyer le statut d'OEA à tout opérateur économique établi sur le territoire douanier européen. Sous réserve qu'il exerce des activités couvertes par la législation douanière, cet opérateur doit convenablement appliquer la législation fiscale et des normes comptables reconnues. Il s'agit d'une logique de labellisation qualité.

La bonne gestion des questions de sécurité et de sûreté peut également conditionner la délivrance du statut d'OEA⁵. Afin d'éviter des redondances en ce domaine, le droit européen reconnaît d'autres normes qui pourraient être considérées comme identiques. En pratique, si un opérateur établi sur le territoire douanier européen est titulaire d'un certificat de sécurité et/ou de sûreté reconnu au niveau international délivré sur la base de conventions internationales - code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires⁶ - et/ou de standards internationaux reconnus - normes ISO -, les critères sont réputés être réunis dans la mesure où les critères ayant présidé à la délivrance des certificats sont identiques ou correspondent à ceux prévus dans le règlement (CE) n° 648/2005.

Les opérateurs maritimes et portuaires européens peuvent, quelle que soit leur taille, solliciter le statut d'OEA. Les petites ou moyennes entreprises bénéficient d'un traitement adapté. S'agissant des opérateurs dont les activités sont exercées dans plusieurs États membres, le droit européen prévoit que la demande doit être déposée dans l'État membre où la comptabilité principale est tenue ou, dans celui où elle est accessible. Il convient également de préciser que la demande sera recevable par l'État membre où se situe la comptabilité principale, à la condition qu'une partie au moins des opérations destinées à être couvertes par le statut y soit effectuée. Pour les sociétés multinationales, la Commission européenne travaillerait actuellement à la mise en œuvre d'une autorisation unique afin d'éviter la multiplication des formalités en ce domaine.

4 La demande d'octroi du statut d'OEA devra être établie par écrit ou sous forme dématérialisée par l'opérateur conformément au formulaire de l'annexe 1 du règlement (CE) n° 1875/2006.

5 Il s'agit notamment de savoir si l'opérateur intègre dans sa gestion les points suivants : évaluation des menaces ; plan de sûreté adapté ; plan de communication ; sûreté matérielle des bâtiments et des sites de chargement ou d'entreposage ; sûreté du fret et des conteneurs ; sûreté des moyens de transport ; contrôle du personnel ; protection des systèmes d'information ; etc.

6 ISPS Code.

Formellement, l'opérateur économique a le choix. Il peut demander l'un des trois certificats suivants : certificat OEA⁷ simplifications douanières ; certificat OEA sécurité/sûreté ; ou certificat OEA simplifications douanières et sécurité/sûreté. Si le certificat est établi sur un territoire donné de l'UE, les mesures dont bénéficie l'OEA sont uniformément acquises sur le territoire douanier de l'UE, puisqu'un agrément accordé de manière appropriée par une administration des douanes, est reconnu et accepté par les autres administrations des douanes. C'est tout l'enjeu de la reconnaissance mutuelle des procédures et des contrôles dans les ports.

L'autorité compétente de l'Etat membre dans lequel est effectuée la demande, au vu des recommandations des services chargés de l'audit, procède, dans certains délais, à la délivrance ou au rejet de la demande d'un des trois certificats OEA.

Conséquences de l'obtention du statut d'opérateur économique agréé

L'obtention du statut d'OEA devrait permettre de faciliter le passage portuaire des opérateurs considérés comme fiables. En la matière, il convient de distinguer les avantages octroyés à l'ensemble des titulaires de certificats OEA de ceux octroyés aux seuls bénéficiaires de certificats OEA sécurité/sûreté et OEA simplifications douanières et sécurité/sûreté. Concrètement, l'OEA bénéficiera d'un nombre réduit de contrôles physiques et documentaires dans les ports⁸, en sus des mesures préexistantes en matière de facilitation⁹.

La durée de validité du certificat OEA n'est pas limitée. Par ses audits réguliers, l'autorité compétente vérifie la permanence du respect des exigences en matière d'OEA. L'autorité compétente peut décider de suspendre¹⁰ ou de procéder au retrait du certificat OEA si des faits nouveaux l'y invitent. Généralement, de telles décisions seront notifiées à l'opérateur, dans le respect de l'équité et de la confidentialité. En tout état de cause, le retrait ou la suspension d'un certificat OEA fait l'objet d'une communication à la Commission européenne - direction générale TAXUD - via le système électronique communautaire de l'OEA, informant ainsi les autorités douanières des autres États membres.

Fondamentalement, la mise en œuvre d'un régime européen d'OEA répondrait à la nécessité de mieux réguler l'exercice des libertés économiques¹¹ en y intégrant la dimension nouvelle de la protection de l'ordre public dont les composantes juridiques se sont diversifiées, tant qualitativement que quantitativement.

⁷ *Authorized economic operator* (AEO) en anglais.

⁸ Noter également que la déclaration sommaire devrait entrer en vigueur début 2009.

⁹ Directive n° 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de l'UE, JOCE L 67 du 9 mars 2002, p. 0031 - 0045. En vigueur depuis le 9 septembre 2003.

¹⁰ En cas de non respect des conditions et critères de délivrance du certificat OEA, ou suite à une infraction douanière grave susceptible de sanctions pénales, ou suite à la demande expresse formulée par l'opérateur (liste non exhaustive).

¹¹ Libre circulation des personnes et des biens, libre prestation de service, liberté du commerce et de l'industrie.