

## **CIRColazione di qUalità delle Merci su VETtori nella CaTena loglstica del prOgramma**

### **CIRCUMVECTIO**

**Fase T2: analisi dello stato della situazione (AS  
IS) in termini di servizi e procedure e  
determinazione dello scenario di sviluppo (TO  
BE)**

**Livrable T2.1.1 / Prodotto T2.1.1  
Analisi dello stato della situazione (AS IS) in  
termini di servizi e procedure per il porto di  
Tolone La Seyne-Brégaillon**

## 1. Introduzione

Il progetto CIRCUMVECTIO analizza la struttura e il funzionamento di una CAMP (*Cross-boarding Area Management Platform*) in grado di operare anche come LSW (*Logistics Single Window*) per una catena logistica integrata e completamente informatizzata. La CAMP dispiegherà un network di piattaforme interoperabili al servizio dei caricatori e dei vari soggetti della catena logistica: porti, compagnie marittime, spedizionieri, intermediari, magazzinieri... Le filiere selezionate condividono il concetto di “one-stop-shop” che, coinvolgendo clienti e fornitori, si configura come mezzo per creare uno strumento credibile a favore delle PMI (piccole e medie imprese) per internazionalizzare il prodotto in chiave transfrontaliera e renderne maggiormente competitivo il trasporto. L’area di riferimento integra nodi secondari e terziari; a questo proposito, uno degli obiettivi del progetto è di instaurare un rapporto più stretto tra questi nodi e la rete primaria (nodi portuali e vie di trasporto terrestri di adduzione).

Facendo tesoro dei risultati dei progetti precedenti (fase T1 del progetto), CIRCUMVECTIO permetterà di migliorare l’appeal dei nodi coinvolti grazie a una quantificazione economica della riduzione dei tempi della catena di trasporto. La progettazione dell’architettura della piattaforma punterà a massimizzare le caratteristiche di adattabilità, versatilità e scalabilità necessarie per supportare la comunicazione degli operatori con enti di varie dimensioni (nonché tra gli enti stessi), con livelli eterogenei d’informatizzazione e razionalizzazione dei servizi, al fine di dispiegare un processo di ripartizione modale. Il progetto mira a definire, anche per quanto concerne le future implementazioni informatiche (grazie a un sondaggio sulle esigenze espresse dagli operatori), il sistema logico e i metadata necessari per la creazione di una piattaforma operativa.

Lo studio Abington Advisory è stato incaricato dall’Autorità Portuale Toulon Provence Méditerranée per realizzare, da marzo a maggio 2018, l’analisi AS-IS dei sistemi di gestione delle informazioni relative al trasporto delle merci nel porto di Tolone. Al fine di prendere in considerazione l’eterogeneità e la quantità di sistemi e operazioni non digitalizzate utilizzati dagli operatori privati, abbiamo analizzato un campione dei principali operatori del settore portuale, dividendoli in categorie distinte (per esempio: 2 armatori, 2 agenzie marittime, 2 terminal, 2 spedizionieri, ecc.). Le imprese e gli enti da noi interrogati sono i seguenti: AMV, Capitaneria, CGMV, UMRT, CCI Var, Nicolas Frères, Envisan, WORMS, OCTAEDRA, Dogane di Tolone e Autorità Portuali.

Siamo convinti che questa articolazione di base ci permetterà di ottenere una cartografia completa e funzionale tale da permettere un utile supporto per la progettazione del design della nuova piattaforma del progetto CIRCUMVECTIO.

La realizzazione di questa analisi è avvenuta grazie a diversi colloqui con i numerosi soggetti che operano nel porto di Tolone. Abbiamo così potuto definire la cartografia dei sistemi di gestione delle informazioni relative al trasporto delle merci, individuando, per ogni soggetto interessato, i vari strumenti utilizzati, il tipo di dati scambiati e il formato utilizzato per gli scambi.

Rapporto redatto nel maggio 2018 da:

- Nicolas Bévière, manager di Abington Advisory
- Hugo Brimbal, consulente per Abington Advisory

## 2. Sistemi informatici portuali

### 2.1 Sistemi informatici – ErisLiner

#### 2.1.1. Lista e descrizione generale

ErisLiner è lo strumento assimilato a un PCS (*Port Community System*) adottato dal porto di Tolone. È utilizzato ogni giorno dalla maggior parte dei soggetti da noi intervistati (vale a dire: AMV, Capitaneria, Marina Nazionale, CGMV, CCI Var, Nicolas Frères, WORMS...).

ErisLiner, creato da Octaedra (società di creazione di software di gestione basata ad Ajaccio), è, in origine, uno strumento di fatturazione implementato su iniziativa della CCI Var. Dispone di funzionalità di fatturazione delle tasse di servizio, nolo e utilizzo, dei diritti portuali (navi, passeggeri, merci...) e persino delle autorizzazioni di occupazione temporanea (AOT). Un modulo di gestione degli scali è stato successivamente integrato a questo primo blocco dedicato alla fatturazione. In un secondo tempo, Octaedra ha poi aggiunto un modulo specifico per i servizi statali, al fine di permettere loro di accedere, in sola lettura, all'insieme dei flussi d'informazione dello strumento.

#### 2.1.2. Tecnologie utilizzate

ErisLiner può essere utilizzato come una soluzione Cloud, con hosting a Parigi a cura di OVH, oppure come una soluzione On Premise, con hosting in loco a cura del cliente. Questa seconda soluzione è stata, per esempio, adottata dal porto di Ajaccio.

ErisLiner utilizza un database MySQL.

#### 2.1.3. Procedure gestite e integrazione con altri sistemi

##### **Prima dello scalo della nave:**

Gli agenti marittimi informano la Capitaneria degli scali previsti inserendo le loro caratteristiche in ErisLiner:

- sia manualmente, inserendo le informazioni una dopo l'altra per mezzo di un apposito modulo dello strumento;
- sia caricando nello strumento un file in formato csv.

Per quanto concerne lo scalo, l'agente marittimo richiede i servizi a pagamento che desidera per la sua nave: acqua, elettricità, ormeggio...

Questa richiesta può essere inoltrata più di 2 anni prima dello scalo (una funzione utile per le crociere) ma anche poche ore prima di arrivare in porto.

Queste informazioni permettono inoltre di compilare automaticamente le DN (Dichiarazioni delle Navi) in ErisLiner.

##### **Durante lo scalo della nave:**

Le altre dichiarazioni, come i FAL (moduli chiamati, per comodità, "Facilitazione del traffico marittimo internazionale" dal comitato che li ha adottati), la DMD (Dichiarazione delle merci pericolose) o le dichiarazioni sanitarie sono compilate in vari modi:

*Creazione automatica da parte dello strumento:*

- La FAL1 è compilata automaticamente sulla base delle informazioni sullo scalo e dei database.

*Compilazione manuale nello strumento:*

- La FAL2 non è obbligatoria. In teoria, giacché nessuna interfaccia è stata espressamente prevista, sarebbe necessario compilarla a mano. In pratica, ciò non avviene mai.
- Altre FAL: i moduli sono compilati manualmente nello strumento.

*Registrazione di moduli cartacei:*

- È anche possibile registrare le dichiarazioni in formato PDF su un server FTP (*File Transfer Protocol*). In tal caso, i dati non sono informatizzati, ma solamente consultabili sul modulo originale digitalizzato.
- Solamente i dati obbligatori specifici per Trafic 2000 sono reinseriti.

**Per quanto concerne le merci:**

Solamente le informazioni richieste per la fatturazione di tasse e costi sono inserite nello strumento:

- Il costo delle merci sfuse è differenziato per mezzo di alcune categorie piuttosto generiche. Sono quindi richieste poche informazioni.
- Il Ro-Ro è fatturato a tonnellata, su base aggregata per ogni scalo.
- Esiste un file d'import in formato csv disponibile su ErisLiner per caricare i dati relativi alle merci, oppure è possibile compilare questi dati in modo manuale.

**Trafic 2000:**

Trafic 2000 è un database dinamico (aggiornato in diretta) che centralizza i dati sulle navi che trasportano merci pericolose.

ErisLiner invia tutti i messaggi obbligatori a Trafic 2000, in modo totalmente trasparente per gli utilizzatori.

**Dogane:**

Nel porto di Tolone, ErisLiner non è interfacciato con i sistemi informatici doganali. Fatta eccezione degli spedizionieri, i vari soggetti logistici portuali comunicano alle Dogane i documenti richiesti in versione cartacea.

Le DN sono fisicamente consegnate dagli agenti marittimi agli sportelli doganali, malgrado la loro generazione automatica in ErisLiner.

**Altre funzioni:**

- Ogni utilizzatore può accedere ai dati ai quali ha diritto sul software, in funzione delle abilitazioni del suo profilo utente.
- A ogni creazione di scalo, dichiarazione di sostanze pericolose, modifica dell'ormeggio o cancellazione, tutti i soggetti chiave interessati sono informati via e-mail.
- Ad Ajaccio, gli scaricatori hanno a loro disposizione una scheda giornaliera estratta da ErisLiner che contiene tutte le informazioni necessarie per le loro mansioni del giorno.
- Sempre ad Ajaccio, la FAL2 è inviata dopo l'avvenuto scalo a Trafic 2000 e dopo la partenza della nave alle Dogane.

Gli agenti marittimi trasmettono documenti simili a buoni di consegna dettagliati per la fatturazione e possono inoltrare richieste speciali che saranno centralizzate in seno allo strumento (tipo rimorchio, ecc.).

Progettato come un GUP (Sportello Portuale Unico), ErisLiner è capace di centralizzare tutti i soggetti interessati.

#### 2.1.4. Struttura del database

ErisLiner utilizza un database MySQL.

Si tratta di un cosiddetto RDBMS, ossia un sistema di gestione di database relazionali. È distribuito sotto una doppia licenza GPL e proprietario (una licenza pubblica e accessibile a tutti e una licenza privata dedicata). Fa parte dei software di gestione di database più utilizzati al mondo, sia dal grande pubblico (essenzialmente applicazioni Web), sia dai professionisti.

### 3. Zoom sugli altri sistemi informatici portuali

#### 3.1. Lista, descrizione generale e utilizzatori

- Trafic2000 – AMV, Capitaneria, WORMS

Il sistema informativo Trafic 2000 punta, da un lato, a ottimizzare le procedure di controllo della circolazione marittima in seno allo spazio europeo, al fine di individuare e caratterizzare le situazioni a rischio e permettere una reazione rapida degli Stati minacciati, e, dall'altro, a migliorare la situazione attuale, proponendo una piattaforma d'informazione permanente, esauriente, affidabile e di rapido accesso che semplificherà le decisioni nel settore della sicurezza marittima. In questo modo, una nave che entrerà nelle acque territoriali europee potrà essere identificata e monitorata durante tutto il suo transito all'interno dello spazio europeo.

Il sistema Trafic 2000 si inserisce in una forte prospettiva comunitaria, codificata dalla Direttiva 2002/59, i cui promotori si sono ispirati al modello di controllo, informazione e intervento operativo praticato dalla Francia nei confronti delle navi sospette. Trafic 2000 e i suoi omologhi stranieri sono collegati tra loro grazie al sistema "Safeseanet", sviluppato sotto l'egida della Commissione Europea.

- Prodouanes – Dogane, AMV, CGMV, Nicolas Frères

Prodouanes (accessibile all'indirizzo Internet "pro.douane.gouv.fr") è il nuovo sito transazionale delle Dogane. Pensato essenzialmente per i professionisti, punta a facilitare l'accesso ai servizi telematici della DGDDI (Direzione Generale francese delle Dogane e dei Diritti Indiretti). Si tratta quindi di un portale interattivo che permette di accedere alle applicazioni doganali destinate ai professionisti. Prodouanes s'inserisce così in una prospettiva di sviluppo dell'amministrazione elettronica, di riforma dello Stato e di semplificazione delle formalità amministrative, nonché in una logica di miglioramento dei servizi resi agli utenti.

- AIS (monitoraggio delle navi) – Capitaneria, AMV, CGMV

Il sistema AIS (*Automatic Identification System*) è imbarcato sulle navi da commercio, sui pescherecci e persino sulle imbarcazioni da diporto. Grazie a un'emissione su canali VHF (frequenza radio marittima) di posizione, rotta, natura della nave, lunghezza e destinazione, permette a ogni nave di individuare le altre imbarcazioni nel suo settore e di comprendere i loro movimenti.

- Software di posizionamento delle navi – Capitaneria

Il software di posizionamento delle navi è un sistema interno alla Capitaneria avente come principale funzione la pianificazione dei vari scali nel tempo e all'interno dello spazio portuale.

- AKANEA – CMDT

Questo software, utilizzato dallo spedizioniere CMDT, permette la compilazione on-line delle dichiarazioni doganali e il loro invio a Prodouanes mediante un'apposita interfaccia informatica. Certificato dai servizi doganali, propone inoltre una funzione di monitoraggio delle normative e una tracciabilità completa delle dichiarazioni.

### 3.2. Tecnologie utilizzate

Fatta eccezione del software di posizionamento delle navi utilizzato dalla Capitaneria, tutti gli strumenti informatici analizzati in quanto precede sono servizi che propongono un hosting diretto da parte dei loro editori (soluzione Cloud in SaaS: *Software as a Service*).

### 3.3. Procedure gestite e integrazione con altri sistemi

L'integrazione informatica consiste nel riunire vari servizi per creare un sistema informativo. In questo senso, non esiste alcuna integrazione delle applicazioni presso il porto di Tolone La Seyne-Brégaillon.

Le procedure gestite dai vari software precedentemente analizzati sono le seguenti:

- Trafic2000: i dati relativi alle navi sono compilati dal comandante di bordo o dall'agente marittimo in ErisLiner e sono poi trasmessi automaticamente a Trafic2000. Questi dati sono visibili dagli utilizzatori del servizio in Francia, nonché da strumenti simili in Europa grazie alla piattaforma SafeSeaNet.
- Prodouanes: gli utilizzatori compilano le varie dichiarazioni doganali e pagano i relativi diritti doganali grazie a questo strumento.
- AIS: monitoraggio in diretta delle navi e delle condizioni meteorologiche.
- Software di posizionamento delle navi: la Capitaneria realizza una conferenza di posizionamento, poi compila nello strumento i dati delle navi e gli scali previsti.
- Akanea: permette agli spedizionari di compilare le loro dichiarazioni doganali e di trasmetterle poi alle Dogane grazie a un'interfaccia informatica.

### 3.4. Funzioni offerte al livello delle applicazioni

I dettagli delle funzioni proposte dai software analizzati sono i seguenti:

- Trafic2000 – AMV, Capitaneria, WORMS
  - Posizione della nave
  - Caratteristiche della nave
  - Natura delle merci trasportate
  - Pratica di sicurezza tecnica
  - Stato dei rifiuti prodotti o del carico a bordo
  - Riepilogo cronologico degli incidenti e dell'inquinamento
  - Aggiornamento in diretta di tutte queste informazioni

- Prodouanes – AMV, CGMV, Nicolas Frères, CMDT
  - Trasmissione telematica delle dichiarazioni doganali (export, import)
  - Pagamento dei dazi doganali di entrata e uscita dal territorio
  
- AIS (monitoraggio navi) – pubblico
  - Cartina aggiornata in diretta con le posizioni delle navi e i loro itinerari
  - Condizioni meteo marine
  - Densità degli itinerari percorsi dalle navi
  - Informazioni sui porti identificati nello strumento
  
- Software di posizionamento delle navi – Capitaneria
  - Informazioni sulle navi
  - Posizionamento delle navi nelle varie fasce orario di scalo
  - Modifica delle fasce orarie fino all'ultimo momento
  
- Akanea – CMDT
  - Monitoraggio delle normative
  - Dichiarazioni doganali
  - Tracciabilità delle dichiarazioni

#### **4. Interoperabilità tra i sistemi (collegamenti esistenti)**

L'interoperabilità di un sistema è la sua capacità di funzionare con altri strumenti. L'interfacciamento è il principale metodo per rendere i sistemi interoperabili.

Nel nostro caso, si nota uno sviluppo quasi nullo: non esiste praticamente alcun collegamento tra i vari sistemi, con le nondimeno significative eccezioni di Trafic 2000 - ErisLiner, da un lato, e Akanea - ProDouanes, dall'altro.

ErisLiner - Trafic 2000: invio automatico di tutti i dati regolamentari (Direttiva 2002/59) da parte di ErisLiner.

Akanea - Prodouanes: compilazione delle dichiarazioni doganali e loro invio alle Dogane.

Malgrado il fatto che l'interoperabilità tra i sistemi sia ancora poco sviluppata, la stessa permane una delle esigenze fondamentali del porto. Permetterebbe, in effetti, un sensibile aumento dell'efficacia di passaggio delle merci.

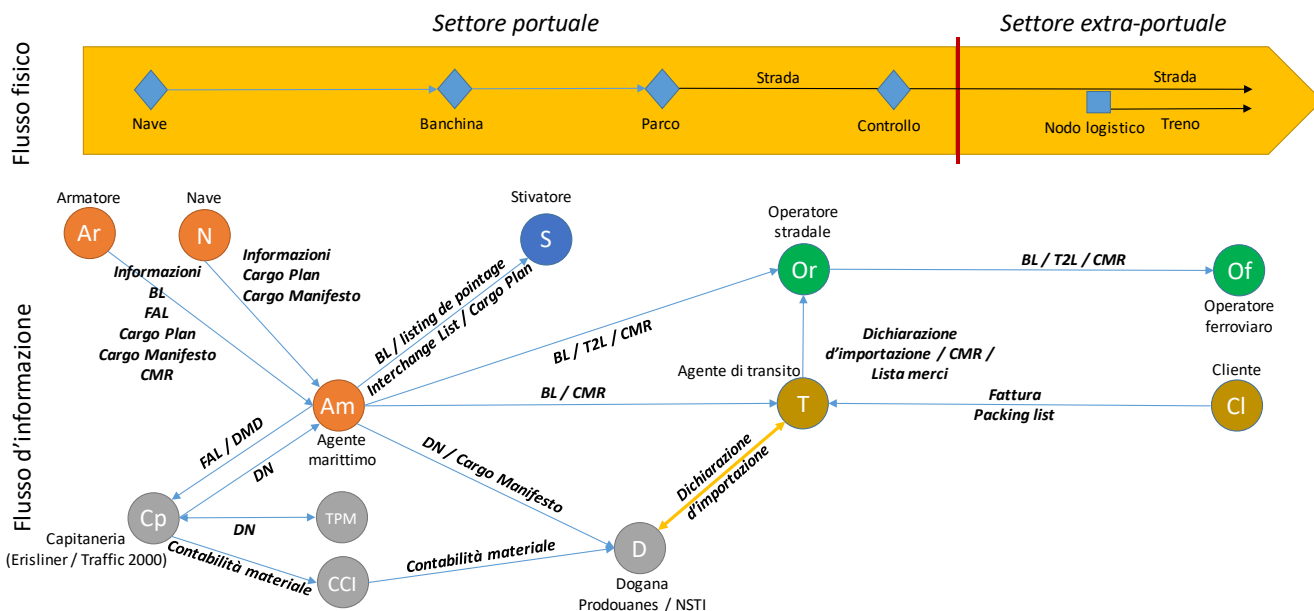
Per esempio, uno dei collegamenti essenziali da costruire è quello tra ErisLiner e le Dogane. Le DN sono un flusso d'informazioni presente a ogni scalo della nave. La creazione di uno sportello unico per i dati relativi alle merci è un altro strumento d'interoperabilità immaginabile. In questo modo, sarebbe possibile inserire una sola volta queste informazioni, condividendole poi tra i vari software e compilando le dichiarazioni previste dalle normative in vigore.

Alcuni dei soggetti intervistati hanno accennato a un software di tipo CCS. Questo tipo di software potrebbe permettere di creare dei collegamenti tra i vari sistemi, gestendo il flusso di lavorazione dei dati legati al passaggio delle merci (*workflow*).

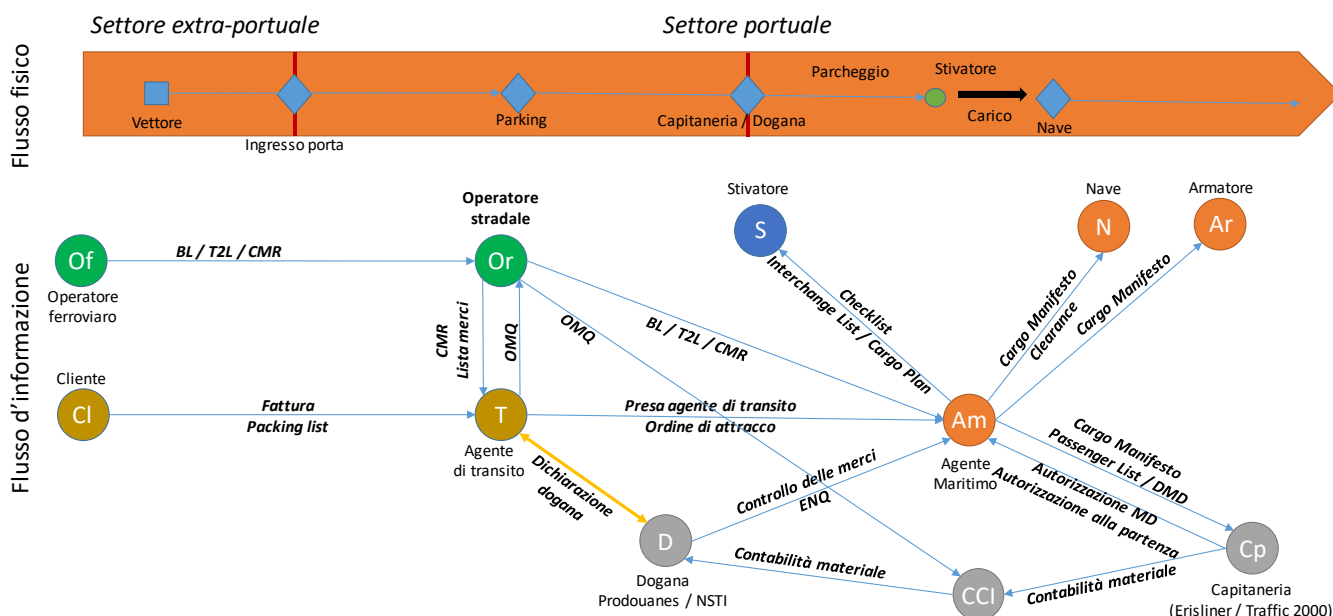
## 5. Servizi informatici non ancora digitalizzati

### 5.1 Lista e descrizione generale

#### Mappatura dello scambio di dati: Importazione



#### Mappatura dello scambio di dati: Esportazione



Gli schemi soprastanti mostrano che i principali scambi di documenti in occasione dell'import e dell'export delle merci avvengono quasi esclusivamente in modo non automatizzato. Nel settore portuale, solamente il trasferimento delle dichiarazioni d'importazione è interfacciato tra Akanea e le Dogane (freccia gialla).

La maggior parte dei documenti sono quindi trasmessi via e-mail, supporti cartacei o nel corso di conversazioni telefoniche. Il loro trasferimento deve inoltre spesso subire un allungamento dei tempi a causa della mancanza di automatizzazione delle procedure. Per esempio, gli spedizionieri sono



obbligati ad attendere che l'agente marittimo abbia ricevuto il Cargo Manifest e abbia rielaborato le informazioni riservate prima di poterlo ricevere. E siccome è solo alla ricezione di questo documento che lo spedizioniere può iniziare la sua azione, non è possibile alcuna anticipazione, con la conseguenza che l'organizzazione interna diventa ancora più complicata a causa di questo allungamento dei tempi di trasferimento.

Molti servizi informatici del porto di Tolone non sono ancora digitalizzati; i soggetti interessati devono quindi eseguire una certa quantità di azioni manuali ogni giorno, perdendo un tempo notevole, bloccando varie risorse umane e subendo costi importanti.

Al momento, i servizi non ancora digitalizzati sono i seguenti:

- Compilazione automatica dei documenti normativi (DMD, FAL2, BL, CMR...), i quali sono ancora riempiti a mano e trasmessi poi in formato cartaceo o via e-mail ai vari soggetti interessati. Solamente le DN sono create da Erisliner e le dichiarazioni doganali degli agenti di transito in Akanea.
- Trasmissione manuale dei documenti alle Dogane, fatta eccezione degli spedizionieri. Questo concerne sia i soggetti privati, come gli agenti marittimi per le DN, sia gli agenti pubblici, come la CCI, per esempio.
- Classificazione dei documenti e loro invio agli enti di controllo.
- Controllo delle entrate e uscite dei camion. Grazie a dei chip RFID, un controllo elettronico sarebbe possibile, permettendo così di conoscere in diretta i posti disponibili sui parcheggi del porto.
- Un sistema d'import dei dati di AIS in seno ad ErisLiner non è ancora stato implementato; questo sviluppo potrebbe avere una grande utilità per molti dei soggetti interessati.
- Non esiste alcun legame tra i sistemi interni delle grandi compagnie di trasporto, come U.N. Ro-Ro, Corsica Ferries, Novatrans ed Erisliner: i dati sono quindi inseriti in doppione.

Globalmente, una forte necessità di digitalizzazione degli strumenti è espressa dai soggetti portuali. Milioni di documenti sono stampati ogni anno per una mancanza d'idoneità e interconnessione tra gli strumenti.

## 5.2 Criticità

La principale criticità individuata per i soggetti portuali di Tolone riguarda la natura dei dati scambiati. I dati sensibili relativi ai vari soggetti devono essere protetti e non visibili da terze parti esterne. Si pone quindi la questione di quali tipi di dati dovranno essere inseriti nello strumento e quale sarà il livello di sicurezza associato a ogni tipo di dati. Se i dati commerciali fossero trasmessi, per sbaglio, a un concorrente, ciò potrebbe rivelarsi estremamente pregiudizievole per l'impresa cliente del servizio informatico.

Una piattaforma di condivisione dei dati dovrebbe quindi integrare un sistema di profili utenti che permetta la creazione di vari livelli di abilitazione all'interno dello strumento, in funzione delle responsabilità, delle funzioni, del ruolo, dei diritti e doveri di ogni utente.

Sul porto di Tolone, visto che i dati commerciali sono scambiati solamente e direttamente tra i soggetti interessati, i dati sensibili non rischiano di essere accessibili a terzi.

La seconda criticità individuata concerne l'aggiornamento dei sistemi informatici e dei dati in essi contenuti. In effetti, se la CAMP fosse tributaria degli aggiornamenti a monte degli strumenti per poter

recuperare i vari dati, un problema potrebbe rapidamente emergere nel caso in cui gli aggiornamenti degli strumenti non fossero correttamente effettuati.

## 6. Conclusioni

In seguito ai nostri vari colloqui e discussioni, abbiamo constatato che molte azioni sono realizzate manualmente a Tolone, con pochissima smaterializzazione dei documenti, malgrado la presenza dello sportello portuale unico ErisLiner.

Tale constatazione è condivisa da molti dei soggetti che abbiamo intervistato e la maggior parte di loro ha accennato a un'automatizzazione delle procedure e ad un'interconnessione tra gli strumenti. Molti documenti sono ancor oggi stampati, digitalizzati o inviati via e-mail ai vari interlocutori, allorquando sarebbe possibile creare una piattaforma che permetta scambi rapidi e semplici, eliminando la moltitudine di azioni manuali e ripetitive e permettendo un notevole risparmio di risorse umane ed economiche per ogni soggetto interessato (WORMS è per esempio passata da 10 a 15 dipendenti solamente per espletare i vari compiti amministrativi).

Appare quindi essenziale creare una CAMP che permetta ai vari soggetti di scambiare semplicemente dei dati, senza che un intervento umano sia richiesto a ogni fase della trasmissione. Dei collegamenti sono realizzabili tra i vari strumenti esistenti, al fine d'implementare nuove funzioni in uno strumento di tipo d'ErisLiner.

Il progetto CIRCUMVECTIO deve tener conto di questi aspetti emersi durante l'analisi del porto di Tolone e deve fare in modo di creare uno strumento che permetta a ogni soggetto di aumentare la propria produttività e di migliorare la visione d'insieme del trasporto marittimo, prendendo in considerazione le criticità già evocate e il prossimo arrivo di uno snodo ferroviario sul porto francese. Questo snodo permetterà di migliorare il trasferimento modale delle merci e potrà potenzialmente aumentare il volume trattato a Tolone grazie alla rotazione più rapida delle merci.

La creazione di una reale interoperabilità tra i sistemi informatici è una priorità per il porto di Tolone e il progetto CIRCUMVECTIO dovrebbe poter soddisfare alcune esigenze dei soggetti portuali e, quindi, dei loro clienti.

## Annexes

### 1 – Lexique des acronymes

Acronymes	Définitions
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route
AIS	Automatic Identification System
AMV	Agence Maritime Varoise, Agent maritime
AOT	Autorisation d'occupation temporaire
AWB	AirWay Bill
BL	Bill of Lading, connaissance
CAMP	Cross-boarding Area Management Platform, outil informatique cible du projet CIRCUMVECTIO
CAP	Certification d'Acceptation Préalable
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie, exploitant du port
CCS	Cargo Community System
CGMV	Comptoir Général Maritime Varois, manutentionnaire
CMDT	Compagnie Méditerranéenne Déménagements Transit
CMR	Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route
CPEM	Centre de Production d'EcoMatériaux
CSV	Comma-separated values, format informatique de document
DGDDI	Direction Générale des Douanes et Droits Indirects
DMD	Déclaration de Matières Dangereuses
DMS	Déclaration sur les marchandises
DN	Déclarations de Navire
DOM	Département d'Outre-Mer
FAL	Formulaires nommés par commodité du comité qui les a mis en œuvre « Facilitation du trafic maritime international »
FID	Fiche d'Identification Déchet
FTP	File Transfer Protocol
GUP	Guichet Unique Portuaire
ICS	Import Control System
IMDG	International Maritime Dangerous Goods
ITE	Installation Terminal Embranché
Lo-Lo	Lift-on Lift-off, relatif aux marchandises devant être transbordée à l'aide d'une grue
LV	Lettre de Voiture
NST	Nomenclature Statistique Transport

<b>NSTI</b>	Nouveau Système de Transit Informatisé
<b>OMQ</b>	Ordre de Mise à Quai
<b>OVH</b>	Fournisseur de solution Cloud
<b>PCS</b>	Port Community System
<b>PDF</b>	Portable Document Format, format informatique de document
<b>PME</b>	Petites et Moyennes Entreprises
<b>RFID</b>	Radio Frequency IDentification
<b>Ro-Ro</b>	Roll-on Roll-off, relatif aux marchandises sur roues
<b>RTE-T</b>	Réseau TransEuropéen de Transport
<b>SaaS</b>	Software as a Service
<b>SGBDR</b>	Système de Gestion de Bases de Données Relationnelles
<b>SWL</b>	Single Window for Logistics, guichet unique logistique
<b>T2L</b>	Document sous couvert duquel s'effectuent les échanges de marchandises communautaires avec une partie du territoire douanier communautaire à statut fiscal particulier
<b>TIC</b>	Technologies de l'Information et de la Communication
<b>TPM</b>	Toulon Provence Méditerranée, autorité portuaire et concédant de l'exploitation à la CCI Var
<b>UMRT</b>	Union Maritime de la Rade de Toulon
<b>VHF</b>	Very High Frequency, fréquence radio utilisée par les navires pour communiquer
<b>ZAR</b>	Zone d'Accès Restreint
<b>ZNLA</b>	Zone Non Librement Accessible

## 2 – Comptes rendu entretiens

### Compte-rendu - A.M.V.

Agence Maritime Varoise, opérant au port de Toulon La Seyne-Brégaillon.  
Entretien le 27/02/2018 avec Yann Brouillard, Agent maritime.

#### Périmètre d'actions

En fonction des contrats d'affrètement, AMV se charge d'organiser le transport des marchandises pour ses clients :

- Pré et post acheminement
- Transport maritime

La place portuaire ne dispose pas de bourse d'affrètement :

- Route : AMV contacte les transporteurs par email ou par téléphone pour réserver un transport.
- Mer : l'entreprise travaille avec des brokers et non avec les compagnies maritimes directement.

#### Outils informatiques

Pour gérer ces demandes, AMV n'utilise pas d'outil informatique spécifique hormis Excel, le volume traité ne justifiant pas l'investissement dans un outil informatique dédié.

Echanges avec les autorités turques dans le cadre de l'autoroute Toulon - Pendik :

- Logiciel développé en interne permettant la gestion des données de sécurités marchandises (obligatoires depuis 2001) compatible avec ICS (Import Control System) de la Douane. Il met en œuvre notamment une passerelle avec les autorités turques pour échanger automatiquement ces données.

Echanges avec les Douanes :

- Les marchandises sont déclarées manuellement dans les systèmes NSTI (Nouveau Système de Transit Informatisé) et Prodouanes.
- Les DN (Déclaration de Navire) sont transmises sur papier.

Echanges avec les autorités portuaires :

- Les documents (FAL et autres) sont déposés sur un serveur ErisLiner. Il n'y a pas d'interfaces prévues pour transmettre les données automatiquement.
- Les formulaires d'entrée du port et les ordres de mise à quais sont édités sur papier. Environ 2 millions de pages sont imprimées chaque année par AMV. Il existe de manière générale beaucoup de barrières informatiques entre les différents acteurs : absence d'interface, formats de données non homogènes...
- AMV se base sur les données AIS (Automatic Identification System) Marine Traffic et ErisLiner pour coordonner ses activités à l'approche des navires.

Interface entre ErisLiner et la Douane :

- La Douane n'a pas autorisé l'interfaçage entre ErisLiner et leur système d'information pour cause d'incohérences avec le code des marchandises.
- Les données de sécurité marchandises et de dédouanement sont très similaires, cependant aucune interface n'est prévue pour éviter la ressaisie des informations.

### **Besoins évoqués dans le cadre du projet CIRCUMVECTIO**

De manière générale, les investissements engagés pour la sûreté portuaire n'intègrent pas assez les objectifs de productivité et de développement économique de la place portuaire.

Track & Trace :

- Un système de traçabilité basé sur la technologie RFID (Radio Frequency IDentification) pour permettre le tracking des marchandises. Des portails de détections au sein du port permettraient également d'améliorer la sûreté.

CCS (Cargo Community System) :

- Logiciel de type CCS compatible avec les flux Ro-Ro et vrac sur le modèle de AP+ ou Ci5. Il permettra la coordination et l'échange de données entre les acteurs logistiques, le port et la douane.

Dématérialisation

- La dématérialisation des documents de transport, CMR (Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route), BL (Bill of Lading), AWB (Air Way Bill) ou encore LV (Lettre de Voiture), faciliterait le trafic et l'intermodalité de l'offre de transport.

Offre multimodale

- Certains opérateurs de plateforme logistiques dans l'hinterland (ex : Novatrans à Miramas) mettent à disposition des plateformes web de réservation de transports. La plateforme projet pourrait proposer un service unifié de réservation de transport, ou de visibilité des transports possibles.

### **Annexes :**

Autoroute de la mer entre Toulon et Pendik :

- Son succès est basé sur sa rentabilité.
- Les chargeurs et importateurs regardent d'abord l'intérêt économique. Il faut pour cela rester plus compétitif que la voie routière et donc faire des efforts sur l'attractivité des services maritimes.

Développement du fret ferroviaire :

- AMV trouve essentiel pour le développement du port que la ligne de chemin de fer soit réhabilitée.

## **Compte-rendu - Capitainerie.**

Capitainerie du port de Toulon La Seyne-Brégaillon.

Entretien le 28/02/2018 avec Lionel Mosnier, Adjoint au Commandant du port.

### **Périmètre d'actions**

Les missions régaliennes de la Capitainerie du port :

- Gestion des mouvements et des escales des navires
- Faire respecter les réglementations internationales, nationales et locales
- Gérer et contrôler le trafic de marchandises dangereuses selon le code IMDG (International Maritime Dangerous Goods) :

- S'assurer que la matière est correctement déclarée, emballée, et suivie à chaque étape de son trajet

Les missions régaliennes de la Capitainerie du port :

- Recueil des informations sur tous les types de marchandise transitant par le port à titre informatif :
  - Ces données, issues des Déclarations Navires (DN), sont traitées par un agent de la CCI présent à la capitainerie qui consolide et transmet ces dernières à Ministère des Transports
- Attribution à l'avance des places à quais des navires lors des conférences de placement.

### **Outils informatiques**

Pour gérer les différents flux et les activités portuaires la Capitainerie utilise les logiciels suivants :

ErisLiner

- En place depuis 5 ans en remplacement d'E-scaleport pour un motif stratégique : cet outil est utilisé en Corse et est particulièrement adapté aux flux réguliers des ferries
- E-scaleport était connecté directement au Ministère des Transports via le module Triton, ErisLiner ne l'est pas (connexion à Trafic 2000 uniquement) et nécessite l'agent de la CCI pour remonter les données statistiques. E-scaleport permettait de codifier plus finement les marchandises.
- Il n'y a pas de module embarqué pour la transmission des FAL directement par les navires.
- Le logiciel fait office de GUP (Guichet Unique Portuaire)
- Les agents maritimes transmettent les données de matières dangereuses :
  - Elles sont envoyées 48h à l'avance (réglementaire) pour vérifier que le port puisse les stocker avant le chargement ou le déchargement du navire, ou enregistrer leur passage en transit
  - Les DMD (Déclaration Marchandise Dangereuse) sont envoyées par mail ou rentrées directement dans l'application
- Le directeur de la zone militaire a accès à ErisLiner pour mettre un veto sur un mouvement navire si nécessaire

Logiciel de placement des navires (outil interne)

- Les navires de croisière sont planifiés 2 ans à l'avance, les ferries 6 mois, et les Ro-Ro de U.N. Ro-Ro 2 mois à l'avance. La Conférence de Placement (trimestrielle) permet d'attribuer des postes à quai « de principe ».
  - Le logiciel assiste la capitainerie dans l'attribution des postes, en tenant compte principalement des caractéristiques des navires

### **Besoins évoqués dans le cadre du projet CIRCUMVECTIO**

Gestion des parcs et des terre-pleins :

- Besoin d'un outil permettant d'avoir une visibilité actuelle et future sur la place disponible dans les parcs (stockage remorques en particulier).
  - Ils sont aujourd'hui proches de la saturation, et le manque de visibilité ne permet pas d'accepter du fret régulier supplémentaire.
  - Le port ne connaît pas, par exemple, la date d'embarquement ou post-acheminement des remorques stockées dans les parcs
  - Cela permettrait également d'ajuster le nombre de muets (tracteurs de remorque) nécessaires à la manutention.

- Outil de gestion de capacité d'accueil des parkings et gestion en temps réel des flux
- Pour la gestion de la matière dangereuse, besoin d'un outil pour intégrer les contraintes locales par classe en fonction des tonnages et des autres matières dangereuses présente dans l'enceinte portuaire.

#### Fret ferry

- Outil de gestion ou de calcul du fret embarqué.
  - Les ferries complètent leur chargement roulier avec les camions.
  - Les conditions de chargement sont variables : longueur des voitures et espaces entre chaque voiture.
  - Corsica Ferries ne communique pas ses linéaires prévisionnels restants.

#### Annexe :

#### Ferry :

- Impossible d'accueillir une nouvelle compagnie ou ligne de ferry sur Toulon

Pas de besoins identifiés sur le fret conventionnel

Il faut laisser une place prépondérante à l'agent maritime dans le système qui sera mis en place car il est le point central des échanges portuaires. Il anticipe les problèmes potentiels et à une connaissance transverse de l'ensemble de l'activité des ports.

## Compte-rendu - CGMV

Comptoir Général Maritime Varois, manutentionnaire opérant au port de Toulon La Seyne-Brégaillon. Entretien le 01/03/2018 avec Audrey Bergamini, Adjointe au chef de la manutention.

#### Périmètre d'actions

- Seul manutentionnaire sur le port de Brégaillon
- Activité principale :
  - Charger et décharger les navires U.N. Ro-Ro (Toulon - Pendik)
  - Trafic enrochement pour un chantier à Monaco qui va monopoliser la grue sur le quai Lo-Lo (chantier qui va durer 2ans).
- Traite tout type de flux : de colis lourds hors remorques, du vrac, du conteneur, du dangereux
- Sous-traite leur activité d'agence maritime à AMV et Marseille-service
- 2 quais : 1 Ro-Ro et un Lo-Lo (1 grue mobile LHM180)
- Le port de Brégaillon n'a pas les équipements pour prendre en charge les flux alimentaires et animaliers

#### Outils informatiques

Il n'y a pas de CCS, tout est traité grâce aux outils de bureautique.

- Pas d'interface avec la douane (Prodouane)

En tant qu'agent ils utilisent ErisLiner et AIS pour voir le trafic maritime afin de prévoir l'arrivée des navires

- Il n'y a pas de système d'import automatique des données dans Erisliner.



### **Besoins évoqués dans le cadre du projet CIRCUMVECTIO**

- CCS
- Système de tracking et/ou positionnement des camions et remorques avec des codes-barres (type RFID)
- Un système de surveillance (il y a des caméras mais peu pratique)
  - TPM (Toulon Provence Méditerranée) et la CCI en ont la charge sur leurs zones de responsabilités respectives. A la date du document, le manutentionnaire n'y a pas accès.

### **Annexe**

Le rail va être réhabilité et le début des travaux va commencer cette année. Cela permettra à un opérateur (peut-être Eurova) de proposer un service de transport ferré des camions/conteneurs vers le nord de la France et la Grande Bretagne.

Client :

- U.N. Ro-Ro (Agent maritime : WORMS) : transporteurs turcs utilisant la ligne
  - Import :
    - Demandes de cotations
    - Réception des cargo manifests du navire (liste des unités par navires transmis par l'agent WORMS sur Excel)
    - CGMV vérifie par pointage (effectué par des dockers sur le navire)
    - CGMV utilise 8 Terbergs pour le déchargement des remorques et les stationnent sur les parkings de la CCI
    - Ils ne gèrent pas les emplacements des remorques car les emplacements ne sont pas numérotés, le chauffeur doit donc chercher sa remorque.
    - Les transitaires s'occupent des procédures douanières et font les bons de sorties. CGMV ne transmet pas de données aux transitaires.
  - La responsabilité de gardiennage des parkings est à la CCI.
  - Worms gère les priorités de chargement des camions dans les navires. Cette information n'est pas transmise à l'avance à CGMV pour la gestion du parking.

## Compte-rendu - UMRT

Union Maritime de la Rade de Toulon  
Entretien le 01/03/2018 avec Philippe Garo, Président de l'union maritime

### **Périmètre d'actions**

L'union maritime a vocation à représenter tous les opérateurs économiques en lien avec la rade de Toulon :

- Port
  - CGMV
  - WORMS
  - AMV
  - Nicolas Frères
  - Pilotage et lamanage
  - Association des usagers du port (dont Corsica Ferries)
- Nautisme – grande, moyenne et petite plaisance
- Aquaculture

### **Outils informatiques**

UMRT n'utilise pas d'outils informatiques dans le cadre de ses activités.

### **Besoins évoqués dans le cadre du projet CIRCUMVECTIO**

- Implémentation d'un CCS
  - Ci5 et AP+ sont peut-être surdimensionnés pour la place de Toulon
  - Le besoin est plus centré sur les lignes turques qu'il faut pérenniser
  - Il faut garantir un interfaçage avec les systèmes douaniers
  - Le projet doit se faire avec une collaboration des concédant et concessionnaire afin de fédérer autour du projet
  - Le CCS permettra à la CCI de calculer et de percevoir plus efficacement ses taxes et redevances.
- 60 000 remorques traitées sur le port, il faudrait un passage portuaire plus rapide, il faut réhabiliter le pont

### **Annexe**

Problème d'intermodalité :

- Peu/pas de report modal
- Projets en cours mais restent au stade de projet. Des réflexions sont en cours pour reconnecter le port à la gare de triage de La Seyne

Le contrat de concession du port de commerce arrivera à échéance en 2022.

## **Compte-rendu – CCI Var**

Chambre de Commerce et d'Industrie du Var, concessionnaire des Ports de Toulon Provence  
Entretien le 06/03/2018 avec Hervé Moine, Directeur adjoint des ports

### **Périmètre d'actions**

La CCI du Var est l'exploitant des Ports de la rade de Toulon.

### **Outils informatiques**

Dans le cadre de ses responsabilités en tant que concessionnaire, la CCI utilise l'outil Erisliner.

Le projet d'implémentation de l'outil n'a pas permis l'interfaçage de l'outil avec les services de la Douane. Selon eux, la fiabilité des données dans l'outil est insuffisante pour leur permettre de les exploiter directement.

Ce problème d'interfaçage est exclusif à Toulon, les autres ports utilisateur d'Erisliner en bénéficiant.

Les ports italiens, y compris ceux de taille et d'importance similaires à Toulon sont bien plus développés dans l'utilisation des TICs (Technologies de l'Information et de la Communication) que la place de Toulon.

### **Besoins**

Mettre en oeuvre des “services windows” pour faire venir les camions au bon moment au bon endroit.

- Cela évitera que les camions stationnent à proximité de la place portuaire

Le port a besoin d’un arrière port (port sec) pour organiser ses flux en amont :

- Escota (exploitant de l’autoroute dispose d’un parking de 900 places peu ou pas utilisé.

CIRCUMVECTIO doit aboutir à un outil qui soit commun à tout le monde ou a minima un outil qui parle à tout le monde.

### Annexe

L’italie est en avance en matière de report modal sur le ferré (60% à La Spezia, 17% à Marseille)

## Compte-rendu – Nicolas Frères

Nicolas Frères, société de manutention des navires Corsica Ferries  
Entretien le 07/03/2018 avec Olivier Cèbe, Directeur

### Périmètre d’actions

Directeur des dockers des opérations de Corsica Ferries  
Fait partir du fret (vrac) de plusieurs ports jusqu’à Monaco.  
Gère les arrivées de granulats depuis l’Italie  
Présent sur plusieurs ports dont Toulon, Marseille, Nice ou encore Monaco

### Outils informatiques

Il fait remarquer l’avance du GPMM sur Toulon en matière d’informatisation au niveau du PCS avec Neptune et du CCS avec AP+  
Il note la grande hétérogénéité des déclarations de marchandise entre les ports de la façade méditerranéenne :

- Toulon : à la main
- Marseille : AP+
- Nice : à la main (autre format)
- Monaco : logiciel propre
- Italie : géré par les militaires

ErisLiner

Le Cargo manifest (FAL2) à l’origine des données dans le PCS

- Les données sont rentrées à la main :
  - La FAL est déposée sur un serveur
  - La capitainerie reprend les statistiques de marchandise (exprimées en Tonnes)
  - A l’issue de l’escale, l’agent maritime complète à la main dans ErisLiner la DN (Déclaration de Navire)
  - Nicolas Frères ou les transitaires reprennent ces mêmes données pour le déclarer à la Douane :

- Dépôt de la DN au bureau des douanes
- Le bureau à Aix-en-Provence de la douane centralise les DN et les rentre dans l'outil Prodouanes
- Environ 15 jours après, l'agent maritime se connecte pour payer les droits de port associés dans l'outil Prodouanes ;
- Pour faire des apurements, ils utilisent un transitaire à Toulon qui se connecte à leur logiciel interne.

Le flux de marchandise est entièrement en tout papier.

- Remplis, signés, scannés à la main.

### **Besoins :**

Uniformisation des systèmes :

- Il est impératif d'homogénéiser les procédures avec des documents identiques et uniques pour chaque port.
- Il faut de plus que les douanes soient impliquées dans le processus de définition et de mise en œuvre des outils pour assurer la compatibilité de ces systèmes avec ceux de la Douane (pour éviter des situations comme ErisLiner)
- Cela permettrait d'améliorer l'efficacité des agents et des navires pour que les flux de marchandises transitent plus rapidement.

Uniformisation des unités de mesure

- En Corse, la comptabilisation des transports Ro-Ro s'effectue en mètre linéaire. A Toulon, elle est basée sur le tonnage

Refonte du PCS :

- Les fonctionnalités et l'ergonomie de Neptune (PCS du GPMM) serait un atout pour le port de Toulon

### **Annexe**

Types de documents :

- Pour le transport maritime des marchandises vrac, Ro-Ro ou conteneur :
  - T2L Document sous couvert duquel s'effectuent les échanges de marchandises communautaires avec une partie du territoire douanier communautaire à statut fiscal particulier (ex. DOM)
  - Clearance : document que l'agent donne au navire pour qu'il puisse quitter le port. Pour pouvoir fournir la clearance au navire, l'agent maritime doit avoir reçu la confirmation de la Douane que toutes les opérations relatives au navire ont bien été faites
  - Cargo manifest : document qui reprend les informations sur la marchandise, dont les données sont reprises pour les statistiques et reprise dans la DN
- Pour le transport terrestre :
  - CMR (Convention de transport de Marchandise par la Route) : document suivant la marchandise lors du transport. La lettre CMR contient notamment les informations sur le poids de la marchandise, le type de conditionnement et de marchandise (camion autorisé ou non, en palette gerbée ou non...).

Il permet de valider par exemple que le transport concerne 10 tonnes de marchandise.

Il peut être fait par l'agent, l'armateur, le transitaire ou le propriétaire de du camion.

Il est une sous partie du T2L, le lien avec le BL est basé sur l'immatriculation de la remorque.

## Compte-rendu - Envisan

Filiale environnement du groupe Jan De Nul

Entretien le 07/03/2018 avec Lilian Rahyr, Responsable technico-commercial

### Description des activités du chargeur :

Le groupe Jan De Nul opère les activités suivantes :

- Dragage : c'est le leader mondial du dragage. Cette activité concentre 80% de son chiffre d'affaires.
- Génie Civil, Travaux publics : 15% du chiffre d'affaires, principalement en Belgique
- Environnement : Cette activité est réservée à sa filiale Envisan, qui réalise 5% du chiffre d'affaires du groupe.

Envisan est spécialisée dans les domaines suivants :

- Dépollution des terres
- Traitement de sédiments contaminés
- Gestion des déchets spéciaux

Il y a 2 façons de traiter :

- Travaux de dépollution in situ
- Transport des matériaux sur des plateformes de traitement et de transit.

Le CPEM d'Envisan à Toulon (Centre de Production d'EcoMatériaux) et une plateforme de traitement et transit de déchets non dangereux, principalement des sédiments et des terres. Envisan ne dispose pas de bord à quai donc quand il y a des opérations avec acheminement par voie maritime, ils sont clients de la chaîne logistique du port.

Exemple de l'arrivée de sédiments par voie maritime

- Une fois le bateau à quai :
  - Les lamaneurs arriment le navire
  - Déchargement par les opérateurs de la chambre de commerce avec la grue LHM180. La prestation est payée par la société de dragage
  - CGMV utilise ensuite sa trémie et ses bennes étanches pour transporter les sédiments jusqu'au CPEM, opération payée par Envisan

### Outils informatiques :

L'organisation associée aux opérations d'acheminement des matériaux dans la zone portuaire se fait sans outil informatique pour Envisan.

- Les échanges téléphoniques à quelques acteurs engendrent souvent des échanges ultérieurs entre acteurs, avec parfois des informations obsolètes ou erronées.
- Il y a beaucoup de cloisonnement dans les informations, il est donc complexe de savoir si le traitement de façon urgente de matière est possible ou non :

- Quai Lo-Lo occupé ou non
- Disponibilité des manutentionnaires
- ...

Les échanges de données dans lesquels Envisan intervient sont les suivants

- En entrée de marchandise :
  - Camion :
    - Fiche d'identification déchet (FID) pour accord de prise en charge et cotation
    - Certification d'acceptation préalable (CAP) : pour rentrer la matière dans le CPEM
    - Bon de transport / bordereau de suivi de déchet : document de traçabilité. Il y en a un par camion.
  - Maritime :
    - Document de mouvement des déchets entre Monaco et Toulon
      - Envisan le récupère à l'arrivée du bateau
      - Il est validé par l'expéditeur et Envisan
      - Il sert à la facturation de la prestation du manutentionnaire CGMV
- En sortie :
  - Envisan n'a jamais fait de sortie de matière par voie maritime.
  - Ils demanderaient une cotation à AMV, qui fournit un prix et la possibilité de l'organisation
  - Ils appelleraient ensuite les manutentionnaires pour organiser le tout

### **Besoins :**

Un outil qui unifierait les actions de tous les acteurs de la chaîne logistique portuaire, mais également la CCI et l'autorité portuaire, permettrait d'avoir des informations cohérentes, partagées en un seul endroit.

Cet outil pourrait disposer d'une « vue entreprise » qui lui permettrait d'afficher des informations actualisées pertinentes pour son activité.

## Compte-rendu - WORMS

WORMS, agence maritime opérant exclusivement pour l'armateur U.N. Ro-Ro.  
Entretien le 07/03/2018 avec Thierry Meillour, Directeur

### **Périmètre d'actions :**

Toulon :

- 3 escales par semaine, pour un total de 60000 remorques par an.
- La ligne maritime a été ouverte en aout 2010 à Marseille puis transférée en janvier 2011 sur Toulon. 10000 remorques ont été transportées la première année.
- Il y a 3 jours de transit entre Pendik et Toulon et il faut 12h pour réaliser les opérations de chargement et de déchargement (durée de l'escale)

Trieste reçoit un trafic plus gros avec 10 escales par semaine et 300000 remorques par an.

Le poste Ro-Ro du port de Brégaillon est équipé de ducs d'albe pour arrimer les navires. La ligne maritime représente 80% à 90% du flux du port de Brégaillon.

La répartition des remorques est la suivante :

- 2/3 de remorques isolées. Un docker est donc nécessaire pour la tracter hors du navire et la garer sur le parking
- 1/3 des remorques ont leur tracteur. Les conducteurs poids-lourd chargent et déchargent eux-mêmes leur camion. Ils arrivent la veille à Toulon par avion (Fos) et bus. WORMS est chargé de cette prestation.
- 5% du trafic est du convoi exceptionnel comme par exemple des voiliers (7 mètre de hauteur disponible dans le navire), wagons de métro, conteneurs gerbés.

Il y a une demande de plus en plus importante pour un report modal vers le train, dans une logique écoresponsable chez les chargeurs :

- Connexion ferroviaire à l'abandon depuis 7/8 ans, rénovation en cours de l'ITE (Installation Terminal Embranché)
- Le report est possible vers le Nord de la France, à Miramas avec le terminal de Novatrans et ses lignes vers Valenton et Dourges. Novatrans ne prend en charge actuellement que les conteneurs 45 pieds. A partir d'avril 2018, pour répondre à la demande croissante, Novatrans pourra mettre des remorques sur les trains.
- A Miramas, Metrocargo offre un service rail vers Gênes et Trieste pour des conteneurs 20 pieds et 40 pieds.
- A Trieste, il y a 30% des flux en report modal sur le rail. L'objectif du port est de faire progresser cette part à 50%.

### **Outils informatiques :**

Il n'y a pas de dématérialisation, tout est fait sur papier (+ de 40000 documents papier par mois)

- WORMS ne sait pas où sont les remorques sur le parking, si elles ont été débarquées ou emportées par le transporteur.
- Par conséquent, les processus ne sont pas industrialisés. En 2 ans, ils sont passés de 10 employés à 15 (valable selon lui pour tous les acteurs portuaires)

PCS ErisLiner :

- Pour cause de mauvais paramétrage initial et des choix fait lors du projet, il n'est pas reconnu par la Douane.
- WORMS transmet les FALS

Trafic 2000 :

- Pour les marchandises dangereuses (sous ADR : Accord for Dangerous goods by Road), WORMS rentre les données manuellement dans l'outil

Sécurité :

- Le réseau de vidéosurveillance actuel est jugé non adapté aux besoins :
  - Couverture partielle
  - Non partagé, réservé à la CCI et à l'Autorité Portuaire
  - Pas de RFID pour le tracking
- RFID :
  - Il y a des erreurs de comptage ou de sélection des camions pour l'embarquement.

- Le parking est saturé mais gratuit. Il est censé être payant, mais en pratique ce n'est pas facturé car les temps de présence des remorques ne sont pas enregistrés.
- Courant 2018, la CCI doit mettre en place un système RFID
  - Il permettra de calculer les temps de stationnement et donc de facturer.
  - WORMS espère que les données seront partagées pour le comptage des camions.

#### UNRORO :

- La compagnie maritime met à disposition un outil (Nom : extranet) pour que les compagnies de transport puissent s'enregistrer :
  - Le transporteur réserve une place dans un bateau
  - WORMS valide la réservation. Lorsque le navire est presque plein, WORMS ne peut pas valider car il n'y a pas la certitude d'avoir une place (variance du nombre de tracteurs, camions plus petits)
  - Le système est uniquement commercial et ne gère pas les opérations logistiques.
  - C'est l'armateur qui décide des remorques qui embarquent. Il édite des listings d'immatriculation.

Le camion arrive avec son CMR (Convention de transport de Marchandise par la Route) mais WORMS ne s'en occupe pas.

#### Formulaires :

##### A l'export :

- Le cargo manifest est édité par WORMS
- Les transitaires valident les opérations douanières, ce qui permet à WORMS de donner la clearance au navire.
- Il n'y a pas de BL (Bon de Livraison) pour les remorques (car pas de transfert de propriété)
- WORMS communique aux dockers CGMV les listings de pointage.

##### A l'import :

- WORMS reçoit le cargo manifeste et extrait les informations :
  - Pour les pointeurs
  - Pour la CCI : pour l'identification des camions à garer en zone IST
  - Pour les Douanes

#### Interchange List :

C'est la liste de tous les dommages observés au départ de la Turquie. Elle est transmise par U.N. Ro-Ro. Elle est communiquée aux manutentionnaires par WORMS à chaque chargement / déchargement.

#### **Besoins :**

Ils ont besoin de se connecter plus facilement au réseau RTE-T

La gestion tout papier est très gênante pour l'activité.

- Ils veulent donc un CCS car ils passent la majorité du temps à échanger par téléphone et par mail pour gérer les flux et coordonner les opérations.
- L'informatisation va indirectement renforcer la sécurité et la sûreté grâce au renforcement des procédures.

L'outil CIRCUMVECTIO devra être compatible avec le système du futur opérateur ferroviaire de Toulon.



Il y a 2 parkings d'attente :

- Aujourd'hui ils sont en accès libre pour les camions, ils sont donc saturés
  - A l'origine ils devaient servir pour laisser le temps aux camions pour faire leurs opérations aux douanes, les autorisations etc.
- Thierry Meillour n'est pas favorable au parking d'Escota pour en faire un avant-port.
  - Il considère que l'effort à faire est d'abord à Toulon pour gérer plus efficacement les flux à Toulon, en faisant payer les parkings, et grâce à l'informatisation.
  - Il faudrait également un poste WORMS sur le parking d'Escota, pour gérer une partie des flux.
  - Trieste dispose d'un port sec relié au port par un corridor en free zone (sous douane)

L'outil devra répondre à cette problématique

Il y a un Intérêt à partager l'Interchange list avec la manutention pour ne pas la communiquer à chaque fois.

## Compte-rendu - OCTAEDRA

Editeur de l'outil ErisLiner utilisé au Port de Toulon La Seyne Brégaillon.  
Entretien le 13/03/2018 avec Yann Lenkic.

### Fonctionnalités d'ErisLiner

C'est à l'origine un outil de facturation pour la CCI :

- taxes d'outillage et d'usage
- droits de ports (navires, passagers, marchandises...)
- AOT (Autorisation d'Occupation Temporaire)

Un module d'exploitation (module de gestion d'escale) a été intégré à ce premier bloc facturation.  
Un module spécifique pour les services de l'état leur permet d'accéder en lecture uniquement à l'ensemble des informations et des flux de l'outil.

Les données renseignées dans ErisLiner sont :

Concernant l'escale et les navires :

- Les agents maritimes saisissent les informations sur les escales qui permettront d'établir automatiquement les DN dans ErisLiner
  - Soit manuellement en renseignant le nombre de passagers, le nom du commandant, ...
  - Soit de façon plus automatique en renseignant un fichier directement sous format csv. Cela peut être fait de 2 ans avant (escale croisières) à quelques heures avant l'escale.
  - Au niveau de l'escale, l'agent maritime demande les services payant qu'il souhaite pour le navire : (eau, électricité, lamanage...)
- Les autres déclarations (type FAL, DMD, sanitaires...) sont faites de plusieurs façon :
  - La FAL1 est remplie automatiquement d'après les informations de l'escale et les bases de données
  - La FAL2 n'est pas obligatoire. En pratique, aucune interface n'étant prévue, il faudrait la remplir à la main. Ce n'est pas fait.
  - Autres FAL : les formulaires sont remplis manuellement dans l'outil
  - Il est également possible de déposer les PDF des déclarations sur un serveur FTP. Les données sont alors conservées mais non rentrées dans l'outil. Seules les données obligatoires spécifiques de Trafic 2000 sont ressaisies.

Concernant les marchandises :

- Seul ce qui est requis pour facturer est saisi dans l'outil :
  - Le vrac est facturé selon des catégories très larges. Peu d'informations sont donc requises
  - Le Ro-Ro est facturé à la tonne, de façon agrégée à chaque escale. Il n'est pas possible de remplir le fichier Eurostat avec ces données.
  - Il y a un fichier d'import au format CSV disponible sur ErisLiner pour charger les données de marchandise, il est possible de renseigner ces données manuellement également.
- Le fichier Eurostat, obligatoire, est créé par un agent de la CCI basé à la Capitainerie. Il est construit sur la base des BL.

#### Statistiques :

- ErisLiner envoie tous les messages obligatoires à Trafic 2000, de façon transparente pour l'utilisateur

#### Douane :

Sur Toulon il n'y a pas d'interfaçage avec la Douane, les documents sont transmis en version papier. Or les DN sont construites automatiquement par ErisLiner. Les utilisateurs sont autonomes pour imprimer les DN.

#### Autres fonctionnalités :

- Chaque utilisateur a accès aux données dont il a droit sur le logiciel, en fonction de ses habilitations
- A chaque création d'escale, matière dangereuse, changement de place à quai ou annulation les acteurs clés sont avertis par mail
- A Ajaccio, les dockers ont leur fiche journalière avec toutes les informations nécessaires du jour extrait de ErisLiner
- A Ajaccio, la FAL2 est envoyée après l'arrivée de l'escale à Trafic 2000 voir après le départ du navire à la douane

Les agents maritimes transmettent des documents type BL détaillées pour la facturation et peuvent faire des demandes spéciales qui seront quand même centralisées au sein de l'outil (type remorquage etc.) - ErisLiner est en capacité de centraliser tous les acteurs

#### Architecture technique :

- Hébergement chez OVH à Paris.
  - Il est possible de l'avoir On Premise, ce que sera fait par exemple sur le port d' Ajaccio.
- Base de données MySQL

## Compte-rendu – Douane de Toulon

Entretien le 15/03/2018 avec Alain Simon Chef de service du Bureau principal des douanes de Toulon-La Seyne

Des travaux sont en cours pour établir une interface entre la Douane de Toulon et ErisLiner.

L'intérêt principal de la Douane est que le port dispose d'un CCS (Cargo Community System) afin de dématérialiser l'ensemble de la chaîne d'information et de contrôle associé au passage de la marchandise extracommunautaire.

## Compte-rendu – Autorité portuaire

Autorité portuaire du Port de Toulon La Seyne-Brégaillon, concédant l'exploitation à la CCI Var  
Entretien le 16/03/2018 avec Christopher Ackland, Chef de Service Bureau Central du Port de Toulon

### Périmètre d'actions

La CCI est le gestionnaire historique du port depuis plus de 50 ans. Lors de la mise en œuvre de la loi de décentralisation, l'Autorité Portuaire a été créée à la Métropole et la CCI a repris le rôle d'exploitant uniquement via une concession.

La CCI a actuellement un rôle commercial.

L'autorité est principalement « témoin » du trafic :

- Elle organise et finance les travaux des infrastructures portuaires.
- Elle n'a qu'un impact très limité dans le développement du trafic fret en particulier.

La douane encaisse les droits de ports pour le compte de l'Autorité sur la base des DN (Déclaration sur les Navires) et des DSM (Déclaration sur les marchandises)

En pratique, l'Autorité Portuaire est en concertation avec la CCI sur de nombreux sujets, qui reste très « puissante » de par l'historique et sa proximité avec les entreprises locales.

### Outils informatiques

Les clients principaux du port sont Corsica Ferries et WORMS / U.N. Ro-Ro.

Les DN sont gérées de la façon suivante : (envoyée avec les DSM)

- Un agent de TPM récupère au bureau de la douane le DN 1 fois par semaine (temps passé : 1h/sem)
- Il classe ensuite les DN par type de trafic, de navire... (4h/sem)
- Il ressaisi informatiquement une partie des informations des DN dans des tableaux Excel (4h/sem) afin de réaliser des contrôles de cohérence sur les données liées à la facturation. On note que les DN traitées sont celle de M-2, mais elles n'arrivent pas dans l'ordre.
- Une fois traitées, les données sont transmises à la CCI pour vérifier la facturation réalisée par ErisLiner

Les erreurs rencontrées dans les DN sont les suivantes :

- Mauvais calcul du volume taxable
- Problème sur les catégorisations de marchandises
  - Si cela engendre un manque à gagner pour l'Autorité Portuaire, la douane est prévenue par mail ou à l'oral pour régularisation.
  - Il n'y a pas de cas de trop perçu
- Si une mauvaise marchandise est déclarée, c'est le rôle de la douane de s'en rendre compte

L'Autorité portuaire est également chargée de la sureté :

- La redevance sureté pour le contrôle d'accès des marchandises est calculée sur la base des informations renseignées dans la DSM :
  - Il y a en règle générale 1 DSM par transitaire et par escale.
  - Elle est complétée par les transitaires qui l'envoient à l'agent maritime.
  - L'agent maritime contrôle la DSM pour valider que les marchandises de la DSM sont effectivement parties ou sorties du navire, puis envoie la DN avec la somme des

tonnages des DSM à l'autorité en PDF. Sans intervention de l'Autorité Portuaire, elles seront ensuite envoyées aux douanes et tamponnées par la douane

- L'Autorité additionne le tonnage entrée et sortie pour la rentrer dans Alizée (outil de gestion des ports de plaisance pour le calcul de la redevance plaisance) qui donne le montant dû de la redevance sureté.

C'est la CCI qui est responsable du contrôle d'accès sur le port de Toulon Centre (TCA). L'autorité ne perçoit donc pas de redevance de Corsica Ferries qui opère sur cette partie du port (Corsica est de plus son propre agent maritime et transitaire)

L'autorité n'intervient pas dans le flux des DMD (Déclaration Matières Dangereuses)

La division P3S gère les entrées et sortie du port de Brégaillon. Ils attribuent les autorisations d'entrée sur le port :

- Pour les camions : sur la base de la plaque d'immatriculation (pas de demande de CMR)
- Pour les entreprises ou les personnes : badge

La CCI gère l'entrée de la ZAR (Zone d'Accès Restreint, il y en a 2 : mole d'armement et Brégaillon) et l'Autorité l'entrée de la ZNLA (Zone Non Librement Accessible).

### **Besoins**

La Douane nationale a refusé de s'interfacer avec ErisLiner pour cause de non fiabilité

ErisLiner ne gère pas la TVA pour les transports nationaux

La plateforme CIRCUMVECTIO devrait pouvoir intégrer la base de données Seaweb (Lloyd's) pour avoir automatiquement les informations du navire justes et détaillées

Un CCS est nécessaire, notamment pour l'intégration des opérations douanières

RFID :

- La division P3S est intéressée pour savoir où sont les remorques pour des raisons de sureté. Il n'y a pas d'autres intérêts à déployer la RFID pour l'Autorité

## **Compte-rendu – CMDT**

Organisation de transports internationaux de marchandises et établissement des formalités douanières.

Entretien le 04/04/2018 avec Axel Aleya, représentant CMDT à Toulon.

### **Périmètre d'actions**

En tant que commissionnaire en douanes, CMDT intervient sur les flux d'import et d'export extra-communautaires.

A l'import, son rôle est de créer les déclarations d'importation, les faire valider par la Douane et de les fournir au transporteur.

A l'export, CMDT gère le flux des fiches transitaires et des ordres de mise à quai entre les transporteurs et les agents maritimes.

### **Outils informatiques**

Akanea

- Outil interne interfacé à Prodouanes en temps réel.

- L'outil permet de générer la déclaration d'importation
- Les informations requises pour compléter ces informations sont remises par l'armateur ou son agent maritime : facture, liste de colisage
- Côté turc, la déclaration d'exportation contient les informations qui vont devenir le manifeste de transport

### **Besoins**

Le transitaire n'est pas en mesure d'anticiper ses opérations à l'import dans la mesure où :

- il ne sait pas si la marchandise dont il a la charge a débarqué.
- Ce sont les navires qui transportent les informations nécessaires aux déclarations d'importations (factures et liste de colisage). Les agents maritimes vont récupérer ces informations auprès des capitaines qu'ils redistribuent aux différents transitaires par la suite.
- Le processus n'est pas automatisé ou normalisé, les transitaires étant prévenus par mail ou par téléphone.

CMDT n'a pas connaissance du manifeste cargo, ne sait pas ce qui a été déchargé, où, quand, comment... Le manifeste cargo contient des informations agrégées et donc confidentielles car concernant des marchandises traitées par différents transitaires.

Sortie de la marchandise :

- La déclaration d'importation est complétée dans AKANEA et soumise à validation par la Douane via l'interface informatique.
- La déclaration est ensuite imprimée par le transitaire et tamponnée par la Douane.
- Elle est ensuite remise au transporteur.

Il y a un dédoublement du contrôle menant à une perte de temps pour les acteurs (la douane pour le contrôle pour le transitaire pour tout le papier, pour l'agent pour qui tous les documents sont en double).

La déclaration est également remise à la CCI pour statistiques.

## **Compte-rendu – Corsica Ferries**

Opérateur de ferry pour le transport passager et fret

Entretien le 10/04/2018 avec Stéphane Bozzano, Chef d'escale au Port de Toulon

Corsica Ferries gère pour ses lignes les responsabilités d'un armateur et d'un agent maritime. Il y a peu d'échanges avec les autres acteurs portuaires.

La réservation de fret (Ro-Ro et conventionnel) se fait sur la base du mètre linéaire directement depuis leur site internet. Le client y renseigne la nomenclature NST de la marchandise et son poids en plus de la longueur du camion.

En cas d'ensemble roulant non accompagné (sans tracteur), Corsica informe le manutentionnaire du port pour le chargement et le déchargement. Un email est envoyé automatiquement par le système informatique de Corsica Ferries indiquant :

- Le nom du navire et sa date d'arrivée
- Le nombre de remorque à transporter et leurs poids

Les échanges avec la Capitainerie, l'Autorité Portuaire et la CCI sont les mêmes que pour les autres acteurs.

### 3 – Documents annexes

#### A- Ship Pre-arrival security information form

## *PORT de TOULON/LA SEYNE*

### SHIP PRE-ARRIVAL SECURITY INFORMATION FORM

FOR ALL SHIPS PRIOR TO ENTRY INTO THE PORT OF AN EU MEMBER STATE  
(SOLAS REGULATION XI-2/9 AND ARTICLE 6.1 OF REGULATION (EC) No. 725/2004)

**TO BE SUBMITTED TO THE COMPETENT AUTHORITY FOR MARITIME SECURITY  
OF THE PORT OF ARRIVAL**

<i>Particulars of the ship and contact details</i>							
IMO number				Name of ship			
Port of registry				Flag State			
Type of ship				Call Sign			
Gross Tonnage				Inmarsat call numbers (if available)			
Name of Company				CSO name & 24 hour contact details			
Port of arrival				Port facility of arrival (if known)			
<i>Port and port facility information</i>							
Expected date and time of arrival of the ship in port (ETA)							
Primary purpose of call							
<i>Information required by SOLAS regulation XI-2/9.2.1</i>							
Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC)?	YES	ISSC	NO - why not?			Issued by (name of Administration or RSO)	Expiry date (dd/mm/yyyy)
Does the ship have an approved SSP on board?	YES	NO	Security Level at which the ship is currently operating?	Security Level 1	Security Level 2	Security Level 3	
Location of ship at the time this report is made							
List the last ten calls at port facilities in chronological order (most recent call first):							
No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Port	Country	UNLOCODE (if available)	Port facility	Security Level
1							SL =
2							SL =
3							SL =
4							SL =
5							SL =
6							SL =
7							SL =
8							SL =

9							SL =	
10							SL =	
Did the ship take any special or additional security measures, beyond those in the approved SSP? If the answer is YES, indicate below the special or additional security measures taken by the ship.							YES	NO
<b>No.</b> (as above)	<b>Special or additional security measures taken by the ship</b>							
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
List the ship-to-ship activities, in chronological order (most recent first), which have been carried out during the period of the last ten calls at port facilities listed above. Expand table below or continue on separate page if necessary – insert total number of ship-to-ship activities:								
Have the ship security procedures specified in the approved SSP been maintained during each of these ship-to-ship activities?							YES	NO
If NO, provide details of the security measures applied in lieu in the final column below.								
No.	Date from (dd/mm/yyyy)	Date to (dd/mm/yyyy)	Location or Longitude and Latitude	Ship-to-ship activity	Security measures applied in lieu			
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								

General description of the cargo aboard the ship			
Is the ship carrying any dangerous substances as cargo covered by any of Classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 or 8 of the IMDG Code?	<b>YES</b>	<b>NO</b>	If YES, confirm Dangerous Goods Manifest (or relevant extract) is attached
Confirm a copy of ship's crew list is attached	<b>YES</b>	Confirm a copy of the ship's passenger list is attached	<b>YES</b>
<i>Other security related information</i>			
Is there any security-related matter you wish to report?	<b>YES</b>	Provide details:	<b>NO</b>
<i>Agent of ship at intended port of arrival</i>			
Name:	Contact details (Tel. no.):		
<i>Identification of person providing the information</i>			
Title or Position (delete as appropriate): Master / SSO / CSO / Ship's agent (as above)	Name:	Signature:	
Date/Time/Place of completion of report			



**B- MMDG**

**MULTIMODAL DANGEROUS GOODS FORM**

This form may be used as a dangerous goods declaration as it meets the requirements of SOLAS 74, chapter VII, regulation 4; MARPOL 73/78, Annex III, regulation 4

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| 1 Shipper/Consignor/Sender | 2 Transport document number                |
|                            | 3 Page 1 of    pages                       |
|                            | 4 Shipper's reference                      |
|                            | 5 Freight Forwarder's reference            |
| 6 Consignee                | 7 Carrier (to be completed by the carrier) |

**SHIPPER'S DECLARATION**

I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described below by the Proper Shipping Name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded and are in all respects in proper condition for transport according to the applicable international and national governmental regulations.

- 8 This shipment is within the limitations prescribed for: 9 Additional handling information  
(Delete non-applicable)

PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT	CARGO AIRCRAFT ONLY
---------------------------------	------------------------

- 10 Vessel/flight no. and date                      11 Port/place of loading

- 12 Port/place of discharge                      13 Destination

- |                   |  |                 |          |
|-------------------|--|-----------------|----------|
| 14 Shipping marks | *Number and kind of packages; description of goods | Gross mass (kg) | Net mass |
| (kg)              | Cube (m <sup>3</sup> )                             |                 |          |

- |  |                   |                                     |                      |  |
|--|-------------------|-------------------------------------|----------------------|--|
| 15 Container identification No./<br>vehicle registration No. | 16 Seal number(s) | 17 Container/vehicle size &<br>type | 18 Tare mass<br>(kg) | 19 Total gross mass<br>(including tare) (kg) |
|--|-------------------|-------------------------------------|----------------------|--|

**CONTAINER/VEHICLE PACKING CERTIFICATE**

I hereby declare that the goods described above have been packed/loaded into the container/vehicle identified above in accordance with the applicable provisions. †

**MUST BE COMPLETED AND SIGNED FOR ALL CONTAINER/VEHICLE LOADS BY PERSON RESPONSIBLE FOR PACKING/LOADING.**

- 20 Name of company

**21 RECEIVING ORGANISATION RECEIPT**

Received the above number of packages/containers/trailers in apparent good order and condition unless stated hereon: RECEIVING ORGANISATION REMARKS:

Haulier's name

Vehicle reg. no.

Signature and date

22 Name of company  
(OF SHIPPER  
PREPARING  
THIS NOTE)

Name/Status of declarant

Name/status of  
declarant

Place and date

Place and date

Signature of declarant

DRIVER'S SIGNATURE

Signature of declarant

\* **DANGEROUS GOODS:**

You must specify: UN No., Proper Shipping Name, hazard class, packing group, (where assigned) marine pollutant and observe the mandatory requirements under applicable national and international governmental regulations. For the purposes of the IMDG Code see

[5.4.1.4](#)

† For the purposes of the IMDG Code, see [5.4.2](#)

**Documentary Aspects of the International Transport of Dangerous Goods  
Container/Vehicle Packing Certificate**

The signature given overleaf in Box 20 must be that of the person controlling the container/vehicle operation.

It is certified that:

The container/vehicle was clean, dry and apparently fit to receive the goods.

If the consignments include goods of class 1, other than division 1.4, the container is structurally serviceable.

No incompatible goods have been packed into the container/vehicle unless specially authorised by the Competent Authority.

All packages have been externally inspected for damage and only sound packages packed.

Drums have been stowed in an upright position, unless otherwise authorised by the Competent Authority.

All packages have been properly packed and secured in the container/vehicle.

When materials are transported in bulk packagings the cargo has been evenly distributed in the container/vehicle.

The packages and the container/vehicle have been properly marked, labelled and placarded. Any irrelevant mark, labels and placards have been removed.

When solid carbon dioxide (CO<sub>2</sub> - dry ice) is used for cooling purposes, the vehicle or freight container is externally marked or labelled in a conspicuous place, e.g. at the door end, with the words: DANGEROUS CO<sub>2</sub> GAS (DRY ICE) INSIDE - VENTILATE THOROUGHLY BEFORE ENTERING.

When this Dangerous Goods Form is used as a container/vehicle packing certificate only, not a combined document, a dangerous goods declaration signed by the shipper or supplier must have been issued/received to cover each dangerous goods consignment packed in the container.

**Note:** The container packing certificate is not required for tanks

**C- Demande d'attribution de Poste à Quai**

Direction  
 Départementale  
 des Territoires et de la  
 Mer

Var

Service  
 DML/CAPTAINERIE  
 Port de TOULON



**DEMANDE d'ATTRIBUTION de POSTE à QUAI\***  
*Berth Request Toulon Port*

CONSIGNATAIRE <sup>1</sup> Agent		ARMATEUR <sup>1</sup> Shipowner			
NAVIRE Ship name		N° IDENTIFICATION N°IMO		PAVILLON Flag	
LONGUEUR L.O.A		LARGEUR Beam		TE max ARRIVÉE Max Draft	
JAUGE BRUTE Gross Tonnage		JAUGE NETTE Net Tonnage		AVARIES <sup>2</sup> Average	
NOMBRE TOTAL de PERSONNES à BORD		ÉQUIPAGE <sup>3</sup> Crew		PASSAGERS <sup>3</sup> Passengers	
NATURE du CHARGEMENT Cargo		MARCHANDISES DANGEREUSES Dangerous goods	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> yes no	DÉCHETS <sup>4</sup> Garbages	ISPS OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> yes no
					Si oui Niveau : <i>If Yes Level :</i>
PROVENANCE Port of call			DESTINATION Next port of call		
POSTE à QUAI demandé Berth Request		DATE & HEURE probables d'ARRIVÉE sur rade (ETA)		DATE&HEURE probables de DÉPART (ETD)	
REMORQUEUR <sup>5</sup> Tug		LAMANAGE Linemen/Boatmen	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> yes no	EAU <sup>4</sup> Fresh Water OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> yes no	
DIVERS <sup>5</sup>					

<sup>1</sup> Préciser Nom, adresse, téléphone, mail

<sup>2</sup> Navire ou appareils ou cargaison : joindre détails

<sup>3</sup> Nombre

<sup>4</sup> Quantité m3

<sup>5</sup> Préciser demande : électricité, soutes, travaux, bennes à déchets...

*Demande à envoyer par fax au 04 94 03 38 69 ou mail à [dtpm-toulonport@var.gouv.fr](mailto:dtpm-toulonport@var.gouv.fr)*

**24 heures à l'avance ou au départ du port précédent, au moins 48 heures ouvrables avant l'escale prévue en cas de transports de matières dangereuses**






11. Signature du capitaine, de l'agent ou de l'officier dûment autorisés et date



## PORT de TOULON/LA SEYNE

### DECLARATION MARITIME DE SANTE

*A remplir par les capitaines des navires en provenance de ports étrangers et à présenter aux autorités compétentes.*

Présentée au port de ..... Date .....

Nom du navire ou du bateau de navigation intérieure ..... Numéro  
d'immatriculation/OMI .....

en provenance de ..... à destination de .....

(Nationalité) (Pavillon du navire) ..... Nom du capitaine  
.....

Jauge brute (navire) .....

Jauge (bateau de navigation intérieure) .....

Certificat valable de contrôle/d'exemption de contrôle sanitaire à bord ? Oui ..... Non .....

Délivré à ..... Date .....

Nouvelle inspection requise ? Oui ..... Non .....

Le navire/bateau s'est-il rendu dans une zone affectée telle que définie par l'OMS ? Oui .... Non .....

Nom du port et date de la visite .....

Liste des escales depuis le début du voyage (avec indication des dates de départ) ou au cours des 30 derniers jours,  
à moins que le voyage n'ait duré moins de 30 jours :

.....

.....

Si l'autorité compétente du port d'arrivée en fait la demande, liste des membres de l'équipage, passagers ou autres personnes qui ont embarqué sur le navire/bateau depuis le début du voyage international ou au cours des 30 derniers jours, à moins que le voyage n'ait duré moins de 30 jours, et nom de tous les ports/pays visités au cours de cette période (ajouter les noms dans le tableau ci-après) :

1) Nom ..... embarqué à : 1) ..... 2) ..... 3) .....

2) Nom ..... embarqué à : 1) ..... 2) ..... 3) .....

3) Nom ..... embarqué à : 1) ..... 2) ..... 3) .....

Effectif de l'équipage .....

Nombre de passagers à bord .....

#### Questions de santé

1) Y a-t-il eu un décès à bord au cours du voyage, autrement que par accident ? Oui ..... Non .....

Si oui, donner les détails dans le tableau ci-après. Nombre total de décès .....

2) Y a-t-il à bord, ou y a-t-il eu au cours du voyage international, des cas suspects de maladie de caractère infectieux ?

Oui ..... Non ..... Si oui, donner les détails dans le tableau ci-après.

3) Le nombre total de passagers malades au cours du voyage a-t-il été supérieur à la normale/au nombre escompté ?

Oui ..... Non ..... Quel a été le nombre de malades ?.....

4) Y a-t-il actuellement des malades à bord ? Oui ..... Non ..... Si oui, donner les détails dans le tableau ci-après.

5) Un médecin a-t-il été consulté ? Oui ..... Non .... Si oui, donner les détails du traitement ou des avis médicaux dans le tableau

ci-après.

6) Avez-vous connaissance de l'existence à bord d'une affection susceptible d'être à l'origine d'une infection ou de la propagation

d'une maladie ? Oui ..... Non ..... Si oui, donner les détails dans le tableau ci-après.

7) Des mesures sanitaires quelconques (quarantaine, isolement, désinfection ou décontamination, par ex.) ont-elles été prises à bord ?

Oui ..... Non ..... Si oui, préciser lesquelles, le lieu et la date



.....  
 8) Des passagers clandestins ont-ils été découverts à bord ? Oui .... Non .... Si oui, où sont-ils montés à bord (à votre connaissance) ?

9) Y a-t-il un animal/animal de compagnie malade à bord ? Oui .... Non ....

Note : En l'absence d'un médecin, le capitaine doit considérer les symptômes suivants comme des signes faisant présumer l'existence d'une maladie de caractère infectieux :

a) fièvre, persistant plusieurs jours, accompagnée de : i) prostration ; ii) diminution de la conscience ; iii) hypertrophie

ganglionnaire ; iv) ictère ; v) toux ou difficultés respiratoires ; vi) saignements inhabituels ; ou vii) paralysie.

b) fièvre, ou absence de fièvre, accompagnée de : i) érythème ou éruption cutanée aigus ; ii) forts vomissements (non provoqués par le mal de mer) ; iii) diarrhée sévère ; ou iv) convulsions récurrentes.

Je déclare que les renseignements et réponses figurant dans la présente déclaration de santé (y compris le tableau) sont, à ma connaissance, exacts et conformes à la vérité.

Signé .....

Capitaine

Contresigné .....

Médecin de bord (s'il y a lieu)

Date .....

No m	Classe ou fonction à bord	Age	Sexe	Nationalité	Port et date d'embarquement	Nature de la maladie	Date d'apparition des symptômes	Signalé au médecin du port?	Issue <sup>1</sup>	Médicaments ou traitements administrés au patient	Observations
------	---------------------------	-----	------	-------------	-----------------------------	----------------------	---------------------------------	-----------------------------	--------------------	---	--------------

<sup>1</sup> Indiquer : 1) si la personne s'est rétablie, si elle est encore malade ou si elle est décédée ; et 2) si la personne est encore à bord, si elle a été évacuée

AJOUTER DN, FAL 2, Fiche transport