

Q&A – pytania i odpowiedzi

Z kim mogę porozmawiać o systemie e.BRAMA?

Jeśli jesteś już zarejestrowany w systemie, prosimy o kontakt pod adresem ebrama@dctgdansk.com.

Czy jeden kontener można zabukować na kilka slotów?

Nie. Jeden kontener można zaawizować tylko na jedno okno.

Czy system awizacji będzie obowiązkowy?

Tak. Bez awizacji będą przewożone tylko kontenery puste.

Czy istnieje możliwość stworzenia większej ilości zestawów z jednym kierowcą?

Tak.

Czy można zrobić awizację przed dostępnością kontenera, która czekałaby na aktywację w momencie udostępnienia kontenera?

Nie. Możliwe jest jedynie dodanie zadania (kontenera) na listę, z której następnie można wybrać kontenery do stworzenia awizacji.

Czy będzie można tworzyć „puste” awizacje – zaawizować się bez kontenera?

Nie będzie takiej możliwości.

Czy będzie możliwość podmiany kontenera importowego w już wykonanej awizacji?

Tak. Będzie możliwa zmiana takiej awizacji.

Czy będzie możliwość zmiany ciągnika, naczepy i/lub kierowcy w wykonanej wcześniej awizacji?

Tak. Zmiana kierowcy i zestawu będzie możliwa, ale tylko przed rozpoczęciem się okna.

Czy jeden kierowca może być przypisany do kilku przewoźników?

Tak. Jesteśmy świadomi, że ci sami kierowcy są podwykonawcami dla wielu przewoźników. Dany kierowca będzie mógł być przypisany do wielu przewoźników.

Czy będzie można dodawać zestawy ad hoc (ręcznie)?

Tak.

Jak będzie wyglądała podmiana zestawu samochód i naczepa/przyczepa?

Poprzez edycję awizacji - samodzielnie w systemie e.BRAMA lub telefonicznie.

Czy można tworzyć konfiguracje zestawów z tych samych elementów (kierowca, ciężarówka, naczepa)?

Tak. System umożliwia tworzenie dowolnej ilości zestawów, składających się z powtarzalnych elementów. Nie będzie możliwe utworzenie dwóch zestawów z identycznymi elementami.

Czy każdy wprowadzany zestaw zostaje automatycznie zapisany w VBS?

Każdy zestaw pojazdów utworzony przez użytkownika będzie przez system zapamiętywany. Wyjątkiem od tej reguły będzie tworzenie zestawu jednorazowego tzw. "ad hoc", który nie będzie przez system zapisywany. Warunkiem koniecznym do utworzenia zestawu jest wcześniejsza rejestracja składowych zestawu w systemie NAVIS. Jeśli więc któryś z elementów zestawu jest przez system e-brama nierozpoznany to prosimy o kontakt w celu uzupełnienia danych w systemie NAVIS.

Jak szybko DCT będzie w stanie potwierdzać awizacje? Czy awizacja złożona o 11 na slot o 12 będzie wykonalna?

Jeśli okno o godzinie 12 będzie dostępne, to będzie można się na nie zarejestrować.

Czy będzie możliwość zmiany naczep w zestawie pojazdów?

Tak. Wszystkie elementy składające się na zestaw pojazdów można zmienić poprzez funkcję edycji.

Czy można dopisać zadanie do założonej awizacji?

Tak.

Czy kolejność dodawania do awizacji kontenerów 20' ma znaczenie? Czy w takiej kolejności kontenery będą ładowane na naczepę?

Nie, kolejność dodawania kontenerów nie ma tu znaczenia. O rozmieszczeniu kontenerów na naczepie decyduje kierowca na terminalu.

Czy będzie można podmienić ciężarówkę, żeby podjąć zaawizowany kontener?

Tak. Należy zmienić dane poprzez edycję awizacji - samodzielnie w systemie e.BRAMA lub telefonicznie.

W jaki sposób DCT rozwiąże problem spóźnienia kierowcy na cut-off z powodu braku slotu?

System będzie dopasowany do ruchu statków i obciążenia bram, ale będzie też wymagał bardziej starannego planowania przyjazdów, tak, aby zdążyć na cut-off. Jeśli wiedzą Państwo, że kontener nie zdąży się złożyć przez cut-offem, proszę kontaktować się z operatorem kontenera w celu zmiany bukingu lub nadania dla kontenera statusu LAR (Late Arrival).

Czy DCT planuje wprowadzenie do systemu informacji o szacunkowym czasie zejścia za statku poszczególnych kontenerów?

Nie przewidujemy tego.

Ile czasu przed cut-offem można składać kontenery?

Do ostatniej chwili, o ile dostępne będą miejsca.

Czy w systemie będzie informacja, kiedy kontener będzie gotowy do odbioru?

Informacją, iż kontener jest gotowy do odbioru jest komplet informacji, na który składają się (1) godzina dostępności z danego statku, (2) czy kontener jest już na placu, (3) czy kontener jest zwolniony celnie (nie ma żadnych stoppek). System nie będzie wskazywał konkretnej daty/godziny możliwości podjęcia kontenera.

Czy w systemie będą widoczne stopki w systemie i możliwość awizowania kontenerów niezwolnionych celnie?

Nie jest możliwe zaawizowanie kontenera, który ma jakiegokolwiek stopki, w tym celne.

Czy jak kontener jest zwolniony w Navisie, to czy automatycznie jest też zwolniony w VBS?

Tak, e.BRAMA pobiera dane z NAVISA.

Czy można ujawnić w VBS i/lub na karcie kontenera informację o stopce IGDR?

Nie.

Czy będzie możliwość informowania o tym, że kontener jest gotowy do podjęcia – np. SMS-em po uprzednim zrobieniu taska?

Powiadomienie będzie widoczne w systemie e.BRAMA.

Czy w systemie będzie informacja o stopce operacyjnej (stopka referatu ds. zwalczania przestępczości granicznej)?

W systemie będzie ogólna informacja o istnieniu stopki, bez wyszczególniania jej rodzaju.

Czy kierowcy będą musieli nadal udać się na Pre Gate?

Tak. Zapraszamy do lektury przewodnika po systemie awizacji.

Jak będzie przebiegał proces dodawania kierowców? Czy będą mogli pojawiać się poza systemem awizacji? Jak tworzyć awizację na nowego kierowcę?

Kierowców zgłaszają przewoźnicy. Nowy kierowca będzie dodany ręcznie na Pre-Gate. Zapraszamy do lektury przewodnika po systemie awizacji.

Czy będzie możliwość zmiany awizacji przez kierowców telefonicznie?

Tak, poprzez call center e.BRAMY - tel. +48 58 737 79 33.

Czy zestawy i kierowcy będą przypisani do firm przewozowych na stałe?

Tak, ale ten sam kierowca i zestaw mogą być przypisani do kilku firm. Należy pamiętać, że w przypadku zakończenia współpracy z kierowcą należy usunąć go z konta firmowego.

Czy w przypadku niedojechania na czas będzie można skorzystać z bramy „bez awizacji”?

Nie. Należy wówczas edytować awizację i zmienić termin przyjazdu, lub wcześniej usunąć awizację. Takie działanie umożliwi wjazd innemu kierowcy.

Czy będzie można na bieżąco aktualizować dane w systemie, z drogi?

Tak.

Czy będzie możliwość zorganizowania szkoleń dla kierowców z używania sprzętów mobilnych?

Każdy kierowca, który o to poprosi będzie mógł przejść krótki instruktaż z obsługi e.BRAMY na każdym urządzeniu, które używa (laptop, smartfon, tablet). Na niniejszej podstronie oraz innymi kanałami będziemy na bieżąco informować o terminach szkoleń.

Jaka będzie maksymalna liczba transakcji przypisanych do każdego slotu?

Liczba transakcji będzie stale dopasowywana do planowanego ruchu.

Jak długie będą okna czasowe?

Okna czasowe mają długość 60 minut.

Jak duży będzie bufor opóźnień (ile minut kierowca może się spóźnić na swoje okno)?

Kierowca może spóźnić się maksymalnie pół godziny w stosunku do zarezerwowanego terminu. W przypadku opóźnienia dłuższego niż pół godziny, awizacja wygasa.

Czy system będzie pokazywał zajętość slotów?

Tak. Sloty na wyczerpaniu będą miały kolor pomarańczowy, sloty wypełnione będą miały kolor czerwony

Co się stanie w przypadku, gdy kierowca z przyczyn niezależnych spóźni się w slot, kolejny będzie dostępny za kilka godzin, a w międzyczasie kierowcy skończy się czas pracy?

Takie sytuacje będą z pewnością wyjątkami, ale kierowca będzie musiał oczekiwać na wolny slot, biorąc pod uwagę swój czas pracy. Jeśli najbliższy wolny slot będzie dostępny za więcej niż 2 godziny, kierowca ma obowiązek, zgodnie z regulaminem parkingu DCT, opuścić parking i oczekiwać w innym miejscu.

Co z niewykorzystanymi awizacjami?

Awizacje zwolnione odpowiednio wcześniej, wrócą do puli i będą dostępne dla innych przewoźników. DCT będzie analizować zjawisko niewykorzystywania i niezwalniania awizacji i wprowadzi reguły motywujące do wykorzystywania awizacji.

Czy są przewidywane kary za spóźnienie się?

Nie. Kierowca, który przyjedzie spóźniony ponad 30 minut, będzie musiał być zaawizowany na kolejne wolne okno. DCT będzie analizować to zjawisko i wprowadzi reguły motywujące do wykorzystywania awizacji punktualnie.

Czy będzie możliwość tworzenia na raz więcej niż jednej awizacji dla jednego kierowcy (miejscówki)?

O ile nie jest to tworzenie awizacji na ten sam kontener, system na to zezwala.

Wniosek o wydłużenie okien w pierwszej fazie wdrożenia i podczas zimy?

Po okresie wdrożenia system będzie kalibrowany.

Czy przewoźnik sam będzie mógł wybrać slot?

Tak.

Czy istnieje możliwość podejrzenia przez awizującego wag branych do weryfikacji DMC?

Podgląd wagi jest możliwy poprzez stronę internetową DCT.

Czy masy zestawów podawanych w VBS będą weryfikowane?

Dane o masach zestawów są weryfikowane z dokumentów pojazdów.

Co w sytuacji, gdy w Navisie będzie wpisana błędna waga kontenera?

Awizacje nie wiążą się ze sprawdzaniem fizycznie wagi kontenera i pojazdów. Jeśli waga jest wpisana błędnie, należy skontaktować się z armatorem.

Czy będzie można awizować zlecenie ważenia na potrzeby VGM?

Nie. Ważenia będą awizować jak dotychczas spedycje i armatorzy bezpośrednio w NAVIS.

Czy system będzie ostrzegał o przekroczonej masie całkowitej?

System nie dopuści do stworzenia takiej awizacji.

Czy awizacje obejmują puste kontenery?

Nie.

Czy kontenery chłodnicze będą miały priorytet?

Nie.

Jak będą awizowane tzw. priorytety?

Awizacja priorytetów będzie wykonywana przez obsługę call center e.BRAMA. Zgłoszenie takiej awizacji prosimy przestać mailowo na adres ebrama@dctgdansk.com lub telefonicznie pod nr +48 58 737 79 33

Czy można uzupełnić VBS o „tick” wskazujący, że kierowca jedzie z daleka i ryzyko opóźnienia jest większe?

System nie rozróżnia takich sytuacji, zakładając, że każdy kierowca pod bramą ma takie same prawa. Odpowiednio wcześniej prosimy o kontakt z call center e.BRAMA.