

# Integratie IMO FAL formulieren 3&4 in MSW

Projectgroep Werkgroep Uitgaan

Notulist: Ilker Aydin

28/02/2017

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

## Korte beschrijving

MSW vereist dat de nodige formulieren/data éénmalig elektronisch worden overgemaakt. Specifiek gaat het hier over de IMO FAL 3&4 formulieren (respectievelijk boordprovisie & bezittingen van de bemanning). Om dit te bewerkstelligen werd deze projectgroep opgericht waarin een manier zal worden uitgewerkt om de informatie via MSW aan de AAD&A over te maken.

## Doelstelling

De informatie vervat in IMO FAL 3&4 formulieren aanleveren op de meest efficiënte en zuinigste manier via MSW aan de AAD&A. De voornaamste toegevoegde waarde is een efficiëntere risicoanalyse. Maar we hebben het ook over een betere uitoefening van de taken van de AAD&A, het nakomen van de wettelijke verplichting voortvloeiende uit de Richtlijn 2010/65 en een voordeel voor economische operatoren door deze informatieplicht op een zo performante manier te organiseren. Hierdoor wordt dit project aangepakt binnen het Nationaal Forum met het bedrijfsleven.

In de stuurgroep van BMSW werd afgesproken dat de praktische modaliteiten m.b.t. deze problematiek binnen Nafora zullen worden besproken.

## Elektronische input: wat?

Gegevens die al doorgestuurd zijn, geen tweede keer insturen. Vergelijking IMO FAL 1 (algemene verplichting), 3 en 4. Er zijn al gegevens die in FAL 1 vermeld worden die ook in FAL 3 en 4 terugkomen. Een ander document dat aan bod moet komen is de kennisgeving bij levering van boordprovisie. Een vergelijking van deze 4 documenten is terug te vinden in onderstaand schema.

FAL 1 komt al elektronisch via het havenbedrijf toe in PLDA.

**FAL 3: elementen niet in FAL 1 en 4 worden aangeduid in korte en lange stippellijnen.**

Verblijfsduur: aantal dagen dat het schip in de haven zal liggen

Plaats van bewaring: aangeduid waar aan boord van het schip de scheepsvoorraden worden bewaard

Naam van het artikel: speciëren minimaal te vermelden goederen (alcoholhoudende dranken,, tabaksfabricaten, brandstoffen, smeermiddelen,...). Kan gespecificeerd worden via de AS-code

Hoeveelheid: kunnen kiezen uit l, kg, stuks of verpakkingseenheden met inhoudsopgave (aantal flessen van 0,75 l)

Ambtelijk gebruik: specifiek voor douane en accijnzen

Handtekening

#### FAL 4: elementen niet in FAL 1 en FAL 3 in stippellijnen

Familienaam en voornaam van bemanning

Rang of klasse

Bezittingen die belastbaar zijn of waarvoor een verbod of beperking geldt

Handtekening

#### Kennisgeving boordprovisie

Gegevens belangrijk voor controle van wat aan boord is en wat tijdens de verblijfsduur van het schip in de haven wordt bijgeleverd.

Zie onderstaand schema.

Wat de vakken documenttype, nummers of aantal documenten en verzegeling vervoermiddel betreft, moet er gekeken worden naar wat er ingevuld dient te worden want er zijn verschillen in de wijze van invullen.

Het aantal bemanningsleden kan interessant zijn bij een eventuele afmonstering. Het aantal bemanningsleden die aan boord blijven wordt dan vergeleken met de hoeveelheid proviand die wordt geleverd.

Gegevens omtrent het aantal bemanningsleden (FAL 5) worden reeds aangeleverd bij de Scheepvaartpolitie via Aquatask, deze data zou gedeeld kunnen worden met de AAD&A mits akkoord met de Politie

#### Discussie

Opmerking van Grimaldi dat niets wordt geleverd zonder een douanedocument, per zending dus. Via mrn-nummer toegang tot alle gegevens? Misschien moet het begrip boordprovisie anders omschreven worden want anders houdt het alles in dat geleverd wordt om te gebruiken aan boord van het schip, bv. reparatiestukken.

Echter, FAL 3 betreft de consumptie aan boord en bepaalde brandstoffen. Soorten goederen zijn: gasolie, stookolie, smeerolie, tabaksproducten, alcoholische dranken,... Bunkering hoort er niet bij (aparte procedure), dit zal later bekeken worden i.f.v. wat in deze PG wordt afgesproken.

Een mogelijkheid is dat deze elektronische input kan gebeuren via een excel-bestand door de kapitein? Het is hierbij van belang dat het bestand zo klein mogelijk wordt gehouden zodat het gemakkelijk kan doorgestuurd worden. Het havensysteem kan er nadien een xml-bericht van maken.

De vraag wordt gesteld door het bedrijfsleven of er geen kosten-batenanalyse kan verricht worden alvorens de voorgestelde wijzigingen van de AAD&A toe te passen. Het voornaamste risico voor de AAD&A is dat goederen (die onder vrijstelling vallen) ofwel ten onrechte worden gebruikt in de haven of van boord gaan en worden doorverkocht. De vraag stelt zich echter, hoe vaak dit gebeurt en over hoeveel accijnsgoederen het gaat.

Echter, er is een Europese verplichting welke stelt dat FAL 3 elektronisch wordt aangeleverd:

Op de High Level Steering Group for Governance of the Digital Maritime systems and services (voormalig HLSG SafeSeaNet) van 25/10/2016 vermeldde de Europese Commissie dat de aanmelding van informatie omtrent bunkering naar SSN verplicht zou worden. Binnen dit verband vermeldde de

Commissie ook dat informatie omtrent bunkering vervat is in FAL 3 en, overeenkomstig met de RFD, deze laatste aangemeld dient te worden langs het MSW (dus in BE via de havensystemen en CBS). De beslissing van de Commissie is gebaseerd op art. 5 lid 1 van de RFD. FAL4 valt ook onder de toepassing van dit artikel.

Vooreerst dient er een FAL 1 (vooraanmelding zeeschip, AAD&A antwoord voor ontvangst), verstuurd te worden naar het betreffende havensysteem. De AAD&A krijgt dit rechtstreeks binnen via het havenbedrijf, het wordt niet doorgestuurd via het MSW. Van het havenbedrijf krijgt de AAD&A de bevestiging dat het gelieerd is aan een kaai. **De link met andere documenten is de combinatie van het IMO-nummer en het verblijfsnummer.** FAL 3 (& 4) moet(en) een verblijfsnummer hebben om een link te kunnen maken tussen het verblijfsnummer en het IMO-nummer.

In principe zou het geen probleem moeten zijn om minder informatie te vragen dan in de standaardformulieren.

Verblijfsduur en plaats van bewaring kunnen weggelaten worden.

FAL 4: JK deelt mee dat de data van bemanning wordt aangegeven in de coded passenger list, zitten al in MSW. Momenteel weliswaar op papier maar er bestaat een systeem waarbij de scheepvaartpolitie FAL 4 elektronisch ontvangt. Deze dient echter nog geïmplementeerd te worden.

Upload naar CBS.

Handtekening door elk bemanningslid? Niet aan boord. Kapitein in naam van? FAL 1, door kapitein of scheepsagent. Geen handtekening van FAL 1. "Momenteel niet" dixit Roger.

Kennisgeving boordprovisie.

Kan een kennisgeving als een uitvoeraangifte dienen? Er is alleszins een verwijzing naar een mrn. Met een uitvoeraangifte is het niet geweten wanneer er geleverd wordt, juist de bedoeling van de kennisgeving. Het wordt wel gemeld aan de dienst provisie. Via ISPS terminals moet iedereen die een schip wil bezoeken zich aanmelden. Een nationaal systeem is belangrijk. Kennisgeving moet blijven bestaan. Wanneer levering is belangrijk.

We kunnen in dit verband spreken van een eenmalige ontwikkeling als er bv. een tool wordt ontwikkeld.

Een mrn is niet voldoende waardoor een melding aan de AAD&A dient te gebeuren van de leveringen. Immers, op de uitvoeraangifte kunnen maar 3 posten inzake boordprovisie vermeld worden: 9930 24, 9930 27 en 9930 99 (toepassing van artikel 20 Verordening nr. 113/2010 van 9 februari 2010). De details van deze posten zijn opgenomen in de facturen die in bijlage bij de uitvoeraangiften worden ingediend. Op deze manier van verkrijgen van gegevens kunnen dus geen selecties gebeuren en blijft de kennisgeving dus noodzakelijk.

Om een grondige risicoanalyse te kunnen uitvoeren en tijdig de controleopdracht in te plannen, dient de kennisgeving minstens 4u op voorhand ingediend te worden. Uiteraard is dit in de praktijk niet altijd mogelijk of haalbaar.

## Elektronische input: hoe?

Bezittingen bemanning via FAL 5 (crew list). De crew list omvat de bezittingen van elk bemanningslid (crew effects). Dit wordt via CBS aan de Politie gestuurd. Er dient binnen dit verband overlegd te worden met CBS. Crew effects kunnen wij zo binnenhalen. Beheerd door een

beheerexploitatieteam: scheepvaartbegeleiding, Vlaamse Gemeenschap, FOD Mobiliteit in mindere mate, havens, alle partijen rond de Schelde,...

Kennisgeving: het tijdstip van levering is van belang. Voorstel Roger: een eenvoudige app laten ontwikkelen dat via de smartphone gebruikt kan worden. Zo kan een kennisgeving alsnog op tijd worden ingediend. Alfapass zou een mobiele app kunnen aanbieden in Antwerpen<sup>1</sup>.

## Elektronische input: wanneer?

Aanmelding voor vertrek zou voor dit soort goederen 2u op voorhand moeten zijn. Wettelijke bepalingen voor uitvoer: short sea 2u, deep sea 4u en voor containers 24u. Indiening FAL 5 ook 24u op voorhand (minimum). Het hangt ook af van de praktijk.

Kennisgeving: vermoedelijk uur van levering halfuur ervoor tot halfuur erna. 2 uur is realistischer. Bij de vooraanmelding van camions op terminals (slot boeken) ruimte van 4 uur, 2 uur ervoor en 2 uur erna. Hier ook zelfde voorzien. In de app zou de mogelijk moeten zijn om een reeds ingediende kennisgeving te wijzigen. In de praktijk kan het uur van levering e.a. altijd wijzigen.

## Elektronische input: wijzigingen?

Na het indienen van FAL 5 kan er nog een bemanningswissel gebeuren. Bij politie in hun systemen verwerkt, 4 uur op voorhand. Scheepvaartpolitie heeft een portaal gebouwd hieromtrent.

## Elektronische input: uniformiteit?

Nieuwe structuur AAD&A: operations waakt over de uniformiteit bij het uitvoeren van controletaken in elke regio.

Een volgende keer meer betrokkenen uitnodigen. Bevoorraders (niet heel veel BE bedrijven meer), bv. Colruyt. To do: kijken wie er interessant kan zijn om uit te nodigen, iedereen.

Ook veel buitenlandse chauffeurs worden ingeschakeld voor het vervoer van proviand. Er is echter sprake van een taalbarrière. De vraag stelt zich, in welke verschillende ta(a)l(en) moet de app voor de kennisgeving bestaan.

## AOB

De einddatum van 31/12/2017 vermeld in de projectfiche is te vroeg.

Linda Tirry (Regio Antwerpen) zal een overzicht opmaken van de economische operatoren die momenteel leveringen boordprovisie doen (manuele procedure en vereenvoudigde procedure).

Een praktisch probleem doet zich momenteel voor wanneer eerst naar de Spitsenstraat gereden moet worden om het T-document aan te bieden, melden dat er geleverd wordt aan het schip. Vervolgens laten aftekenen door de kapitein van het schip, en opnieuw naar de Spitsenstraat om af te geven. Dit is niet ideaal.

Uniformiteit op het gebied van taal is belangrijk.

---

<sup>1</sup> Verduidelijking door John Kerkhof: Alfapass levert twee diensten. Enerzijds is er de centrale uitgifte van de pasjes zelf en anderzijds is er de centrale vooraanmelding applicatie voor bezoekers van zeeschepen. Info over deze applicatie kan gevonden worden op <http://alfapass.be/vooraanmelding/>. De firma's die boordprovisie leveren in Antwerpen moeten deze applicatie nu ook al gebruiken in Antwerpen.

## Actiepunten

Wie	Wat	Wanneer
Julie & Kristien	Minimumlijst opstellen van gegevens IMO FAL 3, 4 en kennisgeving die AADA wenst te krijgen	Tegen de volgende vergadering
Informatiemanagement en Ilker	Overleg met CBS	Tegen de volgende vergadering
Ilker	Navragen of documenten in het Engels ter beschikking gesteld kunnen worden.	Tegen de volgende vergadering
Linda	Overzicht opmaken van de economische operatoren die leveringen boordprovisie doen (manuele procedure en vereenvoudigde procedure)	13/04
Iedereen	Bijkomende deelnemers voorstellen	13/04

Verblijfsnummer		Generale verklaring			Beneluxnummer	
	Aankomst		Vertrek			
1. Naam en beschrijving van het schip	2. Haven van aankomst/vertrek		3. Datum tijd van aankomst/vertrek	4. Nationaliteit van het schip		FAL 1
5. Naam van de kapitein	6. Vorige haven/Haven van bestemming		7. Zeebrief (Haven; datum; nummer)	8. Naam en adres van de scheepsagent		FAL 1 + FAL 3 + FAL 4 + kennisgeving
9. Bruto tonnage	10. Netto tonnage		11. Plaats van het schip in de haven (aanlegplaats of ankerplaats)	12. Korte samenvatting van de reis		FAL 3 (voorraadaangifte)
13. Korte beschrijving van de lading	14. Aantal bemanningsleden (inclusief kapitein)		15. Aantal passagiers	16. Opmerkingen		FAL 4 (bezittingen bemanning)
Datum en handtekening van de kapitein, de gemachtigde agent of een officier						Kennisgeving boordprovisie
Verblijfsduur		Plaats van bewaring				
Naam van het artikel		Hoeveelheid		Voor ambtelijk gebruik		
NR. Familienaam, voornamen		Rang of klasse		Bezittingen die belastbaar* zijn of waarvoor een verbod of beperking geldt		Handtekening
* wijn, spiritualiën, sigaretten, tabak,...						
<b>Kennisgeving boordprovisie - Bijzondere procedure</b>						
1. Scheepsbevoorrader		5. Haven + Ligplaats		9. Aantal passagiers		
1.1 Contactpersoon, tel, e-mail						
2. Machtiging		6. Naam schip				
3. Datum aanlevering		7. Verblijfsnummer				
4. Tijdstip aanlevering		8. Aantal bemanningsleden				
9. Documenttype		10. Nummers of aantal documenten		11. Verzegeling vervoermiddel		
12. Goederencode		13. Omschrijving	14. Aantal colli	15. Hoeveelheid stuks/liters/kg	16. Waarde	17. Documentnummers
18. Totaal						

