

BTS-CHARTER

Obligatorische und korrekte Benutzung des BTS durch Terminalbetreiber und Binnenschifffahrtsoperatoren im Hafen Antwerpen

1. Begriffserklärung

- **ATA** = Actual Time of Arrival. Der effektive Zeitpunkt, an dem ein Schiff einen bestimmten Ort passiert oder dort anlegt.
- **ATD** = Actual Time of Departure. Der effektive Zeitpunkt, an dem ein Schiff einen bestimmten Ort verlässt.
- **Binnenschifffahrtsoperator (BO)** = sämtliche Transportunternehmen, die in der Containerbinnenschiffahrt aktiv sind und mit Binnenschiffen oder Schubverbänden den Hafen Antwerpen anlaufen.
- **BTS** = Barge Traffic System, kurz BTS, ist eine Internetplattform, die über www.portofantwerp.com/secured/bts zugänglich ist. Sie ermöglicht Voranmeldungen und Terminabsprachen.
- **BTS-Charter** = begleitendes Regelwerk für die Abwicklung der Containerbinnenschiffahrt im Hafen Antwerpen.
- **Hafen Antwerpen (HA)** = alle Schleusen und Hafenbecken, die von der Antwerp Port Authority auf dem rechten und linken Scheldeufer verwaltet werden (ausgenommen die Hafenbecken Straatsburgdok, Lobroekdok, das Grote und Kleine Dok in Merksem und der Kai auf Höhe von Hoboken) sowie der Teil der Schelde und der Reede, deren Bewirtschaftung in die Befugnis der Antwerp Port Authority fällt.
- **Hafendekret** = Dekret des Flämischen Parlaments vom 2. März 1999 über die Geschäftsführung und Verwaltung der Seehäfen.
- **OGT** = vereinbarte Behandlungszeit am Tag D-1.
- **RTA** = Recommended Time of Arrival. Der vom Terminalbetreiber empfohlene Zeitpunkt für das Anlegen eines Schiffs.
- **Terminalbetreiber (TO)** = alle Terminalbetreiber, die auf ihrem Gelände im Hafen Antwerpen Container umschlagen.
- **Verlorene Löschung/Ladung** = Container, die durch eine Abänderung der Planung nicht aus dem Binnenschiff gelöscht oder ins Binnenschiff geladen werden können.

2. Allgemeine Grundregeln

Das Barge Traffic System (BTS) wurde von der Antwerp Port Authority (HA) entwickelt, um die Supply Chain im Hafen zu verbessern. Das BTS ist ein zentrales, transparentes Buchungs- und Verkehrsbegleitungssystem für die Containerbinnenschifffahrt im Hafen Antwerpen. Das zentrale Tool ist eine Internetplattform, die es den Terminalbetreibern und den Binnenschifffahrtsoperatoren ermöglicht, Schiffe und Terminals zu verwalten, eine Terminalplanung zu erstellen, Terminanfragen und Voranmeldungen einzugeben und den Fahrplan von Binnenschiffen präzise einzuhalten.

Ab dem 3. September 2012 sind alle Binnenschifffahrtsoperatoren und Terminalbetreiber verpflichtet, ihre Terminanfragen und Planungen im Zusammenhang mit dem Löschen und Laden von Containern im Hafen Antwerpen **auf korrekte Weise über das Barge Traffic System (BTS) abzuwickeln**.

Die obligatorische Benutzung von BTS trägt zu einer zügigeren, sichereren und nachhaltigeren Verkehrsabwicklung im Hafengebiet bei. Es handelt sich also um eine Maßnahme im Sinne von Art. 14 des Hafendekrets. Die obligatorische Verwendung von BTS wurde auch in die Hafenzulassungsverordnung aufgenommen (Gemeentelijke Havenpolitieverordening - Art. 3.6.1). Eine Nichtbefolgung der Vorschriften bezüglich des BTS werden unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen der Gebührenordnung für die Binnenschifffahrt mit Geldbußen geahndet, wie sie in Art. 11 des Gesetzes vom 5. Mai 1936 über die Feststellung des Statuts des Hafenskapitäns angegeben sind.

Die Antwerp Port Authority wird alles Erforderliche für ein reibungsloses Funktionieren der BTS-Plattform zugunsten der Nutzer unternehmen und dabei die größtmögliche Genauigkeit anstreben. Ein eventueller, befristeter Ausfall der Plattform fällt nicht unter die Verantwortlichkeit der Antwerp Port Authority.

3. BTS-Charter¹

Binnenschifffahrtsoperatoren und Terminalbetreiber sind gehalten, sich beim Gebrauch des BTS an die Grundregeln der BTS-Charter zu halten.

3.1. Der Rahmen

3.1.1. Ziel

Das Erreichen von korrekten und funktionierenden Absprachen zwischen BOs und TOs bezüglich des Anlaufens und der Abwicklung von Containerverkehren im HA mittels des Anmeldungs-Tools BTS.

¹ Erstellt auf der Grundlage des Barge Traffic System 4.3.

3.2. Definitionen Tag D-2/D-1/D/D+1

Tag D-2:

- Der Tag, an dem die Anmeldung in das BTS eingegeben wird, d.h. der Tag, an dem die BOs ihre Daten eingeben, um die TOs zu informieren.
- Tag D-2 endet um 19.00 Uhr; das ist der Anmeldeschluss für Binnenschiffe.

Tag D-1²:

- Der Tag, an dem die TOs die verfügbaren Informationen dazu benutzen, eine Terminalplanung zu erstellen und zum BTS rückzumelden. Diese Rückmeldung wird von den BOs bei der Vervollständigung ihrer Binnenschiffs-Planung berücksichtigt (Fahrpläne der Binnenschiffe).
- Tag D-1 beginnt am Tag D-2 um 19.00 Uhr und endet am Tag D um 05.45 Uhr (Start der Umsetzung). Die Planung wird am Tag D-1 um 14.00 Uhr automatisch im BTS rückgemeldet. Um 16.00 Uhr muss die definitive Planung im BTS verfügbar sein.
- Tag D-1 muss ein Wochentag sein (kein Samstag, Sonntag oder Feiertag).

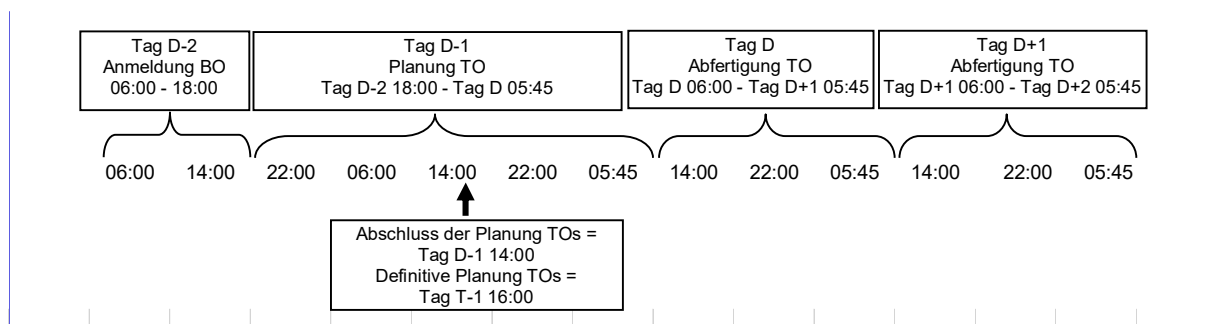
Tag D:

- Tag der Umsetzung, d.h. der Tag, an dem das Binnenschiff den Hafen anläuft und die vorgesehene Terminal- und Binnenschiffsplanung umgesetzt wird.
- Tag D beginnt um 06.00 Uhr und endet einen Tag später um 05.45 Uhr.

Tag D+1:

- Tag der Umsetzung für Binnenschiffe, die nicht an Tag D abgefertigt werden konnten und deren Abfertigung deshalb auf den nächsten Tag verschoben werden mussten.

Zusammenfassende Tabelle



² Tag D-1 muss ein Wochentag sein (kein Feiertag).

Fällt Tag D auf ein Wochenende, dann ist Tag D-1 immer der vorangegangene Freitag.

Fällt Tag D auf einen Feiertag, ist Tag D-1 der Tag davor, außer wenn der Feiertag auf einen Montag fällt. Dann ist Tag D-1 ebenfalls der vorangegangene Freitag.

Fällt Tag D auf den Tag nach einem Feiertag, ist Tag D-1 der Tag vor dem Feiertag, außer wenn der Feiertag auf einen Montag fällt. Dann ist Tag D-1 ebenfalls der vorangegangene Freitag.

3.3. Operativer Rahmen

3.3.1. *Allgemeines*

- Die BOs versorgen alle anzulaufenden TOs:
 - über BTS spätestens am Tag D-2 (19 Uhr) mit allen erforderlichen (Zahlen, Uhrzeiten, Schiffsname, Zusammenstellung des Schubverbandes usw.), korrekten und wahrheitsgetreuen Informationen. Die TOs benutzen diese Informationen mit dem Ziel, die Arbeitsabläufe auf den Terminals sowie die Abfertigung der Binnenschiffe zu optimieren. Alle bei den BOs und TOs in diese Prozeduren einbezogenen Personen sind im Besitz dieser Informationen.
 - die endgültigen Be- und Entladedaten spätestens am Tag D-1 (12.00 Uhr) auf elektronischem Wege.
- Die TOs, die im Hafen Antwerpen Container abfertigen, verpflichten sich, die Anmeldungen im BTS zu verarbeiten und rechtzeitig rückzukoppeln. In diesem Zusammenhang unternehmen die einzelnen TOs alles Erforderliche, um ihre Binnenschiffsplanung aufeinander abzustimmen, um die gesetzten Ziele zu erreichen.
- Die TOs geben an Tag D-2 die Kapazität des Terminals per halber Schicht ein (inkl. der Kapazität, die für die festen Zeitfenster vorgegeben ist). Wenn sich an Tag D-1 und/oder Tag D Änderungen der vorgesehenen Kapazitäten ergeben, werden die TOs die Kapazitäten so schnell wie möglich aktualisieren. Die BOs müssen die vorgegebenen Kapazitäten bei der Anmeldung der Binnenschiffe berücksichtigen.
- Die Antwerp Port Authority übernimmt die Aufgabe, sowohl die TOs als auch die BOs zum korrekten und verbindlichen Einsatz von BTS anzuspornen. Der Hafenkapitän und die Antwerp Port Authority überwacht die korrekte Befolgung dieser Informationsnote.

3.3.2. *Tag D-2*

BOs:

- Die Anmeldung wird rechtzeitig an Tag D-2 erfolgen = vor 19.00 Uhr.
- Auf BTS 4.3 erscheint bei der Anmeldung ein Terminkalender. Auf dem Kalenderblatt sind die verfügbaren Terminalkapazitäten und die bereits erfolgten Anmeldungen deutlich markiert. Die BOs sind gehalten, diese Angaben bei ihrer Anmeldung zu berücksichtigen.
- Die BOs sind dazu verpflichtet, die Austauschbarkeit der anzulaufenden Terminals, sowie die verschiedenen möglichen Reihenfolgen so korrekt wie möglich in ihrer Anlaufplanung anzugeben. Dadurch erhalten die TOs die Informationen, die sie benötigen, um bei eventuellen Engpässen dem Binnenschiff innerhalb der gewünschten Zeitspanne (Aufenthalt im Hafen) und ohne Konflikte zwischen den Terminals einen alternativen Terminal vorschlagen zu können.

- Bei der Anmeldung eines Schubverbands, dessen Leichter an verschiedenen Terminals anlegen, müssen die BOs immer die einzelnen, abzufertigenden Leichter bei den einzelnen Kais anmelden. Dadurch erfahren die TOs, welche Leichter für welche Terminals bestimmt sind, wodurch widersprüchliche Angaben im BTS vermieden werden
- Es ist zwingend erforderlich, jede Annullierung in das BTS einzugeben, und zwar, sobald diese Information dem BO bekannt ist. Eine Annullierung ist bis 19.00 Uhr ohne telefonischen Kontakt möglich.

TOs:

- Die TOs teilen vor 11.00 Uhr die verfügbare Kapazität des Terminals für Tag D (einschließlich der Kapazität, die für die festen Zeitfenster vorgesehen ist) mit und zwar pro halbe Schicht (Anzahl Kräne und verfügbare Moves).

3.3.3. Tag D-1

BOs:

- Änderungen ab Tag D-2 nach 19.00 Uhr und Änderungen, die mehr als 5 Container oder einen Zeitraum von mehr als 1 Stunde betreffen, werden NACH telefonischem Kontakt mit dem betroffenen TO ins BTS eingegeben.
- Nach der Freigabe der Planung im BTS startet der BO das Verfahren, um die RTA in eine „vereinbarte Zeit“ (OGT) umzuwandeln. Falls die RTA sich mehr als 4 Stunden von der ETA unterscheidet, müssen der BO und der TO telefonisch verhandeln, um die „vereinbarte Zeit“ festzulegen.
- Bei einer Änderung der RTA wird diese um 19.00 Uhr automatisch in eine vereinbarte Zeit (OGT) übergehen.
- Nach der Freigabe der Planung im BTS und bei einem Konflikt (wobei eine Konfliktzeit von > 1 Stunde gilt) wird der BO die Initiative ergreifen, um den Konflikt so schnell wie möglich zu lösen.
- Eine Annullierung durch den BO wird erst telefonisch dem TO durchgegeben und anschließend obligatorisch in das BTS eingegeben, und dies, sobald der BO über die entsprechende Information verfügt.
- Wenn ein Binnenschiff nicht an Tag D abgefertigt werden kann und nach Tag D+1 aufrücken muss, wird sich der BO an Tag D-1 zwischen 14.00 und 19.00 Uhr für eine der folgenden Optionen entscheiden³:
 - Call (und Call ID) behalten, sodass dieser so schnell wie möglich an Tag D+1 abgefertigt werden kann.
 - Call (und Call ID) behalten, aber der BO macht einen neuen Vorschlag für die voraussichtliche Verfügbarkeit (ETA) für den Tag D+1.
 - Call annullieren, wenn der Leichter nicht rechtzeitig an Tag D+1 anwesend sein kann.

³ Gültig ab Inkrafttreten der BTS Version 4.3.

TOs:

- Die TOs bestätigen die definitive Kapazität des Terminals pro halbe Schicht für den Tag D (einschließlich der Kapazität, die für die festen Zeitfenster vorgesehen ist) und halten diese an Tag D unter Vorbehalt höherer Gewalt⁴ bei. Dies pro halbe Schicht (Anzahl Kräne und verfügbare Moves).
- TOs wollen auf einer höheren, den ganzen Hafen umfassenden Ebene zusammenarbeiten. Das beinhaltet, dass der TO beim Erstellen der Terminalplanung für die Binnenschiffe an Tag D-1 vor der Rückkopplung der definitiven Planung um 16.00 Uhr alle betroffenen Parteien berücksichtigt. Wenn sich herausstellt, dass der TO eine eingegebene und realistische Anlaufplanung nicht wie vorgesehen abhandeln kann, wird er einen alternativen Anlaufplan vorschlagen. Diese Alternative wird eventuell im Dialog mit anderen TOs und dem betroffenen BO ausgearbeitet und darf nicht mit anderen Anfragen kollidieren. Unentbehrliche Voraussetzung dafür sind die Informationen, die das BO über BTS erteilt.
- Bei einer Änderung der RTA muss der TO diese im BTS anpassen. Ab 19.00 Uhr wird die RTA automatisch zur „vereinbarten Zeit“ (OGT).
- Der TO wird die vom BO erteilten Informationen bezüglich der Austauschbarkeit der Terminalanläufe benutzen, um bei kollidierenden Planungen einen alternativen Zeitplan zu erstellen, der jedoch den Fahrplan des Binnenschiffs so gut wie möglich berücksichtigt.
- Wenn es sich in den Fahrplan des BO und in die Planung des TO einfügt, wird der TO die Binnenschiffe, die noch nicht abgefertigt werden konnten, so schnell wie möglich einplanen; es sei denn, dass der BO eine andere Anmeldung durchführt. Wenn das nicht in die Planung des TO passt, muss er diese ablehnen.

3.3.4. Tag D

BOs:

- Am Abfertigungstag muss der BO Änderungen, die mehr als 5 Container oder einen Zeitraum von mehr als 1 Stunde betreffen, telefonisch dem betroffenen TO melden und im BTS ändern.
- Wenn ein Binnenschiff an Tag D nicht zum rückgekoppelten Zeitpunkt behandelt werden kann und nach Tag D+1 aufrücken muss, wird der BO den TO telefonisch darüber informieren, wann das Schiff wieder zur Verfügung steht, um so schnell wie möglich abgefertigt zu werden. Nach einer Einigung gibt der BO die Änderungen so schnell wie möglich in das BTS ein.

⁴ Definition höhere Gewalt:

Interne Ursachen: extreme Witterungsumstände, technische & elektrische Pannen, IT-Probleme, Sicherheitsgründe, Gewerkschaftsaktionen, geänderte ATDs (nur bei zeitlich gebundenen Seeschiffen und von den Behörden auferlegt), struktureller Mangel an Teams (unter Berücksichtigung der Mindestkapazität), Infrastrukturarbeiten an der Wasserseite. Externe Ursachen: technische Pannen bei Leichtern oder Inlandterminals, Verspätung bei vorhergehenden Terminal(s), defekte Schleusen (innerhalb & außerhalb des Hafengebiets), Gewerkschaftsaktionen, Anweisungen der Behörden & HKD (Kalamitäten).

- Ein Annullierung wird zunächst telefonisch dem betroffenen TO durchgegeben und dann obligatorisch in das BTS eingegeben, und dies, sobald der BO über die erforderlichen Informationen verfügt.
- Bei Terminanfragen im BTS für Schubverbände (Schubschiff in Kombination mit mehreren Leichtern) muss der Schubverband am Tag D an dem für die Abfertigung zuständigen Terminal mit nebeneinander liegenden aneinandergeschlossenen Leichtern angeboten werden. Ein eventuelles Loskoppeln muss rechtzeitig vorgenommen werden, damit der Schubverband zur bestätigten RTA zum Ent- oder Beladen bereit ist.

TOs:

- Der TO wird die im BTS rückgekoppelte Reihenfolge der Binnenschiffe so gut wie möglich verfolgen und versuchen, die vorgesehenen Fahrpläne zu berücksichtigen. Bei beträchtlichen Änderungen oder Änderungen, die die Anlaufzeit des folgenden TO beeinträchtigen, nimmt der TO telefonisch mit den betroffenen BO Kontakt auf.
- Nach der Abfertigung der eingeplanten Binnenschiffe an Tag D vervollständigt der TO die operativen Daten im BTS. Dabei muss der TO die Daten bzgl. ATA, ATD, effektiv abgefertigte Moves, Beginn und Ende der Arbeitsabläufe in das BTS eingeben.
- Der TO bestätigt die neue RTA der Binnenschiffe, deren Abfertigung auf Tag D+1 verschoben wurde.