



LE BREXIT & LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

ARRIVEE SOUS TRANSIT

Depuis le Brexit, les modalités de transit des marchandises du Royaume-Uni vers Papeete via la France (Orly ou Le Havre) ont subi des ajustements significatifs. Il est impératif, pour éviter des frais douaniers doublés, que toutes les marchandises en provenance du Royaume-Uni et destinées à Papeete soient déclarées sous le régime T1, spécifiquement conçu pour les transports hors de l'Union européenne.

Le non-respect de cette exigence pourrait entraîner des conséquences financières substantielles pour le client final. En cas d'arrivée sans le document T1, le client pourrait être soumis à des frais de douane tant en France qu'à Papeete, entraînant une charge financière doublée. De surcroît, il existe un risque sérieux de blocage des marchandises en France, étant donné que le ré-export vers Papeete serait compromis sans le respect des procédures douanières appropriées.

Ces ajustements post-Brexit reflètent une transformation significative dans les procédures de transit des marchandises. Afin d'assurer une gestion efficace et conforme, il est essentiel de se conformer strictement au régime T1 pour toutes les marchandises en provenance du Royaume-Uni à destination de Papeete.

REPERCUSSIONS

Le Royaume-Uni a pris la décision de se retirer de l'Union européenne.

1er janvier 2021, de nouvelles procédures sont entrées en vigueur pour le franchissement des frontières, impliquant des formalités actualisées.

Ces démarches doivent être réalisées tant lors de l'exportation que de l'importation.

Le transporteur doit vérifier que les procédures liées aux marchandises transportées ont été correctement complétées avant d'entreprendre la traversée.

La plupart de ces formalités seront accomplies par les chargeurs ou leurs représentants en douane.

FRONTIERE INTELLIGENTE / SMART BORDER



Dans le but de faciliter la communication entre le Royaume-Uni, la France et l'Union européenne, les autorités douanières françaises ont élaboré une solution informatique. Cette solution repose sur l'accomplissement préalable des formalités douanières, permettant ainsi la mise en place d'un processus automatisé pour le franchissement de la frontière.

Préparation des déclarations avant
d'atteindre le poste-frontière.

L'identification des poids lourds est
réalisée par le couplage des plaques
d'immatriculation avec les
déclarations.

Mise en place de l'automatisation des
flux de données.

COMMENT LE SYSTEME FONCTIONNE-T-IL ?



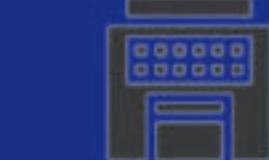
1. Edition des documents douaniers

2. Système informatique en action

3. Les chauffeurs scannent les documents douaniers

4. Les camions sont orientés à la frontière.

5. Le système informatique Eurotunnel/Ferry relie les codes-barres aux plaques d'immatriculation des camions



INCOTERMS	VENDEUR	PREMIER TRANSPORTEUR	PLATEFORME DE CHARGEMENT	TRANSPORTEUR PRINCIPAL	ARRIVEE	DECHARGEMENT PORT D'ARRIVEE	LIEU DE DESTINATION	ENTREPOT VENDEUR
EXW			!					
FCA		!		+ connaissement à bord				
FAS		!						
FOB		!						
CFR		!						
CIF		!		Assurance à la charge du vendeur				
CPT	!							
CIP	!							
DPU			!					
DAP				!				
DDP					!			

■ OBLIGATION DU VENDEUR

■ OBLIGATION DE L'ACHETEUR

■ TRANSFERT DU RISQUE



DES INCOTERMS A PRIVILEGIER ?



- **FCA :** le vendeur livre les marchandises au lieu convenu, mettant ainsi les produits à disposition de l'acheteur ou du transporteur désigné. Le vendeur assume la responsabilité jusqu'à la remise des marchandises au transporteur, et les frais de transport principaux reviennent généralement à l'acheteur.
- **DAP :** l'Incoterm DAP, les frais et risques passent à l'acheteur à la livraison, le chargeant du déchargement et du dédouanement, ce qui simplifie la logistique pour le vendeur tout en offrant à l'acheteur une transparence accrue sur les coûts totaux.