



TEMAT

Regulamin Współpracy – Operacje Bramowe

## SPIS TREŚCI

1	CEL .....	2
2	ZAKRES .....	2
3	SKRÓTY I DEFINICJE .....	2
4	POKREWNE DOKUMENTY .....	3
5	SZCZEGÓŁY DOKUMENTU .....	3
5.1	Zasady bezpieczeństwa .....	3
5.2	Godziny obsługi kompleksu bramowego .....	4
5.3	Ogólne zasady .....	4
5.3.1	Ogólne zasady dla kierowców pojazdów zewnętrznych (magazyn CFS) ....	4
5.3.2	Ogólne zasady dla kierowców pojazdów zewnętrznych (kontenery) .....	5
5.4	Rejestracja kierowcy w Terminalowym Systemie Operacyjnym .....	6
5.4.1	Zlecenia systemowe .....	7
5.4.2	Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Eksport) .....	7
5.4.3	Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Import) .....	7
5.5	Podjęcie kontenera .....	8
5.5.1	Podjęcie kontenera importowego .....	8
5.5.2	Podjęcie kontenera pustego .....	8
5.5.3	Podjęcie kontenera z ładunkiem OOG .....	8
5.6	Złożenie kontenera .....	8
5.6.1	Złożenie kontenera eksportowego .....	8
5.6.2	Złożenie kontenera pustego .....	9
5.7	Kontenery typu DOMESTIC .....	9
5.8	Kontenery typu THROUGH .....	9
5.9	Obsługa na bramie wjazdowej .....	10
5.10	Obsługa na placu .....	10
5.10.1	Obsługa na bramie wyjazdowej .....	10
6.0	Korzystanie z parkingu .....	11



## 1 CEL

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

## 2 ZAKRES

Od awizacji wjazdu na teren DCT Gdańsk S.A., fizyczny wjazd, przez obsługę na terenie terminala, aż do jego opuszczania.

## 3 SKRÓTY I DEFINICJE

**DMC** dopuszczalna masa całkowita, łączna masa pojazdu samochodowego (lub zespołu pojazdów) wraz z masą ładunku;

**LPR** – Licence Plate Recognition – oznacza system automatycznego odczytu tablic rejestracyjnych

**Ładunek Niebezpieczny** oznacza każdy ładunek, który może być szkodliwy dla ludzi, innych żywych organizmów, majątku lub środowiska naturalnego, w tym łatwopalne, wybuchowe, żrące, utleniające, duszące, stanowiące zagrożenie biologiczne, toksyczne, chorobotwórcze lub alergiczne, w każdym przypadku sklasyfikowane odpowiednio przez IMDG, ADR lub RID

**OCR** – Optical Character Recognition – oznacza optyczne rozpoznawanie znaków, zestaw technik lub oprogramowanie służące do rozpoznawania znaków i całych tekstów

**Siła Wyższa** oznacza wszelkie okoliczności poza zasadną kontrolą danej strony, przewidywalne lub nieprzewidywalne, od których dana strona nie jest w stanie zabezpieczyć się przy zachowaniu należytej staranności, w tym zwłaszcza działania siły wyższej, akty wrogie, wojny (wypowiedziane lub niewypowiedziane), ograniczenia wprowadzane przez rządy, władców lub naród danego kraju, zamieszki, strajki i przerwy w pracy, powstania, ataki terrorystyczne, wojnę domową, ograniczenia z powodu kwarantanny, epidemie, powodzie, pożary, wiatry, opady śniegu, zalodzenia i burze

**Self-Service Kiosk** – kiosk samoobsługowy

**TOS** oznacza Terminalowy System Operacyjny

**Zdarzenie** oznacza każde wydarzenie lub okoliczności wywołane przyczyną zewnętrzną, prowadzące do uszkodzenia mienia, urządzeń lub wyposażenia technicznego, mogące prowadzić do urazu lub śmierci, pożaru lub przypadkowego wycieku innego zanieczyszczenia środowiska

*Pozostałe definicje dostępne w Ogólnych Warunkach Handlowych (dokument dostępny na stronie [https://dctgdansk.pl/upload/files/warunki-wspolpracy\\_25052018\\_2.pdf](https://dctgdansk.pl/upload/files/warunki-wspolpracy_25052018_2.pdf))*



#### 4 POKREWNE DOKUMENTY

DCT/DOC/Regulamin korzystania z systemu e.BRAMA

DCT/DOC/Przewodnik Bezpieczeństwa

DCT/DOC/Warunki Współpracy

DCT/DOC/Regulamin Korzystania z Parkingu Zewnętrznego

DCT/DOC/Procedura weryfikowania DMC zestawu drogowego wjeżdżającego na terminal DCT w celu podjęcia towaru z magazynu CFS w relacji bezpośredniej z kontenera na pojazd

DCT/DOC/Zasady Bezpieczeństwa Obowiązujące Kierowców Pojazdów Kołowych

DCT/DOC/Procedura dotycząca weryfikowania dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów

DCT/DOC/Taryfikator wykroczeń dla kierowców ciągników zewnętrznych

#### 5 SZCZEGÓŁY DOKUMENTU

##### 5.1 Zasady bezpieczeństwa

Każda osoba przebywająca na terenie Terminalu DCT Gdańsk zobowiązana jest do przestrzegania przepisów BHP obowiązujących na terenie DCT oraz użytkowania środków ochrony indywidualnej, w szczególności hełmu przemysłowego, kamizelki odblaskowej oraz zakrytego obuwia (zasady bezpieczeństwa dla kierowców pojazdów kołowych oraz przewodnik bezpieczeństwa dostępna na [www.dctgdansk.com](http://www.dctgdansk.com) )

Ruch pieszy przez bramy wjazdowe jest zabroniony.

Dostęp do rejonów operacyjnych jest ograniczony oraz wymaga specjalnego zezwolenia.

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

W czasie przebywania w 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.

Pojazdy zewnętrzne mogą poruszać się po Terminalu tylko po wyznaczonych drogach, **z prędkością nieprzekraczającą: 30 km/h, przez portale OCR 10km/h** i z zachowaniem szczególnej ostrożności. Obowiązuje bezwzględny nakaz STOP (zatrzymanie pojazdu) w miejscach, gdzie wskazują na to znaki drogowe. 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 (żółte przeznaczone dla pojazdów zewnętrznych/ niebieskie dla pojazdów wewnętrznych DCT) 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.



W przypadku wystąpienia jakiegokolwiek zdarzenia, w którym udział brał 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/oświadczenia oraz przekazania na prośbę pracowników DCT dokumentu tożsamości.

W przypadku braku jakiegokolwiek wymaganych dokumentów uczestnik zdarzenia (kierowca zewnętrzny) zobowiązany jest do dośłania kopii na wniosek DCT na wskazany adres.

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.

## 5.2 Godziny obsługi kompleksu bramowego

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](http://www.dctgdansk.com))

Obsługa bramowa w niedziele i święta przypadające w niedziele oraz poza standardowymi godzinami pracy kompleksu bramowego jest możliwa tylko w przypadku uprzedniej awizacji zlecenia Armatora, do piątku najpóźniej do godziny 15:00 na adres [pregate@dctgdansk.com](mailto: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](mailto:pregate@dctgdansk.com).

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

## 5.3 Ogólne zasady

### 5.3.1 Ogólne zasady dla kierowców pojazdów zewnętrznych (magazyn CFS)

Kierowców pojazdów 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.

Terminal DCT dokonuje weryfikacji DMC. W przypadku przekroczenia DMC, Terminal zastrzega sobie prawo do wydania odmowy wydania towaru. Procedura dot. weryfikowania Dopuszczalnej Masy Całkowitej pojazdów lub zespołu pojazdów wjeżdżających na DCT Gdańsk S.A w celu podjęcia towaru dostępna:



[https://dctgdansk.pl/upload/files/magazyn\\_przeciazania\\_procedura\\_170622.pdf](https://dctgdansk.pl/upload/files/magazyn_przeciazania_procedura_170622.pdf)

Podczas manipulacji przeładunkowo-magazynowych, kierowca pojazdu po podjeździe 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.

### **5.3.2 Ogólne zasady dla kierowców pojazdów zewnętrznych (kontenery)**

DCT kontroluje wjazd pojazdów na Terminal. Tylko pojazdy z kontenerami lub ładunkami drobnicowymi, których przyjazd jest zaawizowany w TOS, mają prawo wjazdu na Terminal.

Terminal DCT dokonuje weryfikacji DMC. W przypadku przekroczenia DCT zastrzega sobie prawo do odmowy wydania kontenera. Procedura dot. weryfikowania Dopuszczalnej Masy Całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów wjeżdżających na DCT Gdańsk S.A w celu podjęcia kontenera dostępna jest:

[https://dctgdansk.pl/upload/files/road\\_przeciazania\\_procedura\\_z\\_zalacznikiem\\_6.pdf](https://dctgdansk.pl/upload/files/road_przeciazania_procedura_z_zalacznikiem_6.pdf)

Pojazdy dostarczające kontenery/drobnice do DCT nie mogą przewozić dodatkowych pasażerów w czasie wjazdu na Terminal (wyjątek stanowią kierowcy wykonujący pracę w „podwójnej obsadzie”).

Terminal DCT akceptuje do obsługi kontenerów tylko naczepy kontenerowe, tj. dostosowane do przewozu kontenerów, umożliwiające ich mocowanie ryglami skrętnymi lub podobnymi mechanizmami ryglującymi. Pojazdy zewnętrzne wyposażone w innego rodzaju naczepy nie będą obsługiwane. Pojazdy 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 (kierowca zobowiązany jest posiadać oryginał odpowiedniego zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego). Warunkiem obsługi takiej naczepy jest przestrzeganie przez kierowcę przepisów bezpieczeństwa terminala DCT i przepisów transportu drogowego dotyczących mocowania i przewozu takich ładunków.

Każdy pojazd składający/pobierający kontener z towarem niebezpiecznym musi spełniać warunki bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych wg. ADR, posiadać dopuszczenie Transportowego Dozoru Technicznego i posiadać ważne badania techniczne.

Kierowca pojazdu 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 najpóźniej 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.**

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

Pojazdy operacyjne DCT mają zawsze pierwszeństwo przejazdu względem pojazdów zewnętrznych poruszających się po Terminalu DCT.

Nieprzestrzeganie zasad bezpieczeństwa skutkować będzie poniesieniem konsekwencji zgodnie z Taryfikatorem Wykroczeń dla Kierowców Zewnętrznych (dostępny na stronie <https://dctgdansk.pl/upload/files/20052019-taryfikator-wykrocze-dla-kierowcw-cignikw-zewntrznnych-22.02.2019-002.pdf> )

**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.**

#### **5.4 Rejestracja kierowcy w Terminalowym Systemie Operacyjnym**

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). Przyjazd/wjazd na terminal możliwy jest wyłącznie w zarezerwowanym wcześniej oknie czasowym.

Obsługa pustych kontenerów nie jest objęta systemem wcześniejszej rezerwacji terminu wizyty w systemie e.Brama.

Rejestracja nowego kierowcy odbywa się za pośrednictwem firmy przewozowej, w której zatrudniony jest dany kierowca. Firma przewozowa przesyła drogą mailową na adres [ebrama@dctgdansk.com](mailto:ebrama@dctgdansk.com) dane niezbędne do pierwszej rejestracji kierowcy w TOS:

- imię i nazwisko
- nr PESEL
- nr tel kierowcy

W przypadku niepodania ww danych Terminal nie dokona rejestracji danego Kierowcy w systemie.

Terminal DCT zastrzega sobie prawo do wysyłania komunikatów dotyczących awizacji, obsługi terminalowej oraz kwestii bezpieczeństwa na numer telefonu Kierowcy za pomocą SMS.

Po otrzymaniu danych niezbędnych do rejestracji pracownik e.Brama Call Center przystępuje do rejestracji danych w systemie, nadając numer karty kierowcy.

Kierowca zobowiązany jest wypełnić test z zasad bezpieczeństwa (za pośrednictwem internetu lub podczas pierwszej wizyty na terminalu w budynku Pre-Gate na komputerze).



Podczas pierwszej wizyty kierowcy na terminalu pracownik Pre-Gate weryfikuje zapoznanie się kierowcy z zasadami bezpieczeństwa oraz przystępuje do wydania fizycznie karty kierowcy (w tym celu niezbędne jest wykonanie zdjęcia kierowcy).

Pierwsza Karta Kierowcy wydawana jest kierowcy bezpłatnie. Druga i kolejne karty odpłatność wg. stawki PLN 40,00/sztuka netto (+ obowiązujący podatek VAT) płatne tylko i wyłącznie za pomocą karty płatniczej w biurze Pre-Gate w momencie wyrobienia duplikatu.

W przypadku chęci otrzymania faktury VAT fakt ten należy zgłosić do obsługi Pre-Gate przed wystawieniem paragonu.

## **Przyjazd na Terminal**

W celu dokonania transakcji systemowej, Kierowca zobowiązany jest zaawizować swój przyjazd w systemie e.Brama oraz przyjechać w zaawizowanym przedziale czasowym.

W przypadku przyjazdu kierowcy w innym oknie czasowym niż zarezerwowane w systemie e.Brama pojazd nie zostanie obsłużony/wpuszczony. Konieczne jest opuszczenie terenu DCT.

W pierwszej kolejności Kierowca zobowiązany jest do przejazdu zestawem przez portal OCR, na którym następuje odczyt danych (nr tablic rej, nr kontenera/ów, obecność plomby HS).

Podczas wjazdu na terminal kierowca zobowiązany jest do przyłożenia karty kierowcy na Self-Service kiosku, na której zapisane są dane kierowcy, oraz wpisania nr wizyty otrzymanej z systemu e.Brama i/lub pozostałych transakcji nieobjętych systemem e.Brama. Po zatwierdzeniu wszystkich transakcji Kierowca udaje się na bramy wjazdowe.

W przypadku braku karty Kierowcy należy zatwierdzić na Self-Service kiosku opcję „Brak Karty Kierowcy” a następnie udać się do biura Pre-Gate.

### **5.4.1 Zlecenia systemowe**

Każdy klient, 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 TOS i może zlecić usługę bezpośrednio w systemie operacyjnym DCT.

### **5.4.2 Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Eksport)**

W momencie zgłoszenia się kierowcy na terminalu zlecenie ważenia widoczne jest w TOS, o którym jest informowany na Gate-In Kiosku dzięki odpowiedniemu komunikatowi.

Kierowca wjeżdża na wagę, dokonywany jest pomiar wagi zestawu wraz z kontenerem eksportowym, następnie udaje się na plac celem złożenia kontenera. Po złożeniu kontenera udaje się ponownie na wagę, gdzie następuje ponowne zważenie. Kwity wagowe przesyłane są do klienta drogą mailową.

### **5.4.3 Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Import)**

W momencie zgłoszenia się kierowcy na terminalu zlecenie ważenia widoczne jest w TOS, o którym jest informowany na Gate-In Kiosku.



Kierowca wjeżdża na wagę, dokonywany jest pomiar wagi zestawu. Następnie 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 są do klienta drogą mailową. W przypadku przekroczenia Dopuszczalnej Masy Całkowitej, kontener kierowany jest z powrotem w plac składowy, za co obciążony zostaje Klient.

## **5.5 Podjęcie kontenera**

### **5.5.1 Podjęcie kontenera importowego**

Główne warunki, niezbędne do podjęcia kontenera importowego:

- Uzyskanie zwolnienia celnego (chyba, że ładunek podlega wewnętrznym 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.
- Wcześniejsza awizacja systemowa poprzez e.Brama oraz uzyskanie numeru wizyty;

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

### **5.5.2 Podjęcie kontenera pustego**

W celu podjęcia pustego kontenera, kierowca zobowiązany jest posiadać booking/EDO (Equipment Delivery Order). System sam automatycznie przypisuje dostępny numer kontenera z danego bookingu/EDO.

Transakcje z pustymi kontenerami odbywają się bez konieczności ich rejestracji w systemie e.BRAMA. Podczas wjazdu na terminal kierowca zobowiązany jest do przyłożenia karty na Self-Service kiosku oraz wpisanie nr EDO, z którego ma zostać wydany pusty kontener.

### **5.5.3 Podjęcie kontenera z ładunkiem OOG**

W celu podjęcia kontenera z ładunkiem ponadgabarytowym (OOG), kierowca zobowiązany jest posiadać oryginał odpowiedniego zezwolenia na przejazd pojazdu nienormalnego oraz okazać dokument w biurze Pre-Gate.

## **5.6 Złożenie kontenera**

### **5.6.1 Złożenie kontenera eksportowego**

Główne warunki, niezbędne do złożenia kontenera eksportowego:





- Wcześniejsza awizacja w TOS utworzona przed danego Armatora;
- Wcześniejsza awizacja systemowa poprzez e. BRAMA oraz uzyskanie numeru wizyty (TVA)
- Kontener musi być zabezpieczony plombą typu High Security (tzw. butelkową)
- Numer plomby musi być każdorazowo zaawizowany w systemie e.Brama najpóźniej do momentu rozpoczęcia danego. Brak uzupełnionego numeru plomby będzie skutkowało automatycznym usunięciem awizacji

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 TOS,
- nieprzyjęcia kontenera eksportowego ze względu na przekroczenie dopuszczalnej ładowności kontenera.

**Dla kontenerów niebezpiecznych (IMO)** konieczne jest przesłanie drogą mailową na adres [pregate@dctgdansk.com](mailto:pregate@dctgdansk.com) dokumentu DGD. W przypadku braku wcześniejszego dostarczenia DGD najpóźniej na 24 godziny przed planowanym przyjazdem, Terminal zastrzega sobie prawo do odmowy wjazdu i złożenia kontenera.

Kontenery nieprawidłowo oklejone będą przyjęte i złożone na Terminalu. Zostanie na nie założona odpowiednia STOPKA systemowa uniemożliwiająca załadunek na statek do czasu wystawienia przez Klienta odpowiedniego płatnego zlecenia.

### 5.6.2 Złożenie kontenera pustego

Kontenery puste składane są według dyspozycji złożeń operatora kontenerów. W celu złożenia pustego kontenera na składowanie niezbędne jest przejechanie przez portal OCR oraz wpisanie poniższych informacji na Self-Service kiosku po uprzednim przyłożeniu karty kierowcy:

- Numer Kontenera
- ISO Typ
- Operator Kontenera

### 5.7 Kontenery typu DOMESTIC

Tylko transakcje związane z podjęciem 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](http://dctgdansk.pl/upload/files/instrukcja-obsugi-systemu-operacyjnego-navis_domestic.pdf)

### 5.8 Kontenery typu THROUGH

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 poprzez portale OCR.

Pojazd zatrzymuje się przed szlabanem. Kierowca zobowiązany jest do odczytu karty kierowcy na czytniku. Po potwierdzeniu zgodności danych poprzez system szlaban otwiera się, umożliwiając wyjazd z Terminalu.

### **5.9 Obsługa na bramie wjazdowej**

- Ciężarówka podjeżdża do jednej z otwartych linii wjazdowych
- Pojazd zatrzymuje się przed szlabanem.
- Na bramie wjazdowej Kierowca zobowiązany jest do przyłożenia karty kierowcy do czytnika kart na Self-Service kiosku
- Kamery LPR dokonują odczytu nr rejestracyjnych ciągnika/naczepy
- Lokalizacja podjęcia/złożenia danego kontenera przesyłana jest do kierowcy za pomocą SMS oraz wyświetlana na wyświetlaczu Self-Service kiosku
- Po otwarciu szlabanu kierowca wjeżdża na Terminal, a następnie udaje się na miejsce podjęcia/złożenia kontenera.
- W przypadku wjazdu kontenera neutralnego lub pustego, na którym stwierdzono obecność naklejek IMO, kontener zostanie złożony na terminalu. Założona zostanie Stopka Terminalowa, o czym zostanie powiadomiony Armator.

### **5.10 Obsługa na placu**

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

Jeżeli to konieczne, kierowca reguluje pozycję naczepy ciężarówki w czasie operacji rozładunku/załadunku kontenera według dyspozycji operatora suwnicy placowej/ 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 najpóźniej na bramie wjazdowej. W uzasadnionych przypadkach można do tego wykorzystać miejsce na zmianę rozstawu naczepy, które wskazane jest na mapce poglądowej dostępnej na Pre-Gate oraz na informatorze, który otrzymuje każdy kierowca podczas pierwszej wizyty.

#### **5.10.1 Obsługa na bramie wjazdowej**

Pojazd przejeżdża przez jeden z portali OCR a następnie udaje się do jednej z otwartych linii wjazdowych. W przypadku wyjazdu z kontenerem 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. Kierowca zobowiązany jest do odczytu karty kierowcy na czytniku. Po potwierdzeniu zgodności danych poprzez system szlaban otwiera się, umożliwiając wyjazd z Terminalu.

## 6.0 Korzystanie z parkingu

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

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

**Korzystanie z parkingu DCT możliwe jest tylko i wyłącznie w ściśle określonych przypadkach (tj. wyrobienie karty kierowcy, wykonanie testu dot. zasad bezpieczeństwa, rejestracja transakcji magazynowej).**

*Terminal DCT Gdańsk S.A nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wydarzenie powstałe w wyniku siły wyższej.*

*Regulamin wchodzi w życie z dniem 11/08/2019.*