

CHARTE BTS

Utilisation obligatoire et correcte du système BTS pour les opérateurs de terminaux et les opérateurs fluviaux au port d'Anvers

1. Définitions

- **ATA** = Actual Time of Arrival (temps réel d'arrivée). Moment effectif où un navire passe un emplacement ou y mouille.
- **ATD** = Actual Time of Departure (temps réel de départ). Moment effectif où un navire quitte un emplacement.
- **BO** = Barge Operator (opérateur fluvial). Tous les transporteurs actifs dans le transport fluvial de conteneurs et arrivant au Port d'Anvers par bateaux de navigation intérieure et/ou de convois poussés.
- **BTS** = Barge Traffic System. Application web accessible via www.portofantwerp.com/secured/bts. L'application permet d'introduire des notifications préalables et des demandes de délai.
- **BTS Charter (charte BTS)** = Ensemble de règles régissant le traitement de la navigation intérieure avec conteneurs dans le port.
- **Décret portuaire** = Décret du Parlement flamand du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes.
- **Déchargement/chargement perdu** = Conteneurs ne pouvant être déchargés d'une allège ou chargés sur une allège par suite de modifications du planning.
- **OGT** = temps convenu de traitement le jour D-1
- **PoA** = Port of Antwerp (Port d'Anvers). L'ensemble des écluses et docks gérés par l'Autorité Portuaire d'Anvers, tant sur la rive gauche que sur la rive droite de l'Escaut (à l'exception des docks suivants : Straatsburgdok, Lobroekdok, Grote Dok et Kleine Dok à Merksem, ainsi que du quai à hauteur de Hoboken), de même que la partie de l'Escaut et de la rade dont l'exploitation est du ressort de l'Autorité Portuaire d'Anvers.
- **RTA** = Recommended Time of Arrival (temps recommandé d'arrivée). Moment recommandé de mouillage d'un navire; le RTA est indiqué par l'opérateur de terminal.
- **TO** = Terminal Operators (opérateurs de terminal). Tous les opérateurs de terminaux qui manutentionnent des conteneurs sur leurs terrains situés dans le Port d'Anvers.

2. Principe général

Le système Barge Traffic System a été développé par l’Autorité Portuaire d’Anvers (Havenbedrijf Antwerpen – HA) pour les besoins du fonctionnement en chaîne au sein du port. BTS est un système centralisé transparent d’enregistrement et de suivi de la navigation fluviale conteneurisée au Port d’Anvers. Le système comprend une application web permettant aux opérateurs de terminaux et aux opérateurs fluviaux de gérer leurs bateaux et terminaux, d’établir un planning des terminaux, d’introduire des demandes de délai et des notifications préalables, ainsi que de suivre de façon précise l’horaire de navigation des bateaux fluviaux.

À partir du 3 septembre 2012, tous les opérateurs fluviaux et opérateurs de terminaux sont tenus d’enregistrer, impérativement et de manière correcte, leurs demandes de délais et leur planning de déchargement et de chargement de conteneurs au Port d’Anvers via le Barge Traffic System (BTS).

L’utilisation obligatoire du système BTS contribuera à un traitement plus efficace, plus sûr et plus durable du trafic portuaire. Il constitue en ce sens une mesure telle que visée à l’article 14 du Décret portuaire. L’utilisation obligatoire du BTS est également prévue dans le règlement de la police portuaire municipale (Gemeentelijke Havenpolitieverordening - art. 3.6.1). Les infractions aux règles relatives au système BTS seront, sans préjudice de l’application des dispositions du règlement tarifaire de la navigation intérieure, punissables d’amendes telles que mentionnées à l’article 11 de la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port.

L’Autorité Portuaire d’Anvers mettra en œuvre le temps, les efforts et les compétences nécessaires à la mise à disposition de la plate-forme web BTS et visera à ce que les informations données soient les plus précises possibles. Les indisponibilités éventuelles de la plate-forme web ne relèvent pas du périmètre de contrôle de l’Autorité Portuaire d’Anvers.

3. Charte BTS¹

Les opérateurs fluviaux et les opérateurs de terminaux utiliseront le système BTS selon les principes énoncés dans la charte BTS.

3.1. Cadre

3.1.1. *Objectif*

Obtenir des accords corrects et réalistes entre les BO et les TO en ce qui concerne l’arrivée / le traitement des trafics de conteneur au Port d’Anvers à l’aide de l’outil de notification BTS.

¹ Rédigée sur la base de Barge Traffic System 4.3.

3.2. Définitions jours D-2/D-1/D/D+1

Jour D-2:

- Jour où la notification est introduite dans le système BTS, à savoir le jour où les BO saisissent leurs données afin d'informer les TO.
- Le jour D-2 prend fin à 19h00 ; cette heure constitue le délai ultime pour la notification d'arrivée des allèges.

Jour D-1²:

- Jour où les TO utilisent les informations disponibles pour établir le planning des terminaux, avec feedback au système BTS. Ce feedback est utilisé par les BO pour fixer définitivement le planning des allèges (horaires de navigation des allèges prévues).
- Le jour D-1 débute au jour D-2 à 19h00 et se termine au jour D à 05h45 (début de l'exécution). Le planning est communiqué automatiquement le jour D-1 14h00 au BTS; le BTS doit disposer du planning définitif à 16h00.
- Le jour D-1 doit être un jour ouvrable, à l'exclusion des samedis, dimanches et jours fériés.

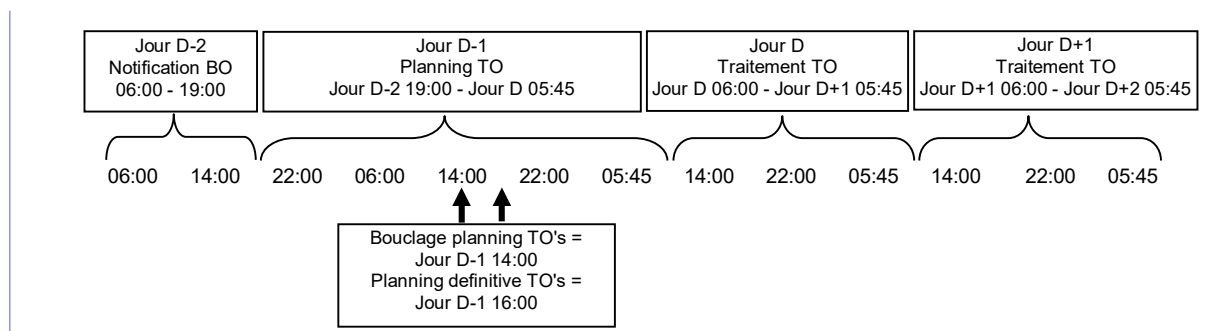
Jour D:

- Jour d'exécution, à savoir le jour où les allèges arrivent au port et où les plannings de terminaux et d'allèges sont exécutés.
- Le jour D débute à 06h00 et se termine le lendemain à 05h45.

Jour D+1:

- Jour d'exécution pour les allèges qui ne purent être traitées au jour D et qui furent dès lors reportées au lendemain.

Schéma de synthèse



² Le jour D-1 doit être un jour ouvrable, à l'exclusion des jours fériés.

Si le jour D est un jour de week-end, le jour D-1 sera toujours le vendredi précédant le week-end.

Si le jour D est un jour férié, le jour D-1 sera fixé au jour précédent, sauf si le jour férié tombe un lundi. Dans ce dernier cas, le jour D-1 sera également fixé au vendredi précédent.

Si le jour D intervient au lendemain d'un jour férié, le jour D-1 sera fixé au jour précédant le jour férié, sauf si ce dernier tombe un lundi. Dans ce dernier cas, le jour D-1 sera également fixé au vendredi précédent.

3.3. Cadre opérationnel

3.3.1. *Généralités*

- Les BO fournissent chaque TO concerné:
 - via BTS toutes les informations nécessaires, correctes et réalistes (nombres, heures, nom de l'allège, composition du convoi, etc.) au plus tard jour D-1 (19h00). Les TO utilisent ces informations afin d'optimiser les opérations aux terminaux et le traitement des allèges. Toutes les personnes actives dans les BO et les TO et qui sont impliquées dans ce processus, en sont informées.
 - par voie électronique les détails du chargement et du déchargement définitives au plus tard le jour D-1 (12h00).
- Les TO qui traitent des conteneurs au Port d'Anvers s'engagent à traiter les notifications dans BTS et de fournir leur feedback en temps utile. Dans ce contexte, les TO s'efforceront d'harmoniser leurs plannings d'allèges en vue d'atteindre les objectifs fixés.
- Les TO enregistreront au jour D-2 la capacité du terminal par demi-shift (y compris la capacité prévue pour les fenêtres fixes). Si des modifications à cette capacité ainsi déclarée surviennent le jour D-1 et/ou D, les TO l'adapteront toujours sans retard. Lors de leur notification d'allège, les BO sont tenus de tenir compte de la capacité déclarée.
- L'Autorité Portuaire d'Anvers se charge d'inciter tant les TO que les BO à un recours correct et obligatoire du système BTS. La capitainerie du Port d'Anvers veille au respect de cette note d'information.

3.3.2. *Jour D-2*

BO:

- Les notifications doivent être effectuées en temps utile au jour D-2 = avant 19 heures.
- Lors de la notification dans BTS 4.3, le calendrier du terminal est proposé visuellement. Sur le calendrier, la capacité disponible du terminal et les notifications déjà effectuées sont clairement indiquées. Les BO sont tenus d'en tenir compte lors de l'établissement de leur notification.
- Les BO sont tenus d'afficher clairement leurs possibilités d'interchangeabilité des terminaux qu'ils ont à accoster, ainsi que leurs possibilités de permuter certaines étapes dans leur horaire de navigation. Les TO recevront ainsi l'information nécessaire pour, en cas de conflits, suggérer à l'allège des accostages alternatifs demeurant dans les délais escomptés (durée de séjour dans le port) et sans que les terminaux entrent en conflits entre eux.
- Lors de notifications de bacs de poussage détachés de leur pousseur, les BO notifieront à chaque fois les bacs à traiter aux quais respectifs. Les TO sauront ainsi que tel bac est affecté à tel quai, ce qui écarte tout conflit dans BTS.

- Toute annulation doit être impérativement introduite dans le système BTS dès que cette information est connue du BO. Cette information peut être communiquée jusqu'à 19h00 sans contact téléphonique.

TO:

- Les TO communiquent avant 11h00 la capacité disponible au terminal par demi-shift pour jour D, y compris la capacité prévue pour les slots fixes (nombre de grues et de mouvements disponibles).

3.3.3. Jour D-1

BO:

- À partir du jour D-2 après 19h00, les modifications dont l'importance est supérieure à 5 conteneurs ou dont la différence d'horaire est supérieure à 1 heure seront consignées dans le système BTS APRÈS contact téléphonique avec le TO concerné.
- Après communication du planning au BTS, le BO lance le processus pour adapter les RTA en heure d'arrivée convenue (OGT). Si le RTA diffère du ETA de plus de 4 heures, BO et TO doivent discuter par téléphone du OGT.
- S'il n'y a pas de modification du RTA, celui-ci deviendra automatiquement OGT à 19 heures.
- Après validation du planning dans BTS et en cas de conflit à résoudre (compte tenu d'un horaire en conflit > 1 heure), le BO prendra l'initiative pour résoudre le conflit aussi rapidement que possible.
- Toute annulation par les BO sera d'abord communiquée par téléphone au TO, puis introduite obligatoirement dans le système BTS, cela dès que cette information est connue du BO.
- Lorsqu'une allège ne peut pas être traitée au jour D et doit être reportée au jour D+1, le BO décidera au jour D-1 entre 14h00 et 19h00 parmi les options suivantes³:
 - Maintenir le call (et call ID) de manière à ce qu'il puisse être traité le plus vite possible jour D+1
 - Maintenir le call (et call ID) mais dans ce cas, le BO fait une nouvelle proposition d'heure de disponibilité (ETA) pour le jour D+1
 - Annuler le call si l'allègement arrive pas à temps le jour D+1.

³ Applicable dès l'entrée en vigueur de la version 4.3 de BTS.

TO:

- Les TO confirment la capacité définitive du terminal par demi-shift pour le jour D (y compris la capacité prévue pour les slots fixes) et les maintient pour le jour D sauf en cas de force majeure⁴ et ce par demi-shift (nombre de grues et de mouvements).
- Les TO ont l'intention de collaborer à un niveau plus élevé, englobant l'ensemble du port. Cela implique que lors de l'établissement du planning des allèges pour le jour D-1 avant le planning définitif de 16h00, le TO tiendra compte de tous les acteurs concernés. S'il apparaît que le TO ne peut traiter comme notifié un horaire de navigation réaliste et soumis à temps, il suggèrera un horaire de navigation alternatif. Cette alternative sera éventuellement élaborée de concert avec d'autres TO et les BO concernés et évitera tout conflit avec d'autres notifications. L'information que les BO fournissent par BTS est indispensable pour atteindre cet objectif.
- Le TO apporte la modification éventuelle du RTA dans le BTS. À partir de 19h00, le RTA devient automatiquement OGT.
- Lors de conflits de planning, le TO utilisera l'information fournie concernant les interchangeabilités pour élaborer un planning alternatif permettant de respecter le plus possible l'horaire de navigation de l'allège.
- Dans les limites et possibilités de l'horaire de navigation du BO et du planning du TO, le TO traitera les allèges reportées le plus vite possible, sauf si le BO passe une autre notification. Si elle ne convient pas au planning du TO, celui-ci doit la refuser.

3.3.4. Jour D**BO:**

- Au jour de traitement, le BO devra communiquer par téléphone au TO concerné les modifications dont l'importance est supérieure à 5 conteneurs ou dont la différence d'horaire est supérieure à 1 heure, et les adapter dans le BTS.
- Lorsqu'une allège ne peut pas être traitée au jour D au moment fixé après le feedback et que le traitement doit être reportée au jour D+1, le BO informera le TO par téléphone du moment où l'allège sera à nouveau disponible pour être traitée le plus rapidement possible. Après cette concertation, le BO introduira les modifications dans le système BTS dès que possible.
- Toute annulation sera d'abord communiquée par téléphone au TO concernée, puis introduite obligatoirement dans le système BTS, cela dès que cette information est connue du BO.

⁴ Définition d'un cas de force majeure :

Causes internes : conditions météorologiques extrêmes, pannes techniques et électriques, problèmes IT, sécurité, actions syndicales, ATD modifié (uniquement pour navires dépendant des marées et imposé par les autorités), manque structurel de personnel (avec respect de la capacité minimale), travaux d'infrastructures sur l'eau. Causes externes : pannes techniques des allèges ou aux terminaux d'arrière-pays, retards aux terminaux précédents, pannes des écluses (zone portuaire intérieure et extérieure), actions syndicales, instructions des autorités et HKD (calamités).

- Pour les demandes dans le BTS pour des convois de poussage (barge de poussage combinée à plusieurs unités poussées), le convoi doit se présenter au terminal le jour D avec les unités poussées arrimées côte à côte. Leur découplage éventuel doit être effectué en temps voulu pour préparer le convoi au chargement/déchargement au RTA communiqué.

TO:

- La séquence avec feedback des allèges dans le système BTS sera suivie d'aussi près que possible par le TO, qui s'efforcera de respecter l'horaire de navigation planifié. En cas de modifications importantes et/ou de modifications ayant une répercussion sur le temps d'arrivée du TO suivant, le TO concerné prendra contact par téléphone avec le BO concerné.
- Après traitement des allèges planifiées au jour D, le TO complètera les données opérationnelles dans le système BTS; pour ce faire, le TO enregistrera dans le système BTS les données relatives aux ATA, aux ATD, aux mouvements de conteneurs effectivement traités, à l'amorce et à la conclusion des opérations.
- Le TO confirmera dans le système BTS le nouveau RTA des allèges reportées au jour D+1.