

Intégration des formulaires FAL de l'OMI n°3 & 4 dans le MSW

Groupe de projet au sein du groupe de travail « Sortie de marchandises »

Secrétaire : Ilker Aydin

28/02/2017

Participants : Roger Beeckman, Anne-Marie Huyst, Linda Tirry, Kristien Cartuyvels, Julie De Brabandere, Ilker Aydin, Caroline Baeyens, Tom Weyns, Jan Maes, John Kerkhof et Philip De Sutter

Brève description

Le MSW exige une transmission unique des données et des formulaires requis par voie électronique. Il s'agit ici spécifiquement des formulaires FAL de l'OMI n°3 & 4 (à savoir les provisions de bord et les effets de l'équipage). Ce groupe de projet a été mis sur pied pour mener à bien cette réalisation en élaborant une méthode pour la transmission des informations à l'AGD&A au moyen du MSW.

Objectif

L'objectif est de transmettre à l'AGD&A les informations contenues dans les formulaires FAL de l'OMI n°3 & 4 de la manière la plus efficace et économique possible au moyen du MSW. Une analyse des risques plus efficace est la principale plus-value. Toutefois, l'objectif est également de faciliter l'exercice des missions de l'AGD&A, de respecter l'obligation légale découlant de la directive 2010/65 et de bénéficier aux opérateurs économiques en veillant à organiser cette obligation de transmission des informations le plus efficacement possible. Ce projet est dès lors traité au sein du Forum National en impliquant le secteur privé.

Il a été convenu au sein du Comité de pilotage du BMSW que les modalités pratiques relatives à cette problématique seraient discutées au sein du Forum National.

Input électronique : quoi ?

Les données déjà communiquées ne doivent pas être transmises une seconde fois. Il y a lieu d'établir une comparaison entre les formulaires FAL de l'OMI n°1 (déclaration générale) et les formulaires n°3 et 4. Des données qui figurent déjà dans le formulaire FAL n°1, sont également reprises dans les formulaires FAL n°3 et 4. Un autre document qui doit entrer en ligne de compte est la notification à la livraison de provisions de bord. Ces quatre documents sont comparés dans le schéma ci-dessous.

Le formulaire FAL n°1 est déjà transmis électroniquement dans PLDA par le biais de la régie portuaire.

Formulaire FAL n°3 : les éléments ne figurant pas dans les formulaires FAL n°1 et 4 sont indiqués en pointillés (courts et longs)

Période de séjour : nombre de jours où le navire restera au port

Lieu de stockage : zones à bord du navire où les provisions de bord sont stockées

Nom de l'article : spécification des marchandises minimales à déclarer (boissons alcoolisées, tabacs manufacturés, combustibles, lubrifiants, etc.). Spécification possible au moyen du code AS

Quantité : possibilité de choisir entre litres, kilos, pièces ou unités d'emballage avec index (nombre de bouteilles de 0,75 l)

Réservé à l'administration : destiné spécifiquement aux douanes et accises

Signature

[Formulaire FAL n°4 : éléments ne figurant pas dans les formulaires FAL n°1 et 3 en pointillés](#)

Nom de famille et prénoms de l'équipage

Grade ou fonction

Effets soumis à des droits de douane ou faisant l'objet d'interdictions ou de restrictions

Signature

[Notification des provisions de bord](#)

Il s'agit de données importantes pour le contrôle des marchandises à bord et des marchandises livrées en supplément durant la période de séjour du navire au port.

Voir schéma ci-dessous.

En ce qui concerne les cases « type de document », « numéros ou nombre de documents » et « scellement moyen de transport », il convient d'examiner ce qu'il faut compléter, car il existe des différences dans la manière de remplir ces cases.

Le nombre de membres d'équipage peut être intéressant lors d'un débarquement éventuel. Le nombre de membres d'équipage restant à bord est alors comparé à la quantité de provisions livrée.

Les données relatives au nombre de membres d'équipage (formulaire FAL n°5) sont déjà transmises à la police de la navigation par le biais d'Aquatask. Ces données pourraient être communiquées à l'AGD&A moyennant l'accord de la police.

[Discussion](#)

Remarque formulée par Grimaldi : rien n'est livré sans document douanier, soit par envoi. Est-il possible d'accéder à toutes les données grâce au numéro MRN ? Il faudrait peut-être définir le concept de provisions de bord autrement, car il serait alors question de tout ce qui est livré pour une utilisation à bord du navire, p.ex. les pièces de réparation.

Le formulaire FAL n°3 porte toutefois sur la consommation à bord et sur certains combustibles. Les types de marchandises visés sont : le gasoil, le mazout, les lubrifiants, les produits du tabac, les boissons alcoolisées, etc. Le soutage n'entre pas en ligne de compte (procédure distincte). Ce point sera examiné plus tard en fonction de ce qui est convenu au sein de ce groupe de projet.

Cet input électronique pourrait-il être effectué par le capitaine au moyen d'un fichier Excel ? À cet égard, il est important de réduire le fichier autant que possible afin de faciliter la transmission. Le système portuaire peut ensuite le convertir en message XML.

Le secteur privé demande s'il ne serait pas possible de réaliser une analyse coûts-bénéfices avant d'appliquer les changements proposés par l'AGD&A. Le principal risque pour l'AGD&A est que les marchandises (en exonération) soient utilisées d'une façon abusive au port ou soient débarquées et revendues. Il reste toutefois à savoir à quelle fréquence ce phénomène se produit et quel est le nombre de produits soumis à accise concernés.

Cependant, il existe une obligation européenne prévoyant la transmission du formulaire FAL n°3 par voie électronique :

Lors de la réunion du groupe de pilotage de haut niveau pour la gouvernance du système et des services maritimes numériques (ex-groupe de pilotage de haut niveau SafeSeaNet) du 25 octobre 2016, la Commission européenne a signalé que les informations relatives au soutage devaient être transmises obligatoirement au SSN. La Commission a également signalé à cet égard que les informations relatives au soutage contenues dans le formulaire FAL n°3 devaient être communiquées par le biais du MSW, conformément à la directive concernant les formalités déclaratives (soit par le biais des systèmes portuaires et du CBS en Belgique). La décision de la Commission se fonde sur l'article 5, alinéa premier de la directive concernant les formalités déclaratives. Le formulaire FAL n°4 relève également du champ d'application de cet article.

Un formulaire FAL n°1 (notification préalable navire, réponse de l'AGD&A pour réception) doit tout d'abord être envoyé au système portuaire concerné. L'AGD&A le reçoit directement par le biais de la régie portuaire ; il n'est pas transmis au moyen du MSW. L'AGD&A reçoit également la confirmation de la régie portuaire que celui-ci est lié à un quai. **Le lien avec d'autres documents est la combinaison du numéro OMI et du numéro de séjour.** Les formulaires FAL n°3 et 4 doivent contenir un numéro de séjour pour pouvoir établir un lien entre le numéro de séjour et le numéro OMI.

En principe, le fait de demander moins d'informations que dans les formulaires types ne devrait pas poser problème.

La période de séjour et le lieu de stockage peuvent être supprimés.

Formulaire FAL n°4 : JK fait savoir que les données de l'équipage indiquées dans la *coded passenger list*, se trouvent déjà dans MSW, certes sur papier pour l'instant, mais il existe un système permettant à la police de la navigation de recevoir le formulaire FAL n°4 par voie électronique. Ce système doit toutefois encore être implémenté.

Téléchargement vers le CBS

Signature par chaque membre d'équipage ? Pas à bord. Capitaine au nom de ? Formulaire FAL n°1, par capitaine ou agent maritime. Pas de signature du formulaire FAL n°1. « Pas pour l'instant » dicit Roger.

Notification des provisions de bord

Une notification peut-elle servir de déclaration d'exportation ? Il existe de toute façon un renvoi vers un MRN. Une déclaration d'exportation ne permet pas de savoir la date de livraison, ce qui est précisément le but de la notification. Cette information est toutefois communiquée au service Provisions. Toute personne souhaitant visiter un navire, doit s'enregistrer via un terminal ISPS. Il est important de disposer d'un système national. La notification doit être maintenue lorsque la livraison est importante.

À cet égard, il peut être question d'un développement unique si l'on développe un outil par exemple.

Un MRN n'est pas suffisant. C'est pourquoi les livraisons doivent être notifiées à l'AGD&A. Sur la déclaration d'exportation, seules trois positions peuvent en effet être déclarées pour les provisions de bord : 9930 24, 9930 27 et 9930 99 (application de l'article 20 du règlement n°113/2010 du 9 février 2010). Les détails de ces positions figurent sur les factures qui sont déposées en annexe des déclarations d'exportation. Cette manière d'obtention des données ne permet donc pas de procéder à une sélection. La notification reste dès lors nécessaire.

Afin de pouvoir exécuter une analyse approfondie des risques et de planifier à temps la mission de contrôle, la notification doit être introduite au moins quatre heures à l'avance. Ce délai n'est certes pas toujours possible, ni faisable dans la pratique.

Input électronique : comment ?

Effets de l'équipage via le formulaire FAL n°5 (*crew list*). Cette liste comprend les effets de chaque membre de l'équipage (*crew effects*). Cette liste est envoyée à la police par le biais du CBS. Une concertation doit être organisée à cet égard avec le CBS. Nous pourrions ainsi collecter les effets de l'équipage. Gestion par une équipe d'exploitation : Scheepvaartbegeleiding, Communauté flamande, SPF Mobilité dans une moindre mesure, ports, toutes les parties autour de l'Escaut, etc.

Notification : le moment de la livraison est important. Proposition de Roger : développement d'une application simple qui pourrait être utilisée sur smartphone. Ainsi, une notification pourrait encore être introduite à temps. Alfapass pourrait proposer une application mobile à Anvers¹.

Input électronique : quand ?

Pour ce type de marchandises, la notification de départ devrait avoir lieu deux heures à l'avance. Dispositions légales pour l'exportation : *short sea* deux heures, *deep sea* quatre heures et conteneurs 24 heures. Le formulaire FAL n°5 doit également être introduit 24 heures à l'avance (au minimum). Cela dépend également de la pratique.

Notification : heure présumée de la livraison, une demi-heure avant jusqu'à une demi-heure après. Il est plus réaliste d'appliquer deux heures. Pour la notification préalable des camions aux terminaux (enregistrement final), marge de quatre heures : deux heures avant et deux heures après. Prévoir aussi la même chose. Dans l'application, il devrait être possible de modifier une notification déjà introduite. Dans la pratique, l'heure de livraison peut toujours changer.

Input électronique : modifications ?

Après l'introduction du formulaire FAL n°5, un changement d'équipage peut encore survenir. Traitement dans le système de la police, quatre heures à l'avance. La police de la navigation a développé un portail à cet effet.

Input électronique : uniformité ?

Nouvelle structure à l'AGD&A : la division Opérations veille à l'uniformité lors de l'exécution des missions de contrôle dans chaque région.

Inviter davantage de personnes concernées lors d'une prochaine réunion. Avitailleurs (plus beaucoup d'entreprises belges), p.ex. Colruyt. To do : chaque participant examine les personnes qu'il serait intéressant d'inviter.

Bon nombre de chauffeurs étrangers interviennent également dans le transport de provisions. Il est toutefois question d'une barrière linguistique. Il reste dès lors à déterminer dans combien de langues l'application doit être disponible pour la notification.

¹ Clarification par John Kerkhof : Alfapass fournit deux services. D'une part il y a l'émission des cartes mêmes et d'autre part il y a la pré-notification centrale pour les visiteurs des navires de mer. Pour d'information cette application veuillez visiter <http://alfapass.be/vooraanmelding/>. Pour les firmes qui livrent des provisions de bord à Anvers cette application est déjà obligatoire.

AOB

L'échéance du 31 décembre 2017 mentionnée sur la fiche de projet est trop proche.

Linda Tirry (région d'Anvers) établira un aperçu des opérateurs économiques qui effectuent actuellement des livraisons de provisions de bord (procédure manuelle et procédure simplifiée).

Un problème pratique se pose actuellement lorsqu'il faut d'abord se rendre à la Spitsenstraat pour présenter le document T, signalant une livraison au navire, pour ensuite le faire viser par le capitaine du navire et retourner à la Spitsenstraat pour la délivrance. Une telle procédure n'est pas idéale.

L'uniformité en matière linguistique est importante.

Points d'action

Qui ?	Quoi ?	Quand ?
Julie & Kristien	Établir une liste minimale des données FAL de l'OMI n°3, 4 et notification que l'AGD&A souhaite recevoir	Pour la prochaine réunion
Management de l'information et Ilker	Concertation avec le CBS	Pour la prochaine réunion
Ilker	Demander si des documents peuvent être mis à disposition en anglais	Pour la prochaine réunion
Linda	Établir un aperçu des opérateurs économiques qui effectuent des livraisons de provisions de bord (procédure manuelle et procédure simplifiée)	13/04
Tous les participants	Proposer des participants supplémentaires	13/04

Numéro de séjour		Déclaration générale			Numéro Benelux	
	Arrivée		Départ			
1. Nom et description du navire	2. Ports d'arrivée/de départ	3. Date d'arrivée/de départ		4. Nationalité du navire		FAL 1
5. Nom du capitaine	6. Port précédent/ Port de destination	7. Lettre de mer (Port; date; numéro)		8. Nom et adresse de l'agent maritime		FAL 1 + FAL 3 + FAL 4 + notification
9. Tonnage brut	10. Tonnage net	11. Localisation du navire dans le port (Embarcadère ou lieu d'ancrage)		12. Bref résumé du voyage		FAL 3 (déclaration de stock)
13. Brève description du chargement	14. Nombre de membres d'équipage (Y compris capitaine)	15. Nombre de passagers		16. Observations		FAL 4 (possessions équipage)
Date et signature du capitaine, le consignataire ou un officier						Notification des provisions de bord
Durée de séjour	Lieu de conservation					
Nom de l'article	Quantité	Pour usage officiel				
N°	Grade ou fonction	Possessions imposables* ou Pour lesquels il y a une limitation		Signature		* vin, spiritueux, cigarettes, tabac,...
Nom de famille, prénoms						
Notification provisions de bord - Procédure particulière						
1. Fournisseur de navires		5. Port + Poste d'amarrage		9. Nombre de passagers		
1.1 Personne de contact, tél, e-mail						
2. Autorisation		6. Nom du navire				
3. Date de livraison		7. Numéro de séjour				
4. Moment de livraison		8. Nombre de membres d'équipage				
9. Type de document		10. Numéro ou nombre de documents		11. Scellement moyen de transport		
12. Code de marchandises		13. Description	14. Nombre de colis	15. Quantité pièces/litres/kg	16. Valeur	17. Numéros de document
18. Total						