

Data wydania dokumentu: 19-09-2022

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 firmy przewozowej/kierowcy w systemie e.Brama	7
5.4.1	Zlecenia systemowe	8
5.4.2	Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Eksport)	8
5.4.3	Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Import)	9
5.5	Dokumentacja fotograficzna OCR	9
5.6	Podjęcie kontenera	9
5.6.1	Podjęcie kontenera importowego	9
5.6.2	Podjęcie kontenera pustego	9
5.6.3	Podjęcie kontenera z ładunkiem OOG	10
5.7	Złożenie kontenera	10
5.7.1	Złożenie kontenera eksportowego	10
5.7.2	Złożenie kontenera pustego ze statusem STORAGE (składowanie na DCT)	11
5.7.3	Złożenie kontenera z ładunkiem OOG	11
5.8	Kontenery w kategorii DOMESTIC	11
5.9	Kontenery w kategorii THROUGH	12
5.10	Obsługa na bramie wjazdowej	12
5.11	Obsługa w placu	12
5.11	Obsługa na bramie wyjazdowej	13
6.0	Korzystanie z parkingu	13

1 CEL

Ustalenie zasad oraz regulacji, mających zastosowanie podczas operacji bramowych realizowanych przez DCT Gdańsk Sp. z o.o.

2 ZAKRES

Operacje bramowe obejmują kompleksowy zakres obsługi tj. awizację wjazdu na teren DCT Gdańsk Sp. z o.o., fizyczny wjazd kierowcy poprzez obsługę na terminalu, aż do wyjazdu.

3 SKRÓTY I DEFINICJE

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

LPR Licence Plate Recognition – system automatycznego odczytu tablic rejestracyjnych;

ładunek Niebezpieczny - 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 – optyczne rozpoznawanie znaków, zestaw technik lub oprogramowanie służące do rozpoznawania znaków i całych tekstów;

Siła Wyższa - 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 dla kierowcy

TOS - Terminalowy System Operacyjny

Zdarzenie - 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 Warunkach współpracy (dokument dostępny na stronie <https://dctgdansk.pl/strefa-klienta/dokumenty-do-pobrania/>)

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 pojazdu lub zespołu pojazdów – CFS

DCT/DOC/Procedura weryfikowania DMC pojazdu lub zespołu pojazdów – kontenery

DCT/DOC/Zasady bezpieczeństwa obowiązujące Kierowców pojazdów kołowych

DCT/DOC/Taryfikator wykroczeń dla kierowców ciągników zewnętrznych

5 SZCZEGÓŁY DOKUMENTU

5.1 Zasady bezpieczeństwa

Każda osoba odwiedzająca terminal DCT Gdańsk zobowiązana jest do przestrzegania zasad bezpieczeństwa obowiązujących na terenie terminalu oraz użytkowania środków ochrony indywidualnej, w szczególności przemysłowego hełmu ochronnego, kamizelki odblaskowej oraz pełnego obuwia. Dodatkowo kierowca/podwykonawcy/kurierzy/agenci/serwis reeferowy i goście przed pierwszą wizytą na terminalu są zobowiązani do wykonania szkolenia on-line z zakresu bezpieczeństwa, które jest dostępne na stronie internetowej DCT Gdańsk. W trakcie wizyty należy posiadać w formie papierowej lub elektronicznej certyfikat ze szkolenia (zasady bezpieczeństwa dla kierowców pojazdów kołowych oraz przewodnik bezpieczeństwa są dostępne pod adresem <https://dctgdansk.pl/strefa-klienta/dokumenty-do-pobrania/>).

Ruch pieszy przez bramy wjazdowe jest zabroniony.

Dostęp do rejonów operacyjnych jest ograniczony oraz wymaga specjalnego zezwolenia.

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

W czasie pobytu w obszarze operacji wszystkie osoby muszą bezwzględnie przestrzegać zasad bezpieczeństwa i Regulaminu Współpracy – Operacje Bramowe. Niezastosowanie się do przepisów bezpieczeństwa będzie skutkowało natychmiastowym usunięciem danej osoby z terenu terminala. Szczegółowy opis konsekwencji wykroczeń jest dostępny w Taryfikatorze wykroczeń dla kierowców ciągników zewnętrznych.

Pojazdy zewnętrzne mogą poruszać się po Terminalu tylko po wyznaczonych drogach, **z prędkością nieprzekraczającą: 30 km/h, w wyznaczonych miejscach na Terminalu 15km/h a przez portale OCR 10km/h** z zachowaniem szczególnej ostrożności. Obowiązuje bezwzględny nakaz STOP (zatrzymanie pojazdu) w miejscach, gdzie wskazują na to znaki drogowe. Zasady te dotyczą zwłaszcza przy zbliżaniu się do zakrętów, skrzyżowań oraz miejsc o utrudnionym ruchu i ograniczonej przez składowane kontenery widoczności. Należy również zachować bezpieczną odległość pomiędzy mijającymi się pojazdami, maszynami placowymi i blokami składowymi kontenerów.

System ruchu pojazdów wskazywany jest przez znaki pionowe i poziome (żółte - przeznaczone dla pojazdów zewnętrznych i niebieskie - dla pojazdów wewnętrznych DCT). Zasady ruchu na Terminalu determinowane są zarówno przez przepisy wewnętrzne terminala, 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 jakichkolwiek wymaganych dokumentów uczestnik zdarzenia (kierowca zewnętrzny) zobowiązany jest do dostania 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 zasad bezpieczeństwa obowiązujących na terenie terminala odpowiada właściciel pojazdu. DCT zastrzega sobie prawo do wystąpienia z roszczeniami bezpośrednio do ubezpieczyciela OC pojazdu i/lub właściciela pojazdu, którego to pojazd brał udział w zajściu.

5.2 Godziny obsługi kompleksu bramowego

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

- W okresie roku szkolnego - od pierwszej niedzieli września do ostatniej niedzieli przed zakończeniem roku szkolnego od 14:00 w sobotę do 14:00 w niedzielę;
- w okresie wakacyjnym - od ostatniej niedzieli czerwca do ostatniej niedzieli sierpnia kompleks bramowy będzie czynny w soboty do godziny 14:00 a ponowne otwarcie bram będzie następowało w niedziele o godzinie 18:00;
- oraz 15 minutowej przerwy zmianowej biura Pre-Gate w godzinach 05:45 – 6:00 oraz 17:45 – 18:00.

Lista świąt ze wskazanymi godzinami zamknięcia kompleksu bramowego jest dostępna na stronie 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.

W przypadku świąt przypadających w inny dzień tygodnia, awizacja musi być dokonana co najmniej na 1 dzień (dzień roboczy) przed danym świętem najpóźniej do godziny 15:00 na adres 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 kontenera/ów.

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 w pobliżu magazynu należy ograniczyć prędkość do 6 km/h i stosować się do poleceń Kierownika Magazynu, lub wyznaczonej przez niego osoby. Szczegółowy opis zasad bezpieczeństwa został przedstawiony w dokumencie „Zasady bezpieczeństwa dla

kierowców_CFS”, który jest dostępny pod adresem <https://dctgdansk.pl/strefa-klienta/dokumenty-do-pobrania/>

W celu podjęcia towaru z magazynu, kierowca powinien posiadać numer Delivery Order (wygenerowany w TOS przez Spedycję), który należy wpisać przy wjeździe na parking w Self-Service kiosku oraz z którym udaje się na Pre-Gate w odpowiednim oknie czasowym.

Terminal DCT dokonuje weryfikacji wymiarów ładunków ponadnormatywnych na podstawie rzeczywistych wymiarów zgłoszonych w TOS przez pracowników CFS. W przypadku nie posiadania przez kierowcę odpowiedniego zezwolenia, terminal zastrzega sobie prawo do odmowy wydania towaru.

Terminal DCT dokonuje weryfikacji DMC. W przypadku przekroczenia DMC, terminal zastrzega sobie prawo do odmowy wydania towaru. Procedura dot. weryfikowania Dopuszczalnej Masy Całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów wjeżdżających na DCT Gdańsk Sp. z o.o. w celu podjęcia towaru dostępna pod adresem:

<https://dctgdansk.pl/strefa-klienta/dokumenty-do-pobrania/>

Do złożenia towaru kierowca musi okazać na Pre-Gate numer BL otrzymany od Zleceniodawcy. Złożenie odbywa się w odpowiednim oknie czasowym potwierdzonym z Klientem.

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 Gdańsk kontroluje wjazd/wyjazd pojazdów na terminal. Tylko pojazdy z kontenerami lub ładunkami, których przyjazd jest zaawizowany w TOS, mają prawo wjazdu/wyjazdu 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 Sp. z o.o. w celu podjęcia kontenera dostępna jest:

<https://dctgdansk.pl/strefa-klienta/dokumenty-do-pobrania/>

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 Gdańsk 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/ pojazdu do załadunku kontenera i zapoznania się oraz przestrzegania zasad bezpieczeństwa obowiązujących na Terminalu. Przez prawidłowe przygotowanie do załadunku, o którym mowa powyżej, należy rozumieć w szczególności demontaż urządzeń naprowadzających kontenery znajdujących się na naczepie przed wjazdem na teren Terminala. DCT wskazuje, że powyższe jest niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa i zminimalizowania ryzyka uszkodzenia kontenera/ pojazdu podczas załadunku. W przypadku powstania szkody z winy nieumyślnej podczas załadunku, spowodowanej nieprawidłowym przygotowaniem naczepy/ pojazdu do załadunku, okoliczność tę należy traktować jako okoliczność niezależną od DCT. W takiej sytuacji DCT nie będzie ponosić odpowiedzialności za szkodę. Odpowiedzialność za prawidłowe przygotowanie naczepy/ pojazdu do załadunku spoczywa w całości na kierowcy.

Niezależnie od powyższego, DCT zastrzega sobie prawo do odmowy załadunku kontenera, w przypadku stwierdzenia, że naczepa/ pojazd nie są prawidłowo przygotowane do załadunku, o ile przy dochowaniu należytej staranności istniała możliwość prawidłowego przygotowania naczepy/ pojazdu.

DCT zastrzega sobie prawo do:

- odmowy zgody na wjazd każdego pojazdu, który znajduje się w złym stanie technicznym lub zachodzi podejrzenie, że kierowca znajduje się pod wpływem alkoholu, środków odurzających lub narkotyków.
- do wydania zakazu wjazdu dla kierowcy nieprzestrzegającemu zasad bezpieczeństwa panujących na terminalu.
- naliczenia opłaty, w przypadku chęci anulacji transakcji wcześniej zaawizowanej w systemie e.Brama, po fizycznym przekroczeniu bram terminala.* W takim wypadku kierowca zobowiązany jest udać się na bramę wyjazdową. Anulacja transakcji zaawizowanej w systemie e.Brama możliwa jest tylko i wyłącznie po uiszczeniu przez przewoźnika/kierowcę opłaty w wysokości 200 PLN plus obowiązujący podatek VAT po wyjeździe z terminala (płatność możliwa tylko i wyłącznie za pomocą karty płatniczej w biurze Pre-Gate). W przypadku nie uiszczenia opłaty zaraz po wyjeździe z terminala dany kierowca zostanie zablokowany systemowo (co jest równoznaczne z brakiem możliwości kolejnego wjazdu/wykonania awizacji w systemie e.Brama) do czasu uiszczenia ww opłaty.

Na terminalu należy stosować się do wszystkich znaków drogowych, zarówno poziomych jak i pionowych. Obowiązuje:

- Bezwzględny nakaz zatrzymania pojazdu (STOP) przy każdym wyjeździe z bloków składowych.
- Bezwzględny zakaz wyprzedzania sprzętu terminalowego przez pojazdy zewnętrzne

Pojazd należy prowadzić z bezpieczną prędkością, dostosowaną do panujących warunków. Pamiętając jednocześnie, że prędkość maksymalna nie może przekroczyć 30 km/h. W celu weryfikacji prędkości na terenie terminala zostały zainstalowane video-rejestratory prędkości.

** nie dotyczy anulacji ze względu na uszkodzenie kontenera.*

Pojazdy operacyjne terminala DCT Gdańsk mają zawsze pierwszeństwo przejazdu względem pojazdów zewnętrznych poruszających się po Terminalu DCT. Podczas pobytu kierowcy na terminalu, rozmowa przez telefon jest zabroniona.

Nieprzestrzeganie zasad bezpieczeństwa skutkować będzie poniesieniem konsekwencji zgodnie z Taryfikatorem Wykroczeń dla Kierowców Zewnętrznych (dostępny na stronie <https://dctgdansk.pl/strefa-klienta/dokumenty-do-pobrania/>).

W przypadku aktywacji alarmu RPM przez kontener na bramie:

- **Wjazdowej** kierowca zobowiązany jest postępować zgodnie z wyświetlonym komunikatem na kiosku Self-Service oraz stosować się do wytycznych funkcjonariusza Straży Granicznej;
- **Wyjazdowej** kierowca zobowiązany jest postępować zgodnie z komunikatem wyświetlonym na monitorze znajdującym się przy portalach OCR wyjazdowych oraz stosować się do wytycznych 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 firmy przewozowej/kierowcy w systemie e.Brama

Każda firma transportowa chcąc dokonywać transakcji na terenie terminala DCT Gdańsk w pierwszej kolejności zobowiązana jest dokonać rejestracji w systemie e.Brama. Bez rejestracji nie ma możliwości korzystania z systemu tj. zaawizowania pojazdu i kierowcy w celu podjęcia lub złożenia kontenera (Instrukcja dostępna: <https://dctgdansk.pl/pl/strefa-klienta/system-e-brama/>).

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 <https://dctgdansk.pl/pl/strefa-klienta/system-e-brama/>).

Wjazd na terminal możliwy jest wyłącznie w zarezerwowanym wcześniej oknie obsługi.

Obsługa pustych kontenerów nie jest objęta obowiązkiem wcześniejszej rezerwacji terminu wizyty w systemie e.Brama. Kontenery puste składane drogą nie wymagają awizacji.

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 dane niezbędne do pierwszej rejestracji kierowcy w TOS:

- imię i nazwisko
- nr PESEL
- nr tel kierowcy

W przypadku niepodania w/w 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, dzięki czemu możliwa jest awizacja kierowcy w systemie e.Brama.

Podczas pierwszej wizyty kierowcy na terminalu pracownik Pre-Gate tworzy kartę kierowcy RFID (w tym celu niezbędne jest wykonanie zdjęcia kierowcy), a następnie wydaje dostęp z loginem oraz hasłem do wykonania testu z zasad bezpieczeństwa na terminalu. Bez aktywnej karty kierowcy nie ma

możliwości wjazdu na terminal. Karta kierowcy jest automatycznie aktywna po zdaniu przez kierowcę egzaminu z zasad bezpieczeństwa (min. 80% prawidłowych odpowiedzi).

Pierwsza karta kierowcy wydawana jest kierowcy bezpłatnie. Wydanie drugiej i kolejnej karty jest odpłatne wg. stawki PLN 40,00/sztuka netto (+ obowiązujący podatek VAT). Płatność tylko i wyłącznie za pomocą karty płatniczej w biurze Pre-Gate w momencie wyrobienia duplikatu.

W przypadku chęci otrzymania faktury VAT należy ten fakt 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 będzie opuszczenie terenu terminalu DCT.

Terminal DCT akceptuje tzw. „Late Truck Visit Appointment” dla awizacji wykonanych w e.Bramie tylko i wyłącznie po uiszczeniu opłaty w wysokości 200 PLN plus obowiązujący podatek VAT z zastrzeżeniem, iż spóźnienie nie może być większe niż 30 minut od momentu wygaśnięcia danej awizacji (płatność możliwa tylko i wyłącznie za pomocą karty płatniczej w biurze Pre-Gate). W celu skorzystania z usługi, po przyjeździe na Terminal należy udać się do biura Pre-Gate.

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 odczytu 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 kieruje 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) i posiada dostęp do TOS, na kontener eksportowy lub importowy, w pierwszej kolejności zobowiązany jest skontaktować się z Operatorem kontenera. W przypadku eksportu Operator przypisuje danego Spedytora do kontenera lub Spedytor sam przypisuje się do karty kontenera za pomocą numeru bookingu. W imporcie Spedytor otrzymuje numer PIN od Armatora za pomocą, którego przypisuje się do danego kontenera w TOS. Dzięki temu Spedytor ma możliwość podglądu danego kontenera w TOS i może zlecić usługę bezpośrednio w TOS. Instrukcja korzystania z TOS, wymagania sprzętowe oraz filmy instruktażowe znajdują się pod adresem <https://dctgdansk.pl/strefa-klienta/navis/>

5.4.2 Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Eksport)

Zlecenie ważenia kontenera z drogi powinno być wygenerowane w TOS przed zgłoszeniem się kierowcy na terminal DCT Gdańsk w celu złożenia kontenera. Kierowca jest informowany o zleceniu ważenia na Self-Service Kiosku poprzez odpowiedni komunikat.

Kierowca przed złożeniem kontenera w blok składowy w pierwszej kolejności wjeżdża na wagę, dokonywany jest pomiar wagi zestawu wraz z kontenerem exportowym, następnie kieruje się we wskazaną lokalizację celem złożenia kontenera. Po złożeniu kontenera udaje się ponownie na wagę, gdzie następuje ponowne zważenie. Za kompletne wykonanie wszystkich czynności w celu zważenia

kontenera jest odpowiedzialny kierowca. Kwity wagowe przesyłane są do klienta na wskazany w zleceniu systemowym adres mailowy.

5.4.3 Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Import)

Zlecenie ważenia kontenera powinno być wygenerowane w TOS przed zgłoszeniem się kierowcy na terminal DCT Gdańsk w celu podjęcia kontenera. Kierowca jest informowany o zleceniu ważenia na Self-Service Kiosku poprzez odpowiedni komunikat.

Kierowca przed podjęciem kontenera z bloku składowego w pierwszej kolejności wjeżdża na wagę, dokonywany jest pomiar wagi zestawu. Następnie udaje się we wskazaną lokalizację 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 na wskazany w zleceniu systemowym adres mailowy. W przypadku przekroczenia Dopuszczalnej Masy Całkowitej, kontener kierowany jest z powrotem w plac składowy i jednocześnie powstają dodatkowe koszty za wykonanie manipulacji w relacji plac-plac.

5.5 Dokumentacja fotograficzna OCR

Dokumentacja fotograficzna z systemu OCR jest przeznaczona wyłącznie na wewnętrzne potrzeby DCT Gdańsk Sp. z o.o. i nie jest udostępniana osobom, ani podmiotom trzecim.

5.6 Podjęcie kontenera

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

5.6.1 Podjęcie kontenera importowego

Główne warunki, niezbędne do podjęcia kontenera importowego:

- Uzyskanie zwolnienia
- Uzyskanie pozwolenia, w zależności od rodzaju, natury i pochodzenia ładunku w kontenerze od służb kontroli granicznej, takich jak: Sanepid, WIORIN, WIJHARS, Graniczny Inspektorat Weterynarii, jeżeli ładunek podlega pod jedną z wymienionych inspekcji.
- Wcześniejsza awizacja systemowa poprzez e.Brama oraz uzyskanie numeru wizyty;
- W przypadku, gdy wymagane jest dodatkowe zlecenie, spedytor jest zobowiązany przypisać swój kod NK do danego kontenera poprzez otrzymany od operatora kontenera numer PIN.

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

5.6.2 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 kierowcy na Self-Service kiosku oraz wpisanie nr EDO/bookingu, z którego ma zostać wydany pusty kontener.

5.6.3 Podjęcie kontenera z ładunkiem OOG

Wszystkie kontenery OOG, których podjęcie będzie wymagać odpowiedniego zezwolenia na przejazd nienormatywny, do czasu weryfikacji przez DCT mają widoczny OOG Hold (stopka uniemożliwiająca samodzielną awizację w e.Bramie).

Weryfikacja możliwości podjęcia jest dokonywana w dni powszednie pn – pt w godz. 06:00 – 12:00. W przypadku wpłynięcia zgłoszenia do godz 12:00, DCT powróci z informacją tego samego dnia do godziny 17:00. W przypadku wpłynięcia zgłoszenia po godz. 12:00, DCT powróci z informacją zwrotną najpóźniej do godz 12:00 dnia następnego.

W celu weryfikacji należy najpóźniej na 24h przed planowanym podjęciem przesłać poniższe dane na adres ebrama@dctgdansk.com:

- dane zestawu (nr rej ciągnika + masa własna, nr rej naczepy + masa własna, data pierwszej rejestracji ciągnika oraz naczepy);
- skan stosownego zezwolenia na przewóz nienormatywny.

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

5.7 Złożenie kontenera

Ze względu na automatyczny proces rejestracji kontenerów (system OCR) terminal DCT nie wykonuje wizualnej oceny stanu technicznego kontenerów podczas wjazdu.

5.7.1 Złożenie kontenera eksportowego

Główne warunki, niezbędne do złożenia kontenera ze statusem EXPORT (pełnego bądź pustego z przeznaczeniem na statek):

- Wcześniejsza awizacja w TOS utworzona przed danego Armatora;
- Wcześniejsza awizacja systemowa poprzez e. BRAMA oraz uzyskanie numeru wizyty (TVA);
- Pełen kontener musi być zabezpieczony plombą typu High Security (tzw. butelkową) przed przejazdem przez portal OCR IN, w przypadku braku wykrycia plomby przez system, DCT przyjmie złożenie kontenera, lecz zostanie założona na niego stopka SEAL MISSING, która uniemożliwi dalszą podróż kontenera, do czasu weryfikacji obecności plomby (konieczne wystawienie odpowiedniego zlecenia systemowego);
- Numer plomby musi być każdorazowo zaawizowany w systemie e.Brama najpóźniej do momentu rozpoczęcia danego slotu. Brak uzupełnionego numeru plomby będzie skutkowało automatycznym usunięciem awizacji (dla kontenerów pustych w polu numeru plomby należy wpisać: BRAK PLOMBY)

Dokonanie awizacji w systemie e.Brama oraz złożenie danego kontenera na terminalu możliwe jest najwcześniej na 8 dni przed ETA danego statku.

Brak awizacji w systemie eBrama jest równoznaczne z brakiem możliwości wjazdu na terminal celem złożenia kontenera.

W przypadku braku części danych, bądź danych niezgodnych z rzeczywistością, terminal DCT Gdańsk zastrzega sobie prawo do:

- odmowy wjazdu do czasu uzupełnienia/poprawy danych zawartych w TOS,

- odmowy przyjęcia kontenera eksportowego ze względu na przekroczenie dopuszczalnej ładowności kontenera.

Dla kontenerów niebezpiecznych (IMO) konieczne jest przesłanie drogą mailową na adres 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 do złożenia na terminalu. Niemniej zostanie nałożona odpowiednia stopka systemowa PLACARDS MISMATCH, która uniemożliwi załadunek kontenera na statek do czasu wystawienia przez Klienta odpowiedniego zlecenia systemowego, o czym zostanie poinformowany Armator kontenera.

Wszystkie kontenery niebezpieczne eksportowe przyjeżdżające na terminal muszą być odpowiednio oklejone przed przejazdem przez skanery OCR IN. W przypadku braku wykrycia naklejek przez system na etapie OCR IN system automatycznie nałoży odpowiednią stopkę terminalową PLACARDS MISMATCH, która uniemożliwi załadunek na statek do czasu wystawienia przez klienta odpowiedniego zlecenia systemowego.

5.7.2 Złożenie kontenera pustego ze statusem STORAGE (składowanie na DCT)

Kierowca zobowiązany jest do złożenia pustego kontenera zgodnie z dyspozycją złożów pustych kontenerów uzyskaną od danego armatora. DCT nie weryfikuje poprawności złożów pustych kontenerów. W celu złożenia pustego kontenera na składowanie niezbędny jest przejazd przez portal OCR oraz wpisanie poniższych informacji na Self-Service Kiosku po uprzednim przyłożeniu karty kierowcy:

- Numer Kontenera
- ISO Typ
- Operator kontenera

Dla kontenerów pustych po towarze niebezpiecznym (IMO) konieczne jest usunięcie naklejek IMO najpóźniej przed przejazdem przez skanery OCR IN. W przypadku wykrycia naklejek przez system na etapie OCR IN system automatycznie nałoży odpowiednią stopkę terminalową PLACARDS MISMATCH, która uniemożliwi manipulację kontenerem do czasu wystawienia przez klienta odpowiedniego zlecenia systemowego.

W celu złożenia pustego kontenera drogą ze statusem STORAGE nie jest wymagane wykonanie awizacji w systemie eBrama.

Kierowca odpowiedzialny jest za podanie prawidłowych danych podczas rejestracji transakcji na kiosku Self-Service

5.7.3 Złożenie kontenera z ładunkiem OOG

W celu złożenia kontenera OOG niezbędna jest awizacja w systemie e.Brama. Niezbędne do spełnienia są wszystkie warunki jak w pkt. 5.7.1.

5.8 Kontenery w kategorii DOMESTIC

Tylko transakcje związane z podjęciem kontenerów typu DOMESTIC są objęte koniecznością wykonania wcześniejszej awizacji w systemie e.Brama. Złożenie kontenera typu DOMSTIC nie wymaga awizacji w systemie e.Brama i jest rejestrowane na kiosku samoobsługowym.

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

Tylko spedytor dokonujący awizacji kontenera typu DOMESTIC może ubiegać się o nadanie nr PIN koniecznego do podjęcia.

5.9 Kontenery w kategorii THROUGH

Kontenery w kategorii Through odnoszą się do kontenerów, które wjeżdżają na teren terminala, a nie są przeznaczone do złożenia w DCT Gdańsk.

Wszystkie kontenery wjeżdżające na teren Terminala DCT nieprzeznaczone do złożenia, obowiązkowo muszą posiadać założoną plombę typu High Security tzn. plombę butelkową, widoczną do odczytu poprzez portale OCR.

Obsługa kontenerów Through odbywa się w następujący sposób:

1. Pojazd zatrzymuje się przed szlabanem.
2. Kierowca zobowiązany jest do odczytu karty kierowcy na czytniku.
3. Po potwierdzeniu zgodności danych poprzez system szlaban otwiera się, umożliwiając wyjazd/wjazd.

5.10 Obsługa na bramie wjazdowej

Poniżej został przedstawiony proces obsługi na bramie wjazdowej:

- Pojazd podjeżdża do jednej z dostępnych linii wjazdowych i zatrzymuje się przed szlabanem.
- Na bramie wjazdowej kierowca zobowiązany jest do przyłożenia karty kierowcy do czytnika kart na kiosku Gate In.
- Kamery LPR dokonują odczytu nr rejestracyjnego ciągnika.
- Lokalizacja podjęcia/złożenia danego kontenera jest wysyłana do kierowcy za pomocą wiadomości SMS oraz wyświetlana na ekranie kiosku Gate In.
- W przypadku zlecenia ważenia stosowna informacja wyświetlana jest na kiosku Gate
- Po otwarciu szlabanu kierowca wjeżdża na terminal, a następnie udaje się w wskazane miejsce podjęcia/złożenia kontenera.
- W przypadku wjazdu kontenera neutralnego lub pustego, na którym stwierdzono obecność naklejek IMO, kontener zostanie złożony na terminalu. Na kontener zostanie nałożona stopka terminalowa, o czym zostanie powiadomiony Armator.

5.11 Obsługa w placu

Po wjeździe na teren terminala kierowca parkuje pojazd w wyznaczonym miejscu podjęcia/złożenia kontenera nie wyłączając silnika oraz świateł mijania.

Jeżeli to konieczne, kierowca reguluje pozycję składu (ciągnik + naczepa/przyczepa) w trakcie operacji rozładunku/załadunku kontenera.

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.

5.11 Obsługa na bramie wyjazdowej

W celu wyjazdu z terminala pojazd przejeżdża przez jeden z portali OCR, a następnie udaje się do jednej z dostępnych linii wyjazdowych. 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.

Kolejno należy zatrzymać pojazd przed szlabanem. Kierowca zobowiązany jest do odczytu karty kierowcy na czytniku. Po potwierdzeniu zgodności danych poprzez system nastąpi otwarcie szlabanu, umożliwiając wyjazd z terminalu.

6.0 Korzystanie z parkingu

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

Terminal DCT Gdańsk Sp. z o.o. nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wydarzenie powstałe w wyniku siły wyższej.