



TEMAT		Regulamin Współpracy – Operacje Bramowe				
Ostatnia wersja	Data wydania	Przygotowane przez	Sprawdzone przez	Zatwierdzone przez	Numer referencyjny	Dział
2.4	2017/09/08	Karolina Kubiak	Magda Jabłońska	Jacek Grabowski	DCT/DOC/OPS/2.2	Operacyjny

WERSJE DOKUMENTU			
Wersja	Data wydania	Autor(zy)	Krótki opis zmian
2.1	2016/09/15	Karol Moszyk	Pierwsza wersja dokumentu
2.2	2017/02/16	Justyna Płatkowska	Aktualizacja godzin otwarcia kompleksu bramowego DCT, dostosowanie do systemu e-brama. Usunięcie zapisów dotyczących konieczności weryfikacji wnętrza kontenerów pustych na bramach wjazdowych.
2.3	2017/07/17	Agnieszka Bryłowska	Zmiana
2.4	2017/09/08	Karolina Kubiak	Aktualizacja

SPIS TREŚCI

1	CEL.....	2
2	ZAKRES.....	2
3	SKRÓTY I DEFINICJE	2
4	POKREWNE DOKUMENTY	2
5	SZCZEGÓŁY DOKUMENTU	2
5.1	Zasady ogólne.....	2
5.1.1	Zasady ogólne dotyczące firm zewnętrznych/dostawczych	2
5.1.2	Ruch samochodów zewnętrznych: Brama – Plac Składowy – Brama.....	3
5.1.3	Ruch samochodów zewnętrznych: Brama – Magazyn CFS – Brama	3
5.1.4	Zasady ogólne dotyczące kierowców ciągników zewnętrznych:	4
5.1.5	Korzystanie z parkingu oraz rejestracja systemowa kierowcy.....	5
5.2	Zlecenia systemowe.....	6
5.2.1	Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Eksport).....	6
5.2.2	Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Import).....	6
5.3	Transakcje systemowe	6
5.4	Kontenery importowe	7
5.4.1	Obsługa na kompleksie bramowym – wjazd na terminal.....	8
5.4.2	Podjęcie kontenera z placu	8
5.4.3	Obsługa na kompleksie bramowym – wyjazd z Terminala.....	8
5.5	Kontenery eksportowe i kontenery puste na składowanie.....	9
5.5.1	Obsługa na kompleksie bramowym – wjazd na terminal.....	9
5.5.2	Obsługa na kompleksie bramowym – wyjazd z terminala.....	11



1 CEL

Ustalenie zasad oraz regulacji, mających zastosowanie podczas operacji bramowych realizowanych przez DCT Gdańsk S.A.

2 ZAKRES

Od wjazdu na teren parkingu zewnętrznego DCT Gdańsk S.A., przez obsługę na terenie terminala, aż do jego opuszczania.

3 SKRÓTY I DEFINICJE

N/D

4 POKREWNE DOKUMENTY

DCT/DOC/Regulamin korzystania z systemu e.BRAMA

5 SZCZEGÓŁY DOKUMENTU

5.1 Zasady ogólne

Każda osoba przebywająca na terenie Terminalu DCT Gdańsk zobowiązana jest do użytkowania środków ochrony indywidualnej, a w szczególności hełmu przemysłowego, kamizelki odblaskowej oraz zakrytego obuwia.

5.1.1 Zasady ogólne dotyczące firm zewnętrznych/dostawczych

Ze względów bezpieczeństwa na terminalu obowiązuje ograniczony ruch pojazdów innych niż przewożących kontenery. W związku z tym, każdy wjazd takiego pojazdu (dostawca, kontrahent, spedytor itd.) musi być wcześniej zaawizowany mailowo na adres: shiftmanager@dctgdansk.com i pfso@dctgdansk.com oraz na jeden z poniższych adresów, w zależności od tego, którego działu dana dostawa dotyczy: deptCFS@dctgdansk.com, deptEngineering@dctgdansk.com.

Ruch pieszy przez bramy wjazdowe jest zabroniony. Odbywa się on poprzez wejście główne budynku administracyjnego. Wszystkie osoby chcące wejść na teren Terminalu DCT zobowiązane są zgłosić się w recepcji w budynku administracyjnym, w celu dopełnienia niezbędnych formalności.

Dostęp do rejonów operacyjnych jest ograniczony oraz wymaga specjalnego zezwolenia.

W uzasadnionych przypadkach Kierownik Zmiany może wydać pozwolenie na poruszanie się pojazdu poza wyznaczonymi szlakami komunikacyjnymi.

W czasie przebywania na obszarze operacji wszystkie osoby muszą bezwzględnie przestrzegać zasad bezpieczeństwa i Regulaminu Współpracy – Operacje Bramowe. Nieprzestrzeganie przepisów bezpieczeństwa będzie skutkowało natychmiastowym usunięciem osób ich łamiących z terenu DCT.

Samochody zewnętrzne mogą poruszać się po Terminalu tylko po wyznaczonych drogach, z **prędkością nieprzekraczającą 30 km/h** i z zachowaniem szczególnych zasad ostrożności.



Zasady te dotyczą zwłaszcza zbliżania się do zakrętów, skrzyżowań oraz miejsc o utrudnionym ruchu i ograniczonej przez składowane kontenery widoczności, zachowania bezpiecznej odległości pomiędzy mijającymi się pojazdami, maszynami placowymi i blokami kontenerów.

System ruchu pojazdów wskazywany jest przez znaki poziome (namalowane na drodze) i pionowe. Zasady ruchu na Terminalu determinowane są zarówno przez przepisy wewnętrzne, przyjęte przez władze Terminalu, jak i przez obowiązujące w Polsce przepisy ruchu drogowego. Kierowca w trakcie obsługi na Pre-Gate otrzymuje mapkę informacyjną wskazującą lokalizację pól składowych i wyznaczone drogi dojazdu do nich.

Po opuszczeniu biura Pre-Gate z zarejestrowaną transakcją, kierowca ma obowiązek włączenia radio CB i przełączenia na kanał 7, na którym to musi pozostawać na nasłuchu przez cały czas pobytu wewnątrz Terminalu. Kanał 7 przeznaczony jest tylko do wywołań przez obsługę DCT Gdańsk.

W przypadku każdej kolizji lub zdarzenia, w którym brał udział pojazd zewnętrzny i w wyniku którego uszkodzeniu uległy kontenery/ładunki, sprzęt, infrastruktura terminalowa lub samochód zewnętrzny, Pracownik DCT sporządza raport dokumentujący dane zajście, zawierając opis zdarzenia, zdjęcia, zeznania sprawców i świadków zdarzenia. Kierowca zewnętrzny, biorący udział w zdarzeniu, zobowiązany jest do złożenia i podpisania swojego zeznania oraz przekazania na prośbę pracowników DCT dokumentu tożsamości, dowodu rejestracyjnego pojazdu oraz polisy OC w celu wykonania kserokopii, które dołączone będą do raportu i dokumentacji z wypadku.

Wszyscy uczestnicy niebezpiecznego zdarzenia lub wypadku poddawani są badaniu alkomatem.

Za szkody powstałe w wyniku niezastosowania się do wewnętrznych wymogów Terminalu odpowiada kierowca (lub/i firma transportowa). DCT zastrzega sobie prawo do wystąpienia z roszczeniami finansowymi w stosunku do firm transportowych, których kierowcy byli sprawcami zajścia.

5.1.2 Ruch samochodów zewnętrznych: Brama – Plac Składowy – Brama

Obowiązuje bezwzględny nakaz zatrzymania pojazdu (STOP) przy każdym wyjeździe z bloków składowych.

Kierowca zobowiązany jest:

- Na bramie wjazdowej do odryglowania kontenera od ramy naczepy/przyczepy.
- W momencie za- i wyładunku kontenera pozostania w kabinie swojego pojazdu, oraz ustawienia pojazdu w odpowiedniej pozycji i współpracy z operatorem w celu poprawnego załadowania/wyładowania kontenera z/na naczepy

5.1.3 Ruch samochodów zewnętrznych: Brama – Magazyn CFS – Brama

Kierowców ciężarówek z ładunkiem na magazyn obowiązują te same zasady, co innych składających lub podejmujących kontenery na placu z tym, że tuż przy samym magazynie należy ograniczyć prędkość do 6 km/h i stosować się do poleceń Kierownika Magazynu, lub wyznaczonej przez niego osoby.



Podczas manipulacji przeładunkowo-magazynowych, kierowca pojazdu po podejździe pod magazyn i po zajęciu wcześniej ustalonej pozycji, powinien wyłączyć silnik, załączyć hamulec postojowy oraz przygotować samochód do rozładunku/załadunku.

Po zakończonych operacjach przeładunkowych, przed odjazdem spod magazynu, kierowca samochodu zewnętrznego zobowiązany jest do stawienia się w biurze CFS w celu podpisania dokumentacji magazynowej/ładunkowej.

5.1.4 Zasady ogólne dotyczące kierowców ciągników zewnętrznych:

Kompleks bramowy czynny jest w ruchu ciągłym 24 godziny na dobę 7 dni w tygodniu z wyłączeniem godzin:

- 14:00 – 23:59 w soboty,
- 00:00 – 14:00 w niedziele,

oraz Święta (lista dni świątecznych dostępna na stronie www.dctgdansk.com)

Obsługa bramowa w niedziele i święta przypadające w niedziele jest możliwa tylko w przypadku uprzedniej awizacji zlecenia armatora, do piątku najpóźniej do godziny 15:00 na adres pregate@dctgdansk.com

W przypadku świąt przypadających w inny dzień tygodnia, awizacja musi być dokonana co najmniej na 1 dzień przed danym świętem najpóźniej do godziny 15:00 na adres pregate@dctgdansk.com.

W awizacji klient zobowiązany jest podać numer kontenera do złożenia/podjęcia, przybliżony czas przyjazdu kierowcy (tolerancja +/- 2 godziny) oraz dane kierowców mających dokonać złożenia/podjęcia.

DCT kontroluje wjazd ciężarówek na Terminal. Tylko samochody z kontenerami lub ładunkami drobnicowymi, których przyjazd jest zaawizowany w systemie terminalowym, mają prawo wjazdu na Terminal.

Ciężarówki dostarczające kontenery/drobnice do DCT nie mogą przewozić dodatkowych pasażerów w czasie wjazdu na Terminal.

Terminal DCT akceptuje do obsługi kontenerów tylko naczepy kontenerowe, tj. dostosowane do przewozu kontenerów, umożliwiające ich mocowanie ryglami skrętnymi lub podobnymi mechanizmami ryglującymi. Samochody zewnętrzne wyposażone w innego rodzaju naczepy nie będą obsługiwane. Samochody zewnętrzne wyposażone w naczepy niskopodłogowe przeznaczone do przewozu ładunków nienormatywnych będą akceptowane tylko w przypadku, gdy posiadają zezwolenie na przewóz takich ładunków z wydziału komunikacji na transport drogami publicznymi. Warunkiem obsługi takiej naczepy jest przestrzeganie przez kierowcę przepisów bezpieczeństwa terminala DCT i przepisów transportu drogowego dotyczących mocowania i przewozu takich ładunków.

Kierowca ciężarówki odpowiedzialny jest za prawidłowe przygotowanie naczepy samochodu do załadunku kontenera i zapoznania się oraz przestrzegania zasad bezpieczeństwa obowiązujących na Terminalu.



Obowiązkiem kierowcy jest sprawdzenie kontenera przed wyjazdem z Terminalu pod kątem uszkodzeń, prawidłowości załadunku na naczepę/przyczepę oraz właściwego oznakowania i zgłoszenie ewentualnych problemów na bramie wyjazdowej. Problemy zgłoszone po opuszczeniu Terminalu nie będą rozpatrywane.

DCT zastrzega sobie prawo do odmowy zgody na wjazd każdej ciężarówki, która znajduje się w złym stanie technicznym lub zachodzi podejrzenie, że kierowca znajduje się pod wpływem alkoholu, środków odurzających lub narkotyków.

DCT zastrzega sobie prawo do wydania zakazu wjazdu kierowcy nieprzestrzegającemu zasad bezpieczeństwa panujących na Terminalu.

Pojazdy operacyjne DCT (ciągniki IMV, suwnice RTG, wózki R/S, ECH i wózki widłowe) mają zawsze pierwszeństwo przejazdu względem pojazdów zewnętrznych poruszających się po Terminalu.

Nieprzestrzeganie zasad bezpieczeństwa skutkować będzie poniesieniem konsekwencji zgodnie z Taryfikatorem Wykroczeń dla Kierowców Zewnętrznych (dostępny w budynku Pre-Gate)

W przypadku aktywacji przez kontener bramki radiometrycznej kierowca zobowiązany jest postępować zgodnie z wytycznymi funkcjonariusza Straży Granicznej. W przypadku braku obecności funkcjonariusza Straży Granicznej kierowca zostanie skierowany przez pracownika DCT w wyznaczone miejsce w celu oczekiwania na przyjazd funkcjonariusza Straży Granicznej.

5.1.5 Korzystanie z parkingu

Korzystanie z parkingu zobowiązuje do przestrzegania regulaminu korzystania z parkingu zewnętrznego DCT Gdańsk.

Kierowca ciągnika zobowiązany jest parkować pojazd według dobrych praktyk w trakcie korzystania z parkingu zewnętrznego DCT Gdańsk.

5.1.6 Rejestracja kierowcy

Każdy kierowca, który chce dokonać transakcji złożenia/podjęcia kontenera pełnego zobowiązany jest przed przyjazdem zarezerwować termin wizyty na Terminalu za pomocą systemu e.BRAMA. (instrukcja użytkownika dostępna [TU](#)).

Kierowca udając się do biura Pre-Gate, winien posiadać dokument tożsamości i dowody rejestracyjne pojazdów w celu rejestracji w systemie terminalowym.

Pracownik biura Pre-Gate wprowadza do systemu niezbędne dane kierowcy oraz firmy przewozowej, w której jest on zatrudniony. Kierowca zobowiązany jest podpisać zasady bezpieczeństwa oraz zapoznać się z informatorem dla kierowców zewnętrznych.

Podczas rejestracji kierowca otrzymuje numer karty kierowcy (indywidualny numer systemowy, zawierający dane osobowe kierowcy). Kierowca informowany jest przez pracowników biura Pre-Gate o zasadach ogólnych oraz instruowany, w jaki sposób powinien poruszać się po terminalu.



5.2 Zlecenia systemowe

Każdy spedytor, który chce zlecić dodatkową usługę (np. ważenie) Terminalowi DCT Gdańsk na kontener eksportowy lub importowy, w pierwszej kolejności zobowiązany jest skontaktować się z Operatorem kontenera. Operator przypisuje danego spedytora do odpowiedniego kontenera. Dzięki temu spedytor ma możliwość podglądu danego kontenera w systemie Navis i może zlecić usługę bezpośrednio w systemie operacyjnym DCT.

5.2.1 Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Eksport)

W momencie zgłoszenia się kierowcy do biura Pre-Gate, kierowca podaje niezbędne informacje w celu rejestracji transakcji bramowej. Pracownik identyfikuje kontener przeznaczony do ważenia poprzez widoczne w systemie wcześniej wystawione zlecenie. Pracownik wypełnia odpowiedni formularz wagowy, przekazując go do podpisu kierowcy. Z wypełnionym formularzem kierowca udaje się na linie wjazdowe, dokonywana jest inspekcja, a następnie kierowca udaje się na wagę, gdzie przekazuje formularz wagowy pracownikowi koordynującemu operacje ważenia. Kierowca wjeżdża na wagę, dokonywany jest pomiar wagi. Następnie kierowca ciągnika zewnętrznego udaje się w plac celem złożenia kontenera. Po złożeniu kontenera kierowca ciągnika zewnętrznego udaje się ponownie na wagę, gdzie następuje ponowne zważenie. Kwity wagowe przesyłane zostają do klienta drogą mailową.

5.2.2 Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Import)

W momencie zgłoszenia się kierowcy do biura Pre-Gate, kierowca podaje niezbędne informacje w celu rejestracji transakcji bramowej. Pracownik identyfikuje kontener przeznaczony do ważenia poprzez widoczne w systemie wcześniej wystawione zlecenie. Pracownik wypełnia odpowiedni formularz wagowy, przekazując go do podpisu kierowcy. Z wypełnionym formularzem kierowca udaje się na linie wjazdowe, dokonywana jest inspekcja, a następnie kierowca udaje się na wagę, gdzie przekazuje formularz wagowy pracownikowi koordynującemu operacje ważenia. Kierowca wjeżdża na wagę, dokonywany jest pomiar wagi zestawu. Następnie kierowca ciągnika zewnętrznego udaje się w plac celem podjęcia kontenera. Przed wyjazdem kierowca ciągnika zewnętrznego udaje się ponownie na wagę, tym razem z załadowanym kontenerem, gdzie następuje ponowne zważenie. Kwity wagowe przesyłane zostają do klienta drogą mailową. W przypadku przekroczenia Dopuszczalnej Masy Całkowitej, kontener kierowany jest z powrotem w plac składowy, za co obciążony zostaje Klient.

5.3 Transakcje systemowe

W celu dokonania transakcji systemowej, kierowca zobowiązany jest podać wszystkie niezbędne informacje oraz dokumenty pracownikowi biura Pre-Gate. Pracownik weryfikuje otrzymane dane z danymi zawartymi w systemie.

Pracownik biura Pre-Gate uzupełnia następujące dane:

- numer karty kierowcy,
- Numer wizyty (wykreowany podczas awizacji w systemie e-brama)
- numer ciągnika,
- numer naczepy/przyczepy,



- liczba osi w zestawie.

W przypadku jakichkolwiek rozbieżności, kierowca informowany jest o odmowie obsługi i proszony o kontakt ze spedytorem. W celu udokumentowania niezgodności drukowany jest Trouble Ticket.

W momencie poprawienia niezgodności, kierowca wraz z wydrukowanym uprzednio Trouble Ticket udaje się do okienka numer 2 w biurze Pre-Gate w celu sfinalizowania rozpoczętej transakcji.

5.4 Kontenery importowe

Główne warunki, niezbędne do podjęcia kontenera importowego:

- Wcześniejsza awizacja systemowa poprzez e. BRAMA oraz uzyskanie numeru wizyty;
- Uzyskanie zwolnienia celnego (chyba, że ładunek podlega wewnątrzunijnym przepisom celnym);
- Uzyskanie pozwolenia, w zależności od rodzaju, natury i pochodzenia ładunku w kontenerze od służb kontroli granicznej takich jak: Sanepid, WIORIN, WIJHARS, Graniczny Inspektorat Weterynarii, jeśli ładunek podlega pod którąś z tych inspekcji.
- Zwolnienie kontenera przez Operatora poprzez dopisanie kodu PIN i przekazanie go spedytorowi (klientowi). W przypadku, gdy wymagane jest zlecenie dodatkowe, spedytor po zalogowaniu się do systemu zobowiązany jest przypisać swój kod firmy do danego kontenera poprzez funkcję weryfikującą PIN.

Serwis 2M, G6:

Kontenery importowe wyładowane ze statków serwisu 2M, G6 będą dostępne dla odbiorców i gotowe do podjęcia już po 2 godzinach od zakończenia pełnych operacji wyładunkowych, W zależności od czynników, mających wpływ na operacje wyładunkowe, Terminal DCT zastrzega sobie prawo zmiany zaproponowanych terminów dostępności kontenerów, o czym poinformuje na stronie internetowej firmy.

W przypadku dodatkowych pytań związanych ze zwolnieniami kontenerów importowych, należy kontaktować się z operatorem kontenera.

Aby podjąć pełny kontener importowy, kontener musi być zwolniony celnie. Kierowca zobowiązany jest podać pracownikowi biura Pre-Gate numer wizyty z systemu e.BRAMA, numer kontenera oraz PIN zwalniający kontener.

W celu podjęcia pustego kontenera, kierowca zobowiązany jest posiadać numer kontenera oraz booking/EDO (Equipment Delivery Order). Transakcje z pustymi kontenerami odbywają się bez konieczności ich rejestracji w systemie e.BRAMA.

W celu podjęcia kontenera z ładunkiem ponadgabarytowym (OOG), kierowca zobowiązany jest posiadać oryginał odpowiedniego zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego.



Po potwierdzeniu przez pracownika biura Pre-Gate dokonania wszystkich formalności, kierowca wraca do swojego pojazdu i udaje się na linię bram wjazdowych.

5.4.1 Obsługa na kompleksie bramowym – wjazd na terminal

- Ciężarówka podejżdża do jednej z otwartych linii wjazdowych oznakowanych zieloną sygnalizacją świetlną.
- Pojazd zatrzymuje się przed szlabanem.
- Pracownik bramy dokonuje weryfikacji poprawności wprowadzonych danych w systemie.
- Po zakończonej inspekcji drukowany jest bilet wjazdowy z lokalizacją podjęcia danego kontenera.
- Po otwarciu szlabanu kierowca wjeżdża na Terminal, a następnie udaje się na miejsce podjęcia kontenera.

5.4.2 Podjęcie kontenera z placu

Kierowca parkuje w miejscu podjęcia kontenera nie wyłączając silnika oraz świateł mijania.

Jeżeli to konieczne, kierowca reguluje pozycję naczepy ciężarówki w czasie operacji załadunkowej kontenera według dyspozycji operatora sprzętu ciężkiego.

W obszarze operacji terminalowych ruch pieszy jest zabroniony.

Po podjęciu kontenera, kierowca zobowiązany jest zaryglować kontener oraz sprawdzić jego stan i właściwe oznakowanie na bramie wyjazdowej. W uzasadnionych przypadkach można do tego wykorzystać miejsce na zmianę rozstawu naczepy, które wskazane jest na mapce poglądowej dostępnej na Pre-Gate.

5.4.3 Obsługa na kompleksie bramowym – wyjazd z Terminala

Ciężarówka podejżdża do jednej z otwartych linii wyjazdowych (oznakowanych zieloną sygnalizacją świetlną). Kierowca zobowiązany jest do upewnienia się, że kontener jest poprawnie załadowany na naczepę pojazdu i zabezpieczony na przejazd drogą zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego.

Pojazd zatrzymuje się przed szlabanem. Pracownik bramy dokonuje inspekcji w systemie. Weryfikuje i wprowadza następujące dane:

- Numer rejestracyjny pojazdu;
- Numer kontenera;
- Numer plomby typu High Security tzn. plomby butelkowej zabezpieczającej kontener przed otwarciem

Po potwierdzeniu zgodności danych przez Kontrolera Bramowego, szlaban otwiera się. Kierowca opuszcza terminal.



5.5 Kontenery eksportowe i kontenery puste na składowanie

Dla kontenerów eksportowych niezbędna jest awizacja systemowa wykonana przez operatora kontenera oraz wykreowanie wizyty w systemie e.BRAMA.

Brak awizacji wiąże się z brakiem możliwości wjazdu na Terminal celem złożenia kontenera. W przypadku braku części danych, bądź danych niezgodnych z rzeczywistością, Terminal DCT zastrzega sobie prawo do odmowy wjazdu do czasu uzupełnienia/poprawy danych zawartych w systemie.

Terminal DCT Gdańsk zastrzega sobie prawo do nieprzyjęcia kontenera eksportowego ze względu na przekroczenie dopuszczalnej ładowności kontenera według poniższych kryteriów:

- 20' (DV, RF, OT): 30 480 kg
- 40' (DV, OT, zwykła i HC): 32 500 kg
- 40' (RF): 34 000 kg.

W przypadku stwierdzenia przez pracownika biura Pre-Gate w/w przekroczenia, kierowca proszony jest o kontakt z operatorem kontenera. Kontener nie może zostać złożony do czasu wyjaśnienia oraz korekty wagi w systemie.

Dokumenty/dane niezbędne do złożenia kontenera eksportowego:

- numer kontenera eksportowego oraz booking,
- numer wizyty wykreowany w systemie e.BRAMA.
- złożenie dokumentów celnych (MRN, EAD, T5) w biurze Pre-Gate. Dokumenty te następnie są odbierane przez Urząd Celny,
- Przed złożeniem pełnego kontenera eksportowego z ładunkiem niebezpiecznym, dostarczenie karty charakterystyki materiału niebezpiecznego (DGD - Dangerous Goods Declaration/Certificate) do biura Pre-Gate. Brak tego dokumentu wiąże się z brakiem możliwości złożenia kontenera na Terminalu.

Kontenery puste składane są według dyspozycji złożeń operatora kontenerów. W celu złożenia pustego kontenera na składowanie niezbędne są następujące informacje:

- Numer Kontenera
- ISO Typ
- Operator Kontenera

Po potwierdzeniu przez pracownika biura Pre-Gate kierowca może udać się na bramę wjazdową.

5.5.1 Obsługa na kompleksie bramowym – wjazd na terminal

- Ciężarówka podjeżdża do jednej z otwartych linii wjazdowych oznakowanych zieloną sygnalizacją świetlną.
- Pojazd zatrzymuje się przed szlabanem.



- Pracownik bramy dokonuje weryfikacji poprawności wprowadzonych danych w systemie.

Pracownicy bram dokonują inspekcji kontenera eksportowego tj.:

- Odczyt i wprowadzenie do systemu numerów plomb:
 - Typu High Security tzn butelkowej operatorskiej (*Operator Seal*) **bądź**,
 - Typu High Security tzn butelkowej przewoźnika/ spedytora (*Shippers Seal*), która jest rejestrowana tylko w przypadku braku plomby operatorskiej
 - Celnej (*Customs Seal*) i
 - Weterynaryjnej (*Vet Seal*);
- Wizualne oględziny stanu technicznego kontenera bez dachu pod kątem widocznych uszkodzeń mechanicznych. W przypadku ich stwierdzenia, uszkodzenia zostają wpisane do systemu terminalowego w postaci stopnia uszkodzenia. W przypadku uszkodzeń w stopniu istotnym dla ładunku (MAJOR) , wykonane zostają zdjęcia oraz wystawiony zostaje raport uszkodzeń. Raport wraz ze zdjęciami uszkodzeń wysyłany jest do operatora kontenera.
- W przypadku wjazdu pustego REEFERA z plombą typu High Security tzn. plombą butelkową po czyszczeniu chemicznym, niezbędne jest mailowe zaawizowanie numeru plomby typu High Security tzn. plomby butelkowej na adres pregate@dctgdansk.com. Kontener ten nie będzie otwierany. Brak awizacji skutkować będzie koniecznością zerwania plomby typu High Security tzn. plomby butelkowej na bramie wjazdowej w celu sprawdzenia stanu technicznego oraz wnętrza kontenera przez Kontrolera Bramowego.
- W przypadku kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi (IMDG), Kontroler Bramowy sprawdza oznakowania właściwymi naklejkami IMO (kontener IMDG nie oznakowany lub oznakowany nieprawidłowo, nie może zostać złożony na Terminalu DCT Gdańsk). Oklejenie kontenera bądź doklejenie brakujących naklejek dokonywane jest w oparciu o dostarczoną dokumentację (DGD). Aby zrealizować usługę niezbędne jest wystawienie zlecenia systemowego przez Klienta. Koszty usługi i dodanych naklejek IMO ponosi Spedytor/Operator zgodnie z warunkami obowiązującej taryfy DCT. Naklejki IMO mogą zostać też dostarczone na terminal przez samego Klienta, jednakże przed wjazdem kontenera na terminal. W przypadku braku naklejek IMO, DCT posiada własne naklejki.
- W przypadku wjazdu kontenera neutralnego lub pustego, na którym stwierdzono obecność naklejek IMO, kierowca proszony jest przez obsługę bramy o ich usunięcie. W przypadku odmowy lub braku możliwości usunięcia (np. naklejki umieszczone są za wysoko), po przekroczeniu szlabanu samochód zatrzymuje się przed budynkiem głównym, gdzie Kontroler Bramowy sporządza raport, wykonuje zdjęcia oraz usuwa naklejki. Raport wraz ze zdjęciami zostaje wysyłany do Spedytora/Operatora. Koszty usunięcia naklejek IMO ponosi Spedytor/Operator zgodnie z warunkami handlowymi obowiązującej taryfy DCT.

Tylko w przypadku całkowitej zgodności danych, zaawizowanych i rzeczywistych, szlaban wjazdowy zostanie otwarty, umożliwiając wjazd samochodu celem złożenia kontenera na Terminalu DCT Gdańsk.

W przypadku obsługi ładunków ponadgabarytowych (OOG), samochody wjeżdżają/wyjeżdżają na/z Terminal/a linią wjazdową numer 9, która znajduje się na zewnętrznej (północnej) stronie bram wjazdowych. Ładunek eskortowany jest przez Brygadzystę od bram wjazdowych do docelowego miejsca złożenia ładunku. Brygadzista weryfikuje wymiary z tymi zawartymi w systemie, po czym następuje aktualizacja danych w systemie.



5.5.1.1 Kontenery typu DOMESTIC

WSZYSTKIE TRANSAKCJE ZWIĄZANE Z OBSŁUGĄ KONTENERÓW TYPU DOMESTIC/THROUGH CONTAINERS OBJĘTE SĄ KONIECZNOŚCIĄ WCZEŚNIEJSZEGO UMÓWIENIA WIZYTY W SYSTEMIE E.BRAMA.

Kontenery o kategorii DOMESTIC (obróć krajowy tzn, wjazd drogą/koleją – wyjazd drogą/koleją awizowane są przez spedytora bezpośrednio w systemie terminalowym. Instrukcja dotycząca awizacji na złożenie i podjęcie dostępna pod poniższym linkiem http://dctgdansk.pl/upload/files/instrukcja-obsugi-systemu-operacyjnego-navis_domestic.pdf

Kontenery nieprzeznaczone do złożenia na Terminal DCT, a wjeżdżające na jego teren tzw. „Through Containers”:

Wszystkie kontenery wjeżdżające na teren Terminalu DCT nieprzeznaczone do złożenia, obowiązkowo muszą posiadać założoną plombę typu High Security tzn. plombę butelkową, widoczną do odczytu przez Kontrolera Bramowego na bramie wjazdowej oraz wyjazdowej.

5.5.2 Obsługa na kompleksie bramowym – wyjazd z terminala

Po złożeniu kontenera, ciężarówka podjeżdża do jednej z otwartych linii wyjazdowych oznakowanych zieloną sygnalizacją świetlną

Pojazd zatrzymuje się przed szlabanem. Po potwierdzeniu zgodności danych przez Kontrolera Bramowego, szlaban otwiera się, umożliwiając wyjazd z Terminalu.