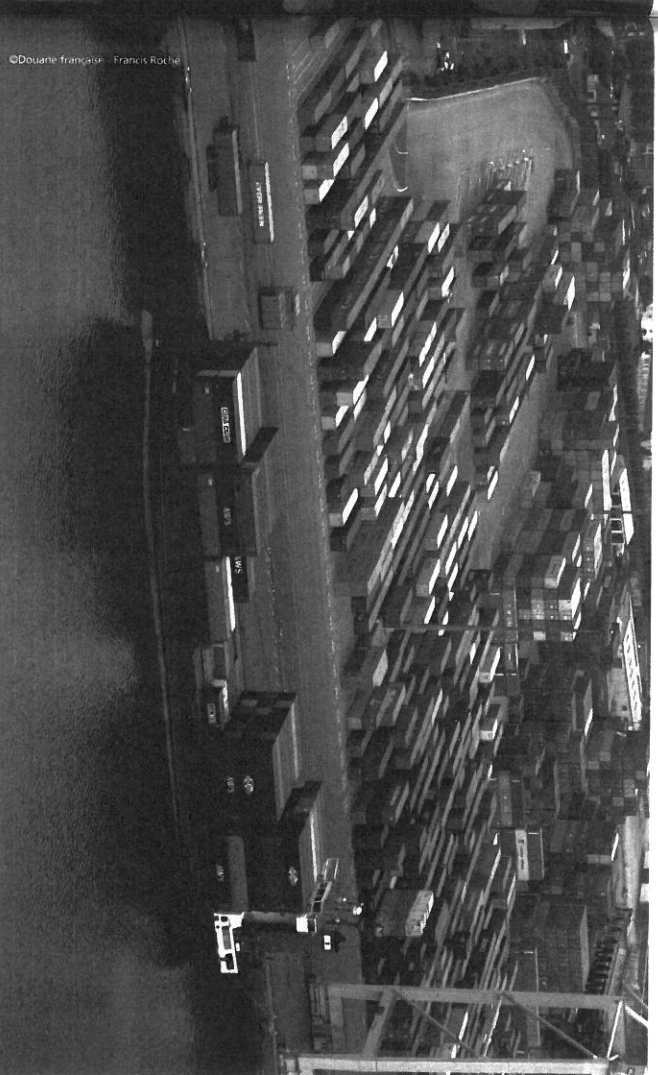




©Douane française - Marc Bonodot



©Douane française - Francis Roche

Commerce international

Nouvelles règles du jeu, quel impact ?

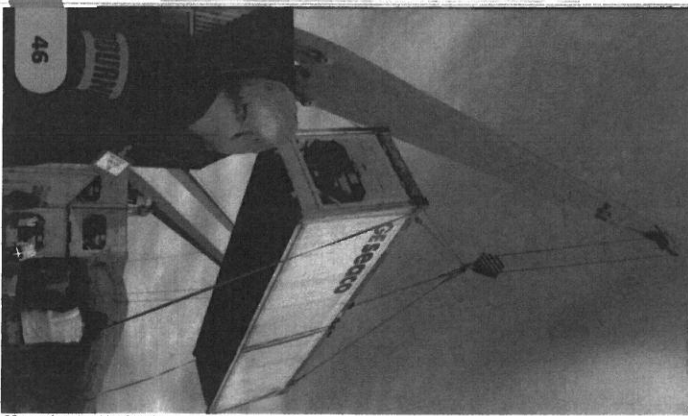
A vos marques, prêts, partez ! Que ce soit en matière de procédures sécuritaires et douanières ou d'incoterms, l'année 2011 s'annonce riche en changements qui peuvent avoir un impact direct ou indirect sur les performances de la Supply Chain à l'international. La maîtrise le plus en amont possible des flux d'informations semble être la clé pour éviter, ou du moins limiter, les risques de retards supplémentaires. Tour d'horizon des échéances pour l'année à venir et de leurs conséquences potentielles pour le pilotage de la Supply Chain.

A améliorer la gestion des flux de marchandises, mais aussi des flux financiers et des flux d'informations associés, telle est la définition classique de la mission d'un Supply Chain Manager. Dès janvier 2011, la maîtrise de ces flux d'informations internationales va devenir encore plus critique. En particulier en matière de douanes, car même si le Supply Chain Manager n'a pas forcé la main sur ce type d'opérations, il en mesure très concrètement les conséquences sur ses délais d'approvisionnement ou de livraison. Depuis le 1^{er} janvier 2007 et la création par la Douane française du système Delta, l'informatisation des procédures de dédouanement a sans doute contribué à accélérer les choses. Janvier 2011 marquera une nouvelle étape, avec la montée en puissance en Europe de mesures - à vocation sécuritaire et anti-terroristes de « pré-déclaration » électronique d'informations sur les marchandises avant leur départ et leur arrivée sur le territoire commu-

nautaire, dans le cadre d'un ensemble de normes SAFE « de sécurisation et facilitation des échanges » adoptées par l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) dès 2005. Sécurisation et facilitation : derrière cette contradiction apparente, la Douane fait évoluer son métier au-delà d'une administration régaliennement de collecte des taxes (TVA, TIPP, droits de douane) et de police des marchandises, en proposant en parallèle des relations de confiance et des allègements de procédures à des opérateurs économiques dits « agréés » (OEA). Il n'empêche que ces contrôles sécuritaires, qui sont une nouvelle mission de la Douane, engendrent automatiquement des risques de délais supplémentaires et des litiges entre acheteurs et vendeurs sur la responsabilité de ces éventuels retards. Cette question, qui sort du cadre de la douane, n'a pas échappé aux Chambres de Commerce Internationales. Elles en ont tenu compte dans la rédaction de la nouvelle version des Incoterms, qui sort également en janvier 2011. Voyons maintenant dans le détail les changements qui s'annoncent.

Jean-Luc Rognon

ICS Sans pré-déclaration, le conteneur reste à quai



46

©Douane française - Marc Bonodot

moins d'une nouvelle « période de grâce » accordée par l'Union européenne, la téléprocédure à vocation sécuritaire ICS (Import Control System) entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2011 pour les marchandises qui arrivent sur le sol européen. Il s'agit de l'obligation pour l'opérateur, en l'occurrence le transporteur international, de transmettre au bureau de douane d'entrée dans l'UE des données sur les marchandises avant leur arrivée en Europe. Cette déclaration sommaire d'entrée, ou ENS, devra être transmise exclusivement par voie électronique. Elle permettra aux autorités douanières d'effectuer une analyse de risque « sûreté-sécurité » afin de pouvoir mieux cibler leurs contrôles à l'arrivée sur les chargements suspects. Les délais légaux d'envoi de l'ENS varient largement selon le mode de transport. Pour les cargaisons conteneurisées maritimes longue distance, qui représentent la majorité du trafic international, ce délai est de 24 h avant chargement du

« À partir de janvier 2011, le risque est que la marchandise doit attendre les informations réalisables à son chargement. Cela suppose que les flux d'information échangés entre les acteurs de la chaîne logistique soient les plus fiables possible et envoyés en temps et en heure, pour ne pas affecter la fluidité des marchandises », explique Christophe Hypolite, Chargé de Mission Dématérialisation auprès de la Direction Générale des Douanes. Il est plus que probable qu'une période transitoire, exemple de sanctions, permette dans un premier temps de rôder les processus. « Les 27 États membres ne sont pas au même niveau de réalisation, certains d'ailleurs ont demandé un report de la date d'entrée en vigueur d'ICS, même si 2003, la mise en œuvre du projet AMS aux États Unis, dont officiellement il n'en est pas question. En ce qui concerne les obligations sont comparables à ICS, a fait perdre en la collecte des informations, nous nous tenons prêts chez

ICS : les conséquences pour la Supply Chain



©Bollore Logistics

Pierre Cornet, Directeur du Pôle Droit et Douane de Bollore Logistics : « Les 27 États membres ne sont pas au même niveau de réalisation, certains d'ailleurs ont demandé un report de la date d'entrée en vigueur d'ICS l. »

SVV à émettre les pré-déclarations nous-mêmes si nos clients nous le demandent, nous confie Pierre Cornet, Directeur du Pôle Droit et Douane de Bollore Logistics. Pour Philippe Bonneville, Secrétaire Général de l'AVUTE (Association des Utilisateurs de Transport de Fret), un ralentissement général des processus est à prévoir. « Le transporteur international étant aux yeux de la DG TAXUD le principal responsable pour l'ICS, il est obligé de prendre des précautions pour ne pas embarquer à l'avance des marchandises non soumises au traitement de l'analyse de risque (load / no load), avec des files (ou des temps) d'attente rallongées pour pouvoir effectuer les déclarations dans les temps. En effet, la mise en œuvre du projet AMS aux États Unis, dont officiellement il n'en est pas question, a fait perdre en moyenne trois à quatre jours de délais de transport. »

ICS : les points restant à éclaircir

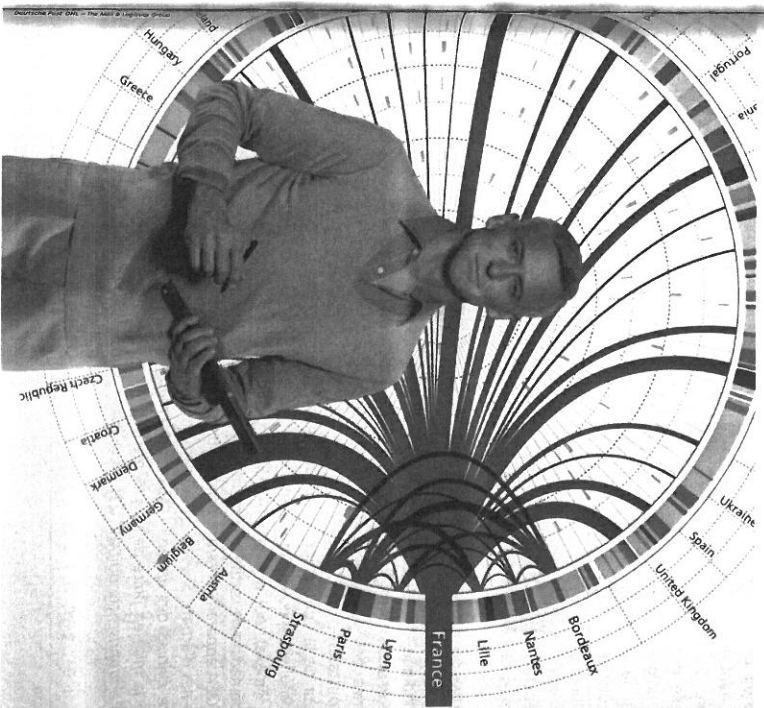
Alban Gruson, PDG de Conex :

« Quelles sont les formalités réalisables pour communiquer avec les administrations douanières ? A moins de deux mois de la mise en œuvre d'ICS, les réponses à ces questions ne sont pas encore claires pour tout le monde, et le Bulletin Officiel des Douanes (BOD), qui doit expliciter ces modalités d'application, est encore à paraître. Beaucoup d'acteurs peuvent en effet intervenir tout au long de la chaîne. « L'importateur achète, passe sa commande, mais ignore la manière dont l'exportateur va fournir les marchandises, en un ou plusieurs envois. Par ailleurs, le commissionnaire de transport du pays de départ peut ajouter de l'information et procéder au dédouanement car il détient des informations détaillées sur la nomenclature douanière des marchandises, leur valeur, leur poids, etc. Il est en mesure de remettre l'ENS mais au final, c'est le transporteur qui sera de toute façon tenu pour seul responsable de l'information transmise dans l'ENS auprès des administrations douanières », détaille Alban Gruson, PDG de l'éditeur de logiciels douaniers Conex. Autrement dit, le commissionnaire peut juger qu'il est mieux placé que les compagnies maritimes pour rendre (et probablement faciliter) ce service. « TLF a préconisé de pouvoir faire une



consolidation des informations entre acteurs pour constituer la déclaration ENS au niveau de plates-formes communautaires portuaires et aéroportuaires de type CCS. Cela permet ainsi à chaque partie d'apporter les informations requises. Cette solution est désormais possible techniquement et administrativement », déclare pour sa part Anne Sandretto, Directrice des relations douanières et des TIC de la fédération TLF Indir : l'éditeur MGI d'AP, vient d'ailleurs de finaliser les tests de son outil M-kustoms.

« TLF a préconisé de pouvoir faire une consolidation au niveau de plates-formes communautaires portuaires et aéroportuaires de type CCS ».



DHL FREIGHT.
UN LEADER
DU TRANSPORT
ROUTIER EN
FRANCE ET
EN EUROPE.

Avec DHL Freight, le spécialiste du transport routier du groupe BP DHL, vous bénéficiez d'une expertise reconnue sur le marché français comme à l'international. En effet, la couverture unique de notre réseau et notre capacité à élaborer des solutions adaptées à chacun de vos impératifs, y compris en prestations douanières, font de DHL Freight votre partenaire de confiance.

www.dhl.fr/freight

Etre ou ne pas être OEA, là sera la question

La certification OEA (Opérateur Economique Agréé) existe dans l'Union européenne depuis le 1^{er} janvier 2008, mais elle ne prendra sa pleine mesure qu'à partir de 2011, avec l'entrée en vigueur d'ICS. Pour les douanes, l'idée de la certification OEA est de proposer certaines facilités (notamment réduire les contrôles et les données obligatoires à transmettre) aux opérateurs qui auront prouvé leur fiabilité en termes de contrôle et de sécurité de la chaîne logistique, de solvabilité financière et d'absence d'antécédents en terme d'irrespect de la réglementation. Les outils informatiques des douanes (en France l'AS, Automate de Stratégie) reconnaissent une déclaration déposée par un opérateur OEA, qui bénéficie d'une priorité

de traitement de ses marchandises. Le fait d'être OEA sur tous les maillons de la chaîne de transport apporterait également quelques avantages. Par exemple, en maritime longue distance conteneurisé, l'amalgame longue distance d'ICS peut entraîner trois niveaux de risques (en plus du risque « nul ») : a/ interdiction de charger, b/ contrôle de la marchandise au premier port d'entrée dans l'UE et c/ contrôle de la marchandise au point de déchargement dans l'UE. Mais les conclusions de cette analyse de risque ne devraient pas être communiquées aux opérateurs, à moins d'être OEA sur toute la chaîne, du transporteur au destinataire. L'avantage OEA est ainsi de pouvoir anticiper le fait que la marchandise pourra avoir du retard, dans

le cas d'un contrôle (cas b/ et c/). Il pourrait même avoir la possibilité de choisir le lieu où s'effectuera le contrôle. Mais comme toute certification de processus ISO 9000, 14000, 28000), montrer petite blanche représente un investissement non négligeable, notamment en matière d'organisation et de système d'information. En France, environ 320 entreprises sont certifiées OEA (17 % pour le volet douanier seul, 3 % pour le volet sécurité et 80 % pour la certification complète), soit trois fois moins qu'en Allemagne. Depuis août dernier, la procédure de certification a changé dans l'Hexagone, avec un questionnaire d'auto-évaluation plus fouillé (200 questions « ouvertes ») et une durée réduite à quelques mois.

OEA : les conséquences pour la Supply Chain

Le discours officiel est clair : sans certification OEA, le risque est d'augmenter les délais dans les prochaines années, tant à l'exportation qu'à l'importation. Par ailleurs, la reconnaissance mutuelle des statuts OEA entre les différentes unions douanières pourrait également faire gagner un temps précieux à la circulation des marchandises. L'UE, qui a déjà signé un tel accord avec le Japon, prévoit également de le faire avec la Chine et les États-Unis. « C'est sans aucun doute à l'exportation que le fait d'être certifié OEA complet va prendre sa pleine mesure, en termes de facilitation et de gains de temps avec les pays qui reconnaîtront ce statut », indique Pierre Cornet. « Plus le temps passe et plus les entreprises prennent conscience de l'utilité d'une certification OEA, constate Dominique Le Tainturier, animateur de la Commission maître des Risques à l'Asilog, organisme de planification des opérations de transport, les taux de fiabilité des services et de mieux contrôler les risques transport ».



Dominique Le Tainturier, animateur de la Commission maître des Risques à l'Asilog : « La certification OEA permet l'indivisionnement et l'optimiser la planification des opérations de transport, les taux de fiabilité des services et de mieux contrôler les risques transport ».

« La certification OEA permet l'indivisionnement et l'optimiser la planification des opérations de transport, les taux de fiabilité des services et de mieux contrôler les risques transport ». Dominique Le Tainturier, animateur de la Commission maître des Risques à l'Asilog, organisme de planification des opérations de transport, les taux de fiabilité des services et de mieux contrôler les risques transport ». « Le fait d'être OEA complet va prendre sa pleine mesure, en termes de facilitation et de gains de temps avec les pays qui reconnaîtront ce statut », indique Pierre Cornet. « Plus le temps passe et plus les entreprises prennent conscience de l'utilité d'une certification OEA, constate Dominique Le Tainturier, animateur de la Commission maître des Risques à l'Asilog, organisme de planification des opérations de transport, les taux de fiabilité des services et de mieux contrôler les risques transport ».

remettre à plat l'organisation, à faire collaborer les fonctions, à sécuriser le système d'informations, ce qui permet d'optimiser la planification des opérations, de fiabiliser les délais de transport, les taux de services et de mieux contrôler les risques transport ». Pour François Beaulis, Président de la Commission Supply Chain Transports & Logistique de l'AFLE (groupe de Juristes d'Entreprise), « Il est tout un mode de fonctionnement qui disparaît au profit d'un autre : « l'intégration de nouvelles règles dans le management, une veille juridique à tous les niveaux et une démarche qualité totale et cohérente face à la montée massive des risques. Etre OEA implique une fiabilité et une responsabilité professionnelle certaines, équivalent à une obligation de résultat de tous les maillons de la chaîne logistique internationale. » De son côté, Philippe Bonnevie (AUTE) est plutôt sceptique sur le retour sur investissement, pour un chargeur, de la démarche OEA. « Le transporteur international ne va pas faire le tri entre les conditions générales d'achats. Si vous OEA et va demander à tout le monde de lui transmettre le même nombre d'informations (incl. : en l'occurrence 29) », prédit-il.

mcustoms
www.mcustoms.eu

1^{ère} solution globale certifiée ICS*

Point d'entrée unique de vos déclarations ICS

- Tous types de marchandises
 - Tous types de transports
 - Tous les opérateurs
- Amateurs, NVOCC, agents consignataires, transitaires, commissionnaires de transport et importateurs

M-customs communique en toute confidentialité avec les systèmes informatiques douaniers des pays membres de l'Union Européenne.

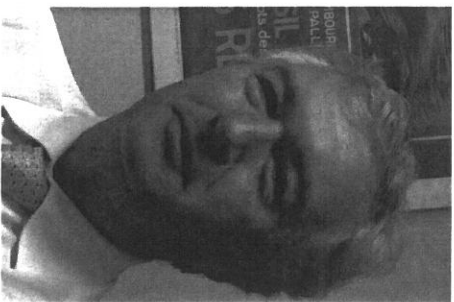
SERVICES M-CUSTOMS

- Intégration du workflow déclaratif
- Traitement EDI (« end to end ») des déclarations
- Interface Web EDI (formulaire de saisie)
- Tracking / Tracing des déclarations sûreté
- Recherche fonctionnelle multi-critères



Pour plus d'information:
Contactez MGJ
Tél. + 33 (0)4 91 14 26 60
www.gyplis.fr

Inco terms 2010 : qui paie quoi en cas de souci ?



Philippe Bonnevie, Délégué Général de l'AUT : « Il fallait intégrer dans les incoterms le facteur de sûreté qui peut générer des situations de conflits entre les obligations de l'acheteur/importateur, qui doit se conformer à son régime national en matière de sûreté, et le vendeur/exportateur qui a l'obligation contractuelle d'achever les marchandises dans des délais précis ».

Qui transporte la marchandise, qui paye le transport et l'assurance, et jusqu'où ? Depuis longtemps, les réponses à ces questions relèvent du domaine des Incoterms (International Commercial TERMS) intégrés dans le contrat entre l'acheteur et le vendeur. Rédigés par la CCI (Chambre de Commerce Internationale), leur utilisation n'est pas obligatoire, mais elle clarifie les choses en termes de responsabilités. La nouveauté au 1^{er} janvier 2011 est la mise à disposition d'une version actualisée, baptisée « Incoterms 2010 » (voir encadré ci-dessous), la dernière mouture remontant à 2000. Et il semble que la prise en compte des obligations de sûreté et de sécurité comme ICS ne soit pas étrangère à ce toilettage. « Il fallait intégrer dans les Incoterms le facteur de sûreté, et notamment les échanges de données, ce qui peut générer des situations de conflits entre acheteur et vendeur, entre les obligations de

Inco terms 2010 dans les grandes lignes

Trois ans de travail, plus de 1.500 amendements. L'ICC a voulu intégrer dans les Incoterms 2010 les nouvelles pratiques du commerce international. De 13 incoterms dans la version précédente, on passe à 11, répartis non plus en quatre groupes mais en deux familles, les multimodaux (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP et DDP) et les maritimes et fluviaux (FAS, FOB, CFR et CIF). Du côté des Incoterms de l'ancien groupe D (transport jusqu'au lieu de destination final), c'est l'écroulement : DAF, DES et DDU disparaissent au profit d'un nouveau, DAP (Delivered At Place, rendu au lieu de destination), suivant lequel le vendeur assume les risques liés uniquement au transport ainsi qu'au déchargement des marchandises du moyen de transport. Par ailleurs, l'ancien DEQ, adapté au trafic maritime, se transforme en DAT (Delivered At Terminal, déchargement à la charge du vendeur) pour convenir à tous les modes de transport. Inversement, les Incoterms 2010 présentent l'utilisation de FOB (Free On Board) uniquement pour le transport maritime. Par souci de clarification des responsabilités dans le cas de marchandises conteneurisées, la notion officielle à interpréter de transfert de responsabilité au passage du bastingage du navire disparaît des Incoterms FOB, CFR et CIF. Autre clarification, celle de la prise en charge des droits de déchargement, les THC (Terminal Handling Charges). Ces derniers ne pourront plus être payés deux fois, par l'acheteur et par le vendeur. En clair, si le vendeur paie dans son contrat de transport plus que ce qui est négocié dans l'incoterm (en l'occurrence, ici le déchargement), il ne pourra plus en demander le remboursement à l'acheteur.



© J.L. Rogron

Inco terms 2010 : ce qui change pour la Supply Chain

Les incoterms, négociés par les Directions commerciales ou adaptés sont souvent subis par les équipes de Supply Chain. Cette clarification est peut-être une occasion de reprendre la main, ou en tout cas d'avoir son mot à dire sur la politique des Incoterms. Par exemple, l'Ex Works (sortie d'usine) peut être séduisant pour le vendeur du fait de son apparente simplicité en termes de gestion. Saut que le char-geur n'a pas du tout la main sur ce que fait le transporteur, qui n'est pas sous-traitant, ce qui peut entraîner in fine des problèmes de qualité. « Le fournisseur certifié OEA préfère les Incoterms de vente à l'arrivée afin de conserver le contrôle de la Supply Chain jusqu'à la destination finale », considère François Beaufils. « Certaines PME françaises ont pris conscience de l'importance des incoterms dans la maîtrise des risques et des coûts de transport ».



François Beaufils, Président de la Commission Supply Chain Transports & Logistique de l'AFJLE : « Le fournisseur certifié OEA préfère les Incoterms de vente à l'arrivée afin de conserver le contrôle de la Supply Chain jusqu'à destination finale ».

reconnait Dominique Le Tainurier. Et de citer l'exemple d'une entreprise dans l'agroalimentaire qui se fournit en poisson dans le monde entier. Elle a modifié ses conditions CIP Port français en FCA port d'embarquement et réexporte sous forme de plats préparés avec des conditions DDP à ses clients (Rendu droits acquittés). Le fait de maîtriser ses risques et son transport, en négociant directement auprès des Compagnies maritimes et aériennes, lui permet de gagner en temps et en traçabilité, et d'obtenir de meilleures conditions en termes de coûts et de service.

DB SCHENKER

Delivering solutions.

Full Service. Full Flexibility. Full Load Solutions from the No. 1

DB SCHENKER

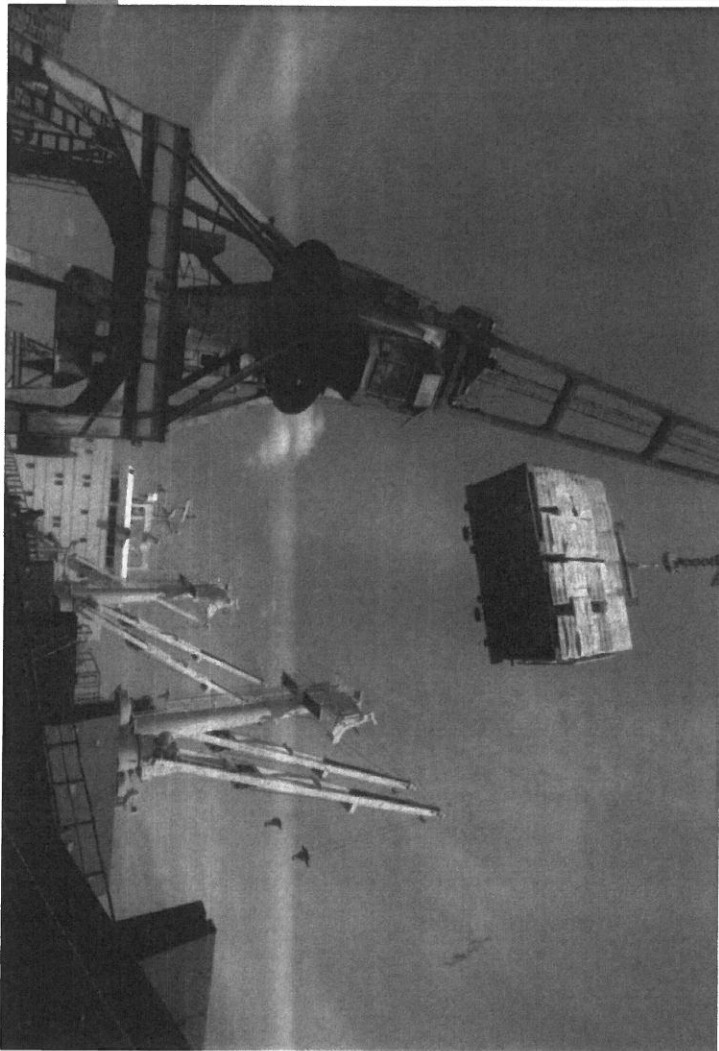
Votre contact direct : schenkerdirect@schenker.fr

DB Schenker - le no. 1 européen du transport en lot complet.

En tant que leader sur les envois en camion complet, nous transportons rapidement, facilement et en toute sécurité vos marchandises. Par route comme par rail - avec notre flotte de plus de 38 000 véhicules et caisses mobiles, vous attendez vos objectifs sans les délais. Notre savoir-faire local vous garantit un service optimal à l'international. Pour plus d'informations : www.dbschenker.com/fr/fr

DB Eco Program
www.dbscoprogram.com

2011 et au delà : d'autres changements à venir



©Douane française - Francis Roche

1 Téléprocédure Gamma

Gestion de l'Accompagnement des Mouvements de Marchandises soumises à Accises. Près de 35 000 entreprises en France sont concernées par cette étape d'informatisation du suivi des mouvements de produits en suspension de droits d'accises (huiles minérales, alcool, boissons alcoolisées, tabacs) circulant à l'intérieur de l'UE. Ce sont principalement les professionnels du vin (récoltants, négociants, coopératives, etc.), les entrepositaires agréés, les commissionnaires de transport ou de douane et les pétroliers. L'objectif est de dématérialiser le document d'accompagnement administratif (DAA), qui deviendra le Document Administratif Electronique (DAE). La téléprocédure sera obligatoire à partir du 1er janvier 2011 pour les mouvements intra-communautaires et à partir du 1er janvier 2013 pour tous les échanges, y compris nationaux (programme EMCS, Excise Movement and Control System).

2 Dématérialisation des documents d'accompagnement

Les activités d'import/export en France représentent chaque année 8 millions de déclarations en douane et 16 millions de documents d'accompagnement. Environ 8 millions de ces documents appartiennent au monde du commerce (factures, documents de transport, carnet TIR) et l'autre moitié sont des documents administratifs (certificats sanitaires, certificat CITES, certificats d'origine, aspects fiscaux et taxes). L'objectif du gouvernement, sous la houlette d'Anne-Marie Idrac, Secrétaire d'Etat chargée du Commerce extérieur, est de dématérialiser 50 % de ces documents administratifs d'ici à fin 2010 pour fluidifier les échanges. En 2009, les projets ont porté notamment sur le justificatif fiscal à l'export (l'exemplaire n°3 du Document Administratif Unique), les avis d'importation en franchise de TVA (A12), le DYCE première phase (document vétérinaire commun d'entrée) ou encore certains certificats d'appellation. L'objectif d'ici 2013 est d'arriver à 80 %. Certaines procédures seront également simplifiées, comme la double déclaration papier,

côté métropole et côté DOM, pour prouver que les marchandises exportées vers l'Outre-mer proviennent bien de l'UE, et qui sera remplacée par une information portée sur la marchandise elle-même.

3 Bienvenue dans l'ère du guichet unique

Une autre priorité de la mission dématérialisation est de faciliter les interconnexions entre les divers systèmes informatisés, ce qui donnera accès à la douane de manière électronique à des documents d'accompagnement d'autres administrations ou acteurs de la logistique et des transports. Un comité de pilotage interministériel, piloté par la douane, a été créé en avril 2010 pour mettre en place ce « guichet unique inter administratif ». La Douane devrait publier d'ici fin 2010 un guide d'usage de la dématérialisation qui présentera les règles de conservation de documents privés sur des plates-formes informatiques externes. Par ailleurs, les plates-formes informatisées de type CCS (Cargo Community Systems), comme AP+, qui se constituent dans les ports, relient déjà entre eux par EDI tous les professionnels partenaires : agents maritimes, transitaires, douanes, capitainerie/autorités portuaires, organisations vétérinaires et phytosanitaires. Un système aéroportuaire, le CIN (Cargo Information Network) est également en cours de mise en place à Roissy-Charles de Gaulle. Autre innovation qui peut faire gagner de précieuses heures : des conventions avec la douane permettent au système AP+ de faciliter les opérations de dédouanement dématérialisé en pré et en post-acheminement des marchandises par voie ferroviaire ou fluviale. C'est notamment le cas entre Fos et DISTRIPORT, et entre Le Havre et Rouen.

4 Modernisation du code des douanes

C'est la prochaine étape majeure, prévue pour juillet 2013, avec l'entrée en vigueur du Code Modernisé des Douanes. Après ECS et ICS qui concernaient des mesures sécuritaires, AES et AIS (Automatic Export/Import System) font le lien avec le volet dédouanement et la prise en charge des marchandises par les services douaniers. Le statut d'OEAD devrait permettre d'accéder à l'ensemble des simplifications douanières, notamment une dispense de cautionnement pour la dette douanière, un dédouanement sans aucune contrainte sur le plan européen, et la possibilité de dédouanement centralisé, i.e. dédouaner en France (procédures de domiciliation ou procédure de déclaration simplifiée) avec un bon à lever sur d'autres points géographiques de l'UE.

Check List du Supply Chain Manager

1 ICS : se connecter au préalable avec ses fournisseurs, ses intermédiaires et ses transporteurs

Tout le monde sait-il quelle information transmettre, à quel moment et quelle nomenclature douanière (SH4) utiliser pour désigner les marchandises ? La moindre erreur dans la pré-déclaration peut entraîner un contrôle déclenché par le système automatique d'analyse de risque. S'assurer que celui qui doit faire une pré-déclaration aux Douanes du premier port d'entrée dans l'UE possède bien un identifiant de connexion (numéro EORI, Economic Operators Registration and Identification).

2 ICS : toiletter les conditions générales de vente

Dans les schémas non intégrés, penser à ajouter aux contrats les obligations liées aux formalités ICS (dédouanement, transport, assurances) et dans les incoterms. En cas de frige, il serait même utile d'avoir précisé clairement ces obligations dans les conditions générales de vente. Le prestataire risque de vous facturer la prestation d'envoi de RENS.

3 Vérifier que son SI est prêt

Concernant ICS, votre système d'information ou celui de votre commissionnaire est-il fin prêt à communiquer avec celui des administrations douanières des 27 pays de l'UE (via des outils comme Conex Sage, ou M-customs de MGI par exemple) ? Pour les entreprises concernées par la procédure Gamma, l'éditeur Haris vient par ailleurs d'annoncer que Reflex était le premier WMS à recevoir la certification EDI Gamma version 2, pour le dédouanement automatiquement de messages avec la Douane lors de réception ou de préparation de marchandises soumises à accises.

4 Fret aérien :

A partir de mars 2011, il faut tenir compte des changements prévus par l'IATA (ensemble des compagnies aériennes) et l'OMD en matière d'emballage des marchandises sensibles (en termes de sûreté, sécurité, et signes distinctifs pour les douanes).

Plus d'informations sur ce lien :

https://www.iata.org/SiteCollectionDocuments/DGR_French_50thEdition2009_AppendixA.pdf