

REGULAMIN WSPÓŁPRACY – OPERACJE BRAMOWE**SPIS TREŚCI**

1	CEL.....	2
2	ZAKRES.....	2
3	SKRÓTY, DEFINICJE I INTERPRETACJA	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
5.3.3	Urządzenia do pomiaru nacisku na oś.....	6
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)	8
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 terminalu).....	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
6.0	Korzystanie z parkingu.....	13

1 CEL

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

2 ZAKRES

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

3 SKRÓTY, DEFINICJE I INTERPRETACJA

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, zaledzenia 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 www.baltichub.com)

4 POKREWNE DOKUMENTY

Wszelkie regulaminy powiązane z obsługą drogową o których mowa niniejszym dokumencie dostępne są na stronie internetowej: <https://baltichub.pl/strefa-klienta/dokumenty-do-pobrania/>

Regulamin korzystania z systemu e. BRAMA

Przewodnik Bezpieczeństwa

Warunki Współpracy

Regulamin korzystania z parkingu zewnętrznego

Procedura weryfikowania DMC pojazdu lub zespołu pojazdów – CFS

Procedura weryfikowania DMC pojazdu lub zespołu pojazdów – kontenery

Zasady bezpieczeństwa obowiązujące Kierowców pojazdów kołowych

Taryfikator wykroczeń dla kierowców ciągników ze wnętrznych

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. W trakcie wizyty należy posiadać w formie papierowej lub elektronicznej certyfikat ze szkolenia (zasady bezpieczeństwa dla kierowców pojazdów kołowych oraz przewodnik bezpieczeństwa są dostępne na stronie internetowej DCT Gdańsk).

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 zasad będzie skutkowało natychmiastowym usunięciem danej osoby z terenu terminala. Szczegółowy opis konsekwencji wykroczeń jest dostępny na stronie internetowej DCT Gdańsk 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. Należy zachować szczególną ostrożność 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 Gdańsk). 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 Gdańsk sporządza raport dokumentujący dane zajście, zawierający 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 Gdańsk dokumentu tożsamości.

W przypadku braku jakichkolwiek wymaganych dokumentów uczestnik zdarzenia (kierowca zewnętrzny) zobowiązany jest do dostania ich kopii na wniosek DCT Gdańsk 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 Gdańsk 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

Godziny pracy kompleksu bramowego dostępne są na stronie internetowej Strefa Klienta – Godziny pracy.

5.3 Ogólne zasady

5.3.1 Ogólne zasady dla kierowców pojazdów zewnętrznych (magazyn CFS)

Zasady obowiązujące kierowców zewnętrznych udających się na magazyn CFS w celu złożenia/podjęcia towaru dostępne są na stronie internetowej DCT Gdańsk.

Pojazdy wjeżdżające do DCT Gdańsk nie mogą przewozić dodatkowych pasażerów (wyjątek stanowią kierowcy wykonujący pracę w „podwójnej obsadzie”).

W celu podjęcia towaru z magazynu, kierowca zobowiązany jest 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 do biura Pre-Gate w odpowiednim oknie czasowym.

Terminal DCT Gdańsk dokonuje weryfikacji wymiarów ładunków ponadnormatywnych na podstawie rzeczywistych wymiarów zgłoszonych w TOS przez pracowników CFS. W przypadku nieposiadania przez kierowcę oryginału odpowiedniego zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, terminal zastrzega sobie prawo do odmowy wydania towaru.

Kierowca jest zobowiązany do przestrzegania warunków zezwolenia, przez co należy rozumieć wyjazd z parkingu DCT Gdańsk nie wcześniej niż godzina wskazana na danym zezwoleniu. DCT Gdańsk nie ponosi odpowiedzialności za nieprzestrzeganie warunków zezwolenia przez kierowcę.

Terminal DCT Gdańsk dokonuje weryfikacji DMC (Dopuszczalnej Masy Całkowitej). W przypadku przekroczenia DMC, terminal zastrzega sobie prawo do odmowy wydania towaru. Procedura weryfikacji dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów dostępna jest na stronie internetowej DCT Gdańsk Strefa Klienta – Dokumenty do pobrania – Operacje drogowe.

W celu złożenia towaru kierowca zobowiązany jest okazać w biurze Pre-Gate numer BL otrzymany od Zleceniodawcy.

Złożenie odbywa się w odpowiednim oknie czasowym potwierdzonym z Klientem.

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 Gdańsk dokonuje weryfikacji Dopuszczalnej Masy Całkowitej (DMC). W przypadku przekroczenia DMC terminal zastrzega sobie prawo do odmowy wydania kontenera. Procedura weryfikacji dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów dostępna jest na stronie internetowej DCT Gdańsk.

Pojazdy wjeżdżające do DCT Gdańsk nie mogą przewozić dodatkowych pasażerów (wyjątek stanowią kierowcy wykonujący pracę w „podwójnej obsadzie”).

Terminal DCT Gdańsk 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 Gdańsk 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 Gdańsk. W takiej sytuacji DCT Gdańsk nie będzie ponosić odpowiedzialności za szkodę. Odpowiedzialność za prawidłowe przygotowanie naczepy/pojazdu do załadunku spoczywa w całości na kierowcy.

Niezależnie od powyższego, DCT Gdańsk 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.

Terminal DCT Gdańsk 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 nieprzestrzegającym zasad bezpieczeństwa panujących na terminalu.
- naliczenia opłaty, w przypadku chęci anulacji transakcji wcześniej zaawizowanej w systemie e.Brama, po fizycznym przekroczeniu bram terminala (*nie dotyczy anulacji ze względu na*

uszkodzenie kontenera.) 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 (rozliczenie usługi nastąpi zgodnie z Taryfą Standardową według punktu 1.7) po wyjeździe z terminala (płatność możliwa tylko za pomocą karty płatniczej w biurze Pre-Gate). W przypadku nieuiszczenia 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.

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 Gdańsk w wyznaczone miejsce w celu oczekiwania na przyjazd funkcjonariusza Straży Granicznej.

5.3.3 Urządzenia do pomiaru nacisku na oś

Mając na względzie obowiązujące przepisy prawa, w tym w szczególności ustawę z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych, każdy kierowca wjeżdżający na Terminal celem podjęcia kontenera jest zobowiązany do posiadania w pojeździe certyfikowanego/homologowanego manometru lub innych urządzeń mających na celu pomiar nacisku na pojedynczą oś napędową.

DCT Gdańsk zastrzega sobie prawo do wrywkowej kontroli pojazdów celem weryfikacji, czy w danym pojeździe zostało zamontowane odpowiednie urządzenie mające na celu pomiar nacisku na oś. W przypadku stwierdzenia braku odpowiedniego urządzenia w pojeździe, DCT Gdańsk ma prawo do odmowy wjazdu na teren Terminala i podjęcia kontenera.

Kierowca jest zobowiązany do niezwłocznego poinformowania pracownika DCT Gdańsk, jeżeli po załadunku kontenera manometr lub inne urządzenie, o którym mowa powyżej, wykáže jakiekolwiek przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu. Zgłoszeń należy dokonywać dzwoniąc do Call Center e.Bramy (z najbliższego miejsca technicznego) lub łącząc się z obsługą za pomocą kiosku samoobsługowego na bramie wyjazdowej.

W przypadku naruszenia postanowień punktu 5.3.3 niniejszego regulaminu, w szczególności:

- podjęcia kontenera mimo braku posiadania manometru lub innego urządzenia mającego na celu pomiar nacisku na oś pojazdu,
 - niezgłoszenia odpowiedniemu pracownikowi przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi wykazanego przez manometr lub inne urządzenie, skutkującego otrzymaniem przez DCT Gdańsk kary pieniężnej za przekroczenie dopuszczalnego nacisku na pojedynczą oś pojazdu,
- DCT Gdańsk zastrzega sobie prawo do nałożenia na danego kierowcę lub przewoźnika sankcji w postaci braku możliwości wjazdu na teren Terminala przez okres 3-6 miesięcy (zgodnie z Taryfikatorem Wykroczeń dla kierowców zewnętrznych) oraz wystąpienia przeciwko kierowcy lub przewoźnikowi z roszczeniem regresowym w kwocie równej karze administracyjnej uiszczonej przez DCT Gdańsk na rzecz organu administracyjnego tytułem naruszenia, powiększonej o niezbędne koszty procesu, opłaty sądowe, koszty zastępstwa procesowego i inne uzasadnione koszty poniesione przez DCT Gdańsk w związku z postępowaniem administracyjnym oraz wszczęciem postępowania sądowego przeciwko kierowcy/przewoźnikowi.

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.

Każdy kierowca, który chce dokonać transakcji złożenia/podjęcia kontenera pełnego zobowiązany jest przed przyjazdem zarezerwować termin wizyty na terminalu za pomocą systemu e.BRAMA.

Wjazd na terminal możliwy jest wyłącznie w zarezerwowanym wcześniej oknie obsługi. Obsługa pustych kontenerów w kategorii STORAGE nie jest objęta obowiązkiem wcześniejszej rezerwacji terminu wizyty w systemie e.Brama.

Obsługa pustych kontenerów w kategorii EXPORT objęta jest obowiązkiem 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 e-brama@baltichub.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 Gdańsk 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 biura 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 (rozliczenie usługi nastąpi zgodnie z Taryfą Standardową według punktu 1.7). Płatność tylko 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 Gdańsk.

Terminal DCT Gdańsk akceptuje tzw. „Late Truck Visit Appointment” dla awizacji wykonanych w e.Bramie tylko i wyłącznie po uiszczeniu opłaty (rozliczenie usługi nastąpi zgodnie z Taryfą Standardową według punktu 1.7) 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 booking. 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 na stronie internetowej terminala w opcji 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.

UWAGA! Rozpoczęcie, lecz nieukończenie procesu ważenia przez kierowcę jest równoznaczne z naliczeniem opłaty za usługę „ważenie”.

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.

UWAGA! Rozpoczęcie, lecz nieukończenie procesu ważenia przez kierowcę jest równoznaczne z naliczeniem opłaty za usługę „ważenie”.

5.5 Dokumentacja fotograficzna OCR

Dokumentacja fotograficzna z systemu OCR jest przeznaczona wyłącznie na wewnętrzne potrzeby terminala DCT Gdańsk i nie jest udostępniana osobom, ani podmiotom trzecim za wyjątkiem sytuacji, w których terminal DCT Gdańsk zostanie zobowiązany przez właściwy organ lub sąd do udostępnienia dokumentacji w związku z postępowaniem administracyjnym lub sądowym.

Dokumentacja fotograficzna może zostać udostępniona danemu armatorowi tylko i wyłącznie w przypadku rozbieżności w oklejeniu kontenera (dot. kontenerów z ładunkiem niebezpiecznym) oraz w uzasadnionych przypadkach w ramach procesu reklamacyjnego (tylko skutek wewnętrznej decyzji DCT Gdańsk).

5.6 Podjęcie kontenera

Po załadunku kontenera kierowca ma obowiązek udać się w najbliższe miejsce techniczne w celu zaryglowania kontenera, sprawdzenia jego stanu oraz właściwego oznakowania.

Wszelkie nieprawidłowości zgłoszone po opuszczeniu terminala nie będą rozpatrywane.

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

5.6.1 Podjęcie kontenera importowego

Główne warunki, niezbędne do podjęcia kontenera importowego:

- Uzyskanie zwolnienia celnego/armatorskiego;
- 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 bezpośrednio z operatorem danego kontenera.

5.6.2 Podjęcie kontenera pustego

W celu podjęcia pustego kontenera w kategorii Storage, kierowca zobowiązany jest posiadać numer booking/EDO (Equipment Delivery Order) na podstawie którego system sam automatycznie przypisuje dostępny numer kontenera z danego numeru booking/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 numeru booking/EDO, 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 pojazdu nienormatywnego, do czasu weryfikacji przez DCT Gdańsk mają widoczny OOG Hold (stopka uniemożliwiająca samodzielną awizację w e.Bramie).

Weryfikacja możliwości podjęcia jest dokonywana dni powszednie pn – pt w godz. 06:00 – 12:00. W przypadku wpłynięcia zgłoszenia do godz. 12:00, DCT Gdańsk powróci z informacją tego samego dnia do godziny 17:00. W przypadku wpłynięcia zgłoszenia po godz. 12:00, DCT Gdańsk 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 e-brama@baltichub.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.

Kierowca jest zobowiązany do przestrzegania warunków zezwolenia, przez co należy rozumieć wyjazd z parkingu DCT Gdańsk nie wcześniej niż godzina wskazana na danym zezwoleniu. Terminal DCT Gdańsk nie ponosi odpowiedzialności za nieprzestrzeganie warunków ze zezwolenia przez kierowcę

5.7 Złożenie kontenera

Ze względu na automatyczny proces rejestracji kontenerów (system OCR) terminal DCT Gdańsk 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):

- Uprzednia awizacja w TOS utworzona przed danego Armatora;
- Uprzednia 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 Gdańsk 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 na 10 minut przed rozpoczęciem 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 7 dni przed ETA danego statku (*Aktualny czas złożenia kontenera przed ETA statku może ulec zmianie w zależności od sytuacji operacyjnej, zgodnie z oficjalną komunikacją operacyjną terminala.*)

Brak awizacji w systemie e.Brama 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@baltichub.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 terminalu)

Kierowca zobowiązany jest do złożenia pustego kontenera zgodnie z dyspozycją złożów pustych kontenerów uzyskaną od danego armatora. Terminal DCT Gdańsk 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 e.Brama.

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. 5.6.1.

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 DOMESTIC nie wymaga awizacji w systemie e.Brama i jest rejestrowane na kiosku samoobsługowym.

Kontenery o kategorii DOMESTIC (tzn. wjazd drogą/koleją – wyjazd drogą/koleją) awizowane są przez spedytora/armatora bezpośrednio w TOS.

Tylko spedytor dokonujący awizacji kontenera typu DOMESTIC może nadać numer PIN na jego podjęcie. W gestii klienta pozostaje uregulowanie statusu celnego danego kontenera.

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 na terminalu DCT Gdańsk.

Wszystkie kontenery wjeżdżające na teren Terminala DCT Gdańsk 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:

- W przypadku wjazdu z kontenerem, kierowca zobowiązany jest do odryglowania kontenera przed udaniem się na bramę wjazdową. W tym celu należy zatrzymać pojazd na jednym z wyznaczonych miejsc na parkingu w okolicy budynku Pre-Gate, a następnie odbezpieczyć kontener przed złożeniem.
- 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 Self Service
- 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. Kierowca zobowiązany jest do przestrzegania Zasad bezpieczeństwa.

5.12 Obsługa na bramie wyjazdowej

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

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

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