

BTS-CHARTER

Verplicht en correct gebruik BTS voor terminaloperatoren & binnenvaartoperatoren in de Haven van Antwerpen

1. Terminologie

- **ATA** = Actual Time of Arrival. De effectieve tijd waarop een schip een locatie voorbijvaart of er aanmeert.
- **ATD** = Actual Time of Departure. De effectieve tijd waarop een schip op een locatie vertrokken is.
- **Binnenvaartoperatoren (BO)** = alle vervoersondernemers die actief zijn in het binnenvaarttransport van containers en die met binnenschepen en/of duwkonvoien de Haven van Antwerpen aanlopen.
- **BTS** = Barge Traffic System, kortweg BTS, is een webtoepassing die toegankelijk is via www.portofantwerp.com/secured/bts. De toepassing laat toe vooraanmeldingen en termijnaanvragen te doen.
- **BTS-charter** = begeleidende set van regels die de afhandeling van de containerbinnenvaart in de haven kadert.
- **Haven van Antwerpen (HA)** = alle sluizen en dokken beheerd door het Havenbedrijf zowel op linker- als op rechteroever (uitgezonderd het Straatsburgdok, het Lobroekdok, het Grote en het Kleine dok te Merksem en de kade ter hoogte van Hoboken) en het gedeelte van de Schelde en van de rede waarvan de exploitatie onder de bevoegdheid van het Havenbedrijf valt.
- **Havendecreet** = het decreet van het Vlaams Parlement van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.
- **Overeengekomen tijd (OGT)** = overeengekomen tijd van behandeling op D-1
- **RTA** = Recommended Time of Arrival. De aanbevolen tijd waarop een schip zal aanmeren, opgegeven door de terminaloperator.
- **Terminaloperatoren (TO)** = alle terminalbeheerders die containers behandelen op hun terreinen in de Haven van Antwerpen.
- **Verloren lossing/lading** = containers die niet uit lichter kunnen worden gelost of in lichter kunnen worden geladen door wijzigingen in de planning.

2. Algemeen principe

Het Barge Traffic System werd ontwikkeld door het Havenbedrijf Antwerpen (HA) ten behoeve van de ketenwerking binnen de haven. BTS is een centraal transparant boekings- en opvolgingssysteem in de haven van Antwerpen voor de containerbinnenvaart. Dit omvat een webtoepassing die terminaloperatoren en binnenvaartoperatoren toelaat om schepen en terminals te beheren, een terminalplanning op te stellen, termijnaanvragen en vooraanmeldingen te doen en het vaarschema van de binnenschepen nauwgezet op te volgen.

Vanaf 3 september 2012 dienen alle binnenvaartoperatoren en terminaloperatoren hun termijnaanvragen en planning voor het lossen en laden van containers binnen de Haven van Antwerpen, verplicht op correcte wijze via het Barge Traffic System (BTS) te registreren.

Het verplicht gebruik van BTS draagt bij tot een vlottere, veiligere en duurzamere verkeersafwikkeling in het havengebied. Het betreft aldus een maatregel als bedoeld in artikel 14 van het Havendecreet. Het verplicht gebruik van BTS werd tevens in de Gemeentelijke Havenpolitieverordening (art. 3.6.1) opgenomen. Overtredingen van de regels met betrekking tot het BTS worden, onverminderd de toepassing van de bepalingen in de tariefverordening op de binnenvaart, gestraft met de geldboeten zoals vermeld in artikel 11 van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins.

HA zal alle nodige tijd, inspanningen en bekwaamheid bij de terbeschikkingstelling van het BTS - web platform aanwenden en hierbij de grootst mogelijke nauwkeurigheid nastreven. Eventuele tijdelijke onbeschikbaarheid van het webplatform ligt buiten de controlebevoegdheid van HA.

3. BTS-charter¹

Binnenvaartoperatoren en terminaloperatoren dienen BTS te gebruiken volgens de principes van de BTS-charter.

3.1. Situering

3.1.1. Doel

Het bekomen van correcte en werkbare afspraken tussen BO's en TO's met betrekking tot het aanlopen/verwerken van containertrafieken in de HA door middel van de aanmeldingstool BTS.

¹ Opgesteld op basis van Barge Traffic System 4.3.

3.2. Definities dag D-2/D-1/D/D+1

Dag D-2:

- Dag waarop de aanmelding in BTS wordt ingebracht, m.a.w. de dag waarop de BO's hun data ingeven om de TO's in te lichten.
- Dag D-2 eindigt om 19h00, dit is de deadline voor het aanmelden van de lichters.

Dag D-1²:

- Dag waarop de TO's de beschikbare informatie gebruiken om een terminalplanning op te maken en terug te koppelen in BTS. Deze terugkoppeling wordt door de BO's gebruikt bij het afronden van hun lichterplanning (vaarschema's van de geplande lichters).
- Dag D-1 start op dag D-2 om 19h00 en eindigt op dag D om 05h45 (start van uitvoering). De planning wordt op dag D-1 14h00 automatisch teruggekoppeld in BTS, om 16h00 dient de definitieve planning beschikbaar te zijn in BTS.
- Dag D-1 dient een weekday te zijn exclusief zaterdag, zondag en feestdagen.

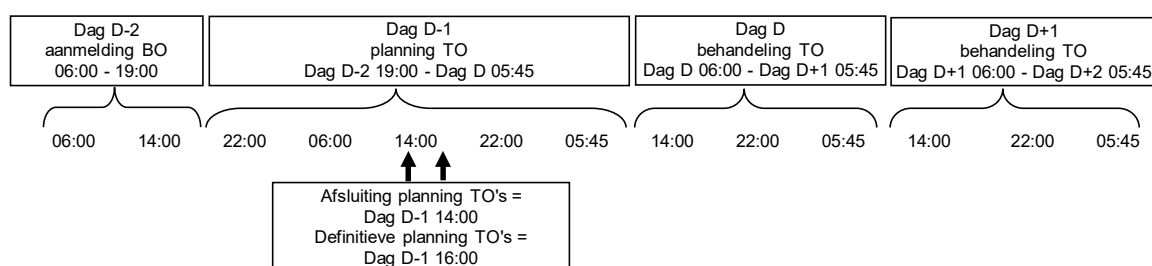
Dag D:

- Dag van uitvoering, m.a.w. de dag waarop de lichters de haven aanlopen en de opgestelde terminal- en lichterplanningen worden uitgevoerd.
- Dag D start om 06h00 en eindigt een dag later om 05h45.

Dag D+1:

- Dag van uitvoering voor de lichters die niet op dag D kunnen worden behandeld en hierdoor worden doorgeschoven naar de volgende dag.

Samenvattend schema



² Dag D-1 dient een weekday te zijn, exclusief feestdagen.

Valt dag D in het weekend, dan is dag D-1 altijd de vrijdag voorafgaand.

Valt dag D op een feestdag, dan is dag D-1 de dag voordien tenzij de feestdag op een maandag valt. Dan is dag D-1 ook de vrijdag voorafgaand.

Valt dag D de dag na de feestdag, dan is dag D-1 de dag voor de feestdag tenzij de feestdag een maandag is.

Dan valt dag D-1 ook de vrijdag voorafgaand.

3.3. Operationeel kader

3.3.1. *Algemeen*

- De BO's voorzien alle aan te lopen TO's:
 - van de nodige (aantallen, uren, lichternaam, samenstelling konvooi enz.), correcte én realistische informatie via BTS ten laatste op dag D-2 (19u). De TO's gebruiken deze informatie met het doel om zowel de operaties op de terminals als de behandeling van de lichters te optimaliseren. Alle personen die werken bij de BO's en TO's en die betrokken zijn bij dit proces, zijn hierover ingelicht.
 - op elektronische wijze van de finale los- en laadgegevens ten laatste op dag D-1 (12u).
- De TO's die containers behandelen in de haven van Antwerpen, engageren zich om de aanmelding in BTS te verwerken en tijdig terug te koppelen. In deze context doen de TO's een inspanning om hun lichterplanning met elkaar af te stemmen om de gestelde doelen te bereiken.
- De TO's zullen op dag D-2 de capaciteit van de terminal per halve shift ingeven (inclusief de capaciteit voorzien voor de vaste windows). Indien zich op dag D-1 en/of D wijzigingen in de opgegeven capaciteit voordoen, zullen de TO's de capaciteit steeds zo snel mogelijk aanpassen. De BO's dienen bij hun lichteraanmelding rekening te houden met de opgegeven capaciteit.
- Het Havenbedrijf Antwerpen neemt de taak op zich om zowel de TO's als de BO's tot een correct en verplicht gebruik van BTS aan te zetten. De Havenkapiteindienst van het HA ziet toe op de correcte naleving van deze informatienota.

3.3.2. *Dag D-2*

BO's:

- De aanmelding zal tijdig gebeuren op dag D-2 = vóór 19 uur
- In BTS 4.3 wordt de terminalkalender visueel aangeboden bij de aanmelding. Op de kalender worden de beschikbare terminalcapaciteit en de reeds gemaakte aanmeldingen duidelijk weergegeven. De BO's dienen hiermee rekening te houden bij het opmaken van de aanmeldingen.
- De BO's zijn verplicht de uitwisselbaarheid van de aan te lopen terminals én de verschillende mogelijke volgordes in hun vaarschema zo correct mogelijk weer te geven. Op deze wijze ontvangen de TO's de nodige informatie om bij conflicten een alternatief havenbezoek aan de lichter voor te stellen, dit binnen de gewenste tijden (verblijfstijd in de haven) en zonder conflicten tussen de terminals onderling.
- Bij aanmeldingen met af te leggen bakken zullen de BO's steeds de te behandelen bakken aanmelden op de respectievelijke kaaien. Op deze manier weten de TO's welke bakken voor welke kaaien bestemd zijn en kunnen er in BTS geen conflicten ontstaan.

- Een annulatie moet verplicht worden ingegeven in BTS, dit zodra de info bekend is bij de BO. Dit kan tot 19h00 zonder telefonisch contact.

TO's:

- De TO's delen voor 11u de beschikbare capaciteit van de terminal mee voor dag D (inclusief de capaciteit voorzien voor de vaste windows). Dit per halve shift (aantal kranen en beschikbare moves).

3.3.3. Dag D-1

BO's:

- Wijzigingen vanaf dag D-2 ná 19h00 én waarvan het verschil in aantal groter is dan 5 containers of het verschil in tijdstip groter dan 1 uur, zullen NA telefonisch contact met de betrokken TO worden aangepast in BTS.
- Na de vrijgave van de planning in BTS start de BO het proces om RTA om te vormen naar een 'overeengekomen tijd' (OGT). Indien RTA meer dan 4 u verschilt van ETA moeten BO en TO telefonisch overleggen om de "overeengekomen tijd" te bepalen.
- Bij geen wijziging van RTA zal deze om 19u automatisch overgaan in overeengekomen tijd (OGT).
- Na de vrijgave van de planning in BTS en bij een op te lossen conflict (rekening houdend met een conflicttijd > 1 uur) zal de BO het initiatief nemen en de eerste stap zetten om het conflict zo spoedig mogelijk op te lossen.
- Een annulatie door de BO wordt eerst telefonisch gemeld aan de TO en wordt vervolgens verplicht ingegeven in BTS; dit zodra de info bekend is bij de BO.
- Indien een lichter niet behandeld kan worden op dag D en doorgeschoven wordt naar dag D+1, zal de BO op dag D-1 tussen 14h00 en 19h00 beslissen uit volgende opties³:
 - Call (en call ID) behouden zodat deze zo snel als mogelijk dient behandeld te worden op dag D+1
 - Call (en call ID) behouden maar BO doet nieuw voorstel van beschikbaarheidstijd (ETA) voor dag D+1
 - Call annuleren wanneer lichter niet tijdig aanwezig kan zijn op dag D+1.

³ Van toepassing zodra BTS versie 4.3 in voege gaat.

TO's:

- De TO's bevestigen de definitieve capaciteit van de terminal per halve shift voor dag D (inclusief de capaciteit voorzien voor de vaste windows) en houden deze aan op dag D behoudens overmacht⁴. Dit per halve shift (aantal kranen en beschikbare moves).
- De TO's hebben de intentie om op een hoger havenbreed niveau samen te werken. Dit houdt in dat de TO bij het opmaken van de lichterplanning op dag D-1 vóór de terugkoppeling van de definitieve planning om 16h00, zal rekening houden met alle betrokken actoren. Indien blijkt dat de TO een ingediend en realistisch vaarschema niet kan behandelen zoals aangevraagd, zal de TO een alternatief vaarschema voorstellen. Dit alternatief zal eventueel in samenspraak met andere TO's en de betrokken BO uitgewerkt worden en mag niet conflicteren met andere aanvragen. De informatie die de BO's via BTS verstrekken, is onontbeerlijk om tot dit resultaat te komen.
- Bij wijziging van RTA dient de TO dit aan te passen in BTS. Vanaf 19u wordt RTA automatisch 'overeengekomen tijd '(OGT).
- De TO zal de opgegeven informatie m.b.t. uitwisselbaarheid gebruiken om bij planningsconflicten een alternatieve planning op te stellen die het vaarschema van de lichter zo goed mogelijk respecteert.
- Indien het past binnen het vaarschema van de BO en binnen de planning van de TO, zal de TO de doorgeschoven lichters zo snel als mogelijk behandelen, tenzij de BO een andere aanmelding doorvoert. Wanneer dit niet in de planning van de TO past, dient hij deze te weigeren.

3.3.4. Dag D

BO's:

- Op de dag van behandeling dient de BO wijzigingen, waarvan het verschil in aantal groter is dan 5 containers of het verschil in tijdstip groter is dan 1 uur, telefonisch te melden aan de betrokken TO en aan te passen in BTS.
- Indien een lichter op dag D niet op zijn teruggekoppelde tijd kan worden behandeld en doorgeschoven wordt naar dag D+1, zal de BO de TO telefonisch informeren wanneer de lichter weer beschikbaar is om zo snel mogelijk behandeld te worden. Na afstemming worden de wijzigingen zo snel mogelijk in BTS ingebracht.
- Een annulatie wordt eerst telefonisch gemeld aan de betrokken TO en vervolgens verplicht ingegeven in BTS, dit zodra de info bekend is bij de BO.

⁴ Definitie overmacht:

Interne oorzaken: extreme weersomstandigheden, technische & elektrische pannes, IT-problemen, safety redenen, vakbondsacties, gewijzigde ATD's (enkel bij tijgebonden zeeschepen en opgelegd door autoriteiten), structurele ploegtekorten (met respect voor min. capaciteit), infrastructuurwerken aan waterzijde. Externe oorzaken: technische pannes lichters of inland terminals, vertraging op voorgaande terminal(s), defecte sluisen (binnen & buiten havengebied), vakbondsacties, instructies autoriteiten & HKD (calamiteiten)

- Voor termijnaanvragen in BTS aangaande duwkonvoien (duwboot in combinatie met meerdere duwbakken), dient op dag D het konvooi op de terminal van behandeling aangeboden te worden met de duwbakken naast elkaar gekoppeld. Een eventuele ontkoppeling dient tijdig te gebeuren zodat het konvooi los/laadbereid is op de teruggekoppelde RTA.

TO's:

- De TO zal de in BTS teruggekoppelde sequentie van lichters zo goed mogelijk opvolgen en beoogt het geplande vaarschema te respecteren. Bij aanzienlijke wijzigingen en/of wijzigingen waarbij de geplande aanlooptijd van de volgende TO beïnvloed wordt, zal de TO telefonisch contact opnemen met de betrokken BO.
- Na de behandeling van de ingeplande lichters op dag D zal de TO de operationele gegevens in BTS vervolledigen. Hierbij dient de TO gegevens m.b.t. ATA, ATD, effectief behandelde moves, start & einde van de operaties in te vullen in BTS.
- De TO zal de nieuwe RTA van de lichters die naar dag D+1 zijn doorgeschoven, in BTS bevestigen.