



DCT GDANSK

A Member of the  PSA Group



OCR

WWW.DCTGDANSK.PL

Spis treści

1	OCR	2
2	Etapy prawidłowego wjazdu na teren Terminala	5
3	Jakie wymogi musi spełnić Kierowca, by mógł wjechać na Terminal?	5
4	Z których bram powinni korzystać kierowcy na kiosk Self-Service?	5
5	Na jakich etapach wjazdu na Terminal konieczne jest odbicie się Kartą Kierowcy?	6
6	Gdzie należy wyrobić Kartę Kierowcy?	6
7	Czy dyspozytor firmy przewozowej może wyrobić i odebrać karty dla swoich kierowców?	6
8	W jaki sposób należy używać kiosków na Self-Service?	7
9	Co należy zrobić, gdy podczas wjazdu zostanie uruchomiony alarm Straży Granicznej (radiometryczny)?	7
10	Którą bramą należy wjechać na Terminal z transakcją kontenerową?	8
11	Którą bramą należy wjechać na Terminal posiadając inny cel wizyty niż złożenie/podjęcie kontenera?.....	9
12	Co należy zrobić na bramie wjazdowej?	9
13	Co należy zrobić po fizycznym złożeniu / podjęciu kontenera na placu? Którą bramą należy wyjechać posiadając transakcje kontenerową?	10
14	Którą bramą należy wyjechać, jeśli cel wizyty jest inny niż złożenie/podjęcie kontenera?	10
15	Co należy zrobić, jeśli podczas przejazdu przez OCR OUT zostanie uruchomiony alarm Straży Granicznej? ..	11
16	Co należy zrobić na bramie wyjazdowej, by móc wyjechać z Terminala?	11
17	Co należy zrobić, aby móc awizować pojazdy na złożenie/podjęcie kontenera?	11
18	W jaki sposób działa system e.Brama?	12
19	Co to jest TVA - Truck Visit Appointment?	12
20	W jaki sposób uzyskam numer awizacji/numer TVA?	12
21	Jak długie są okna czasowe?	12
22	Jaka jest różnica między oknem a buforem?	12
23	Co to jest slot?	12
24	Co to jest EDO/Booking?	12
25	Czy na podjęcie kontenera potrzebny jest PIN?	12
26	Czy występują wyjątki, dla których niezbędne jest podanie nr PIN na terminalu?	12
27	Ile mogę się spóźnić?	12
28	Czy mogę być np. 5 minut wcześniej?	12
29	Czy mogę poprawić nr auta/naczepy w trakcie trwania slotu?	12
30	Czy w trakcie trwania buforu mogę dokonać zmiany auta/naczepy?	13
31	Czy wymagane jest awizowanie nr plomb w e.Bramie dla kontenerów exportowych?	13
32	Co się stanie, gdy nie zaawizuję nr plomby w e.Bramie dla kontenera w relacji exportowej?	13
33	Co się stanie, gdy zaawizuję niepoprawny numer plomby?	13
34	Czy istnieje możliwość odzyskania anulowanej awizacji z powodu braku zaawizowanej plomby?	13
35	Co należy wpisać w awizacji dla kontenera typu flat-rack, który nie posiada plomby, by system nie usunął awizacji?	13
36	Co w przypadku, gdy w e.Bramie został zaawizowany błędny nr plomby a kontener jest już na Terminalu?.	13
37	Co się stanie, gdy kierowca przyjedzie na terminal innym zestawem, niż zaawizowany w e.Bramie?	13
38	Czy DCT weryfikuje poprawność złożenia pustego kontenera?	13
39	W jaki sposób przebiega weryfikacja plomby na automatycznych bramach Terminala?	14
40	Co się stanie, jeżeli kontener z ładunkiem niebezpiecznym (IMO) będzie niepoprawnie oklejony?.....	14
41	Jakie dane podaje kierowca udający się na CFS?	14



1 OCR

Optical Character Recognition - system automatycznego rozpoznawania znaków.

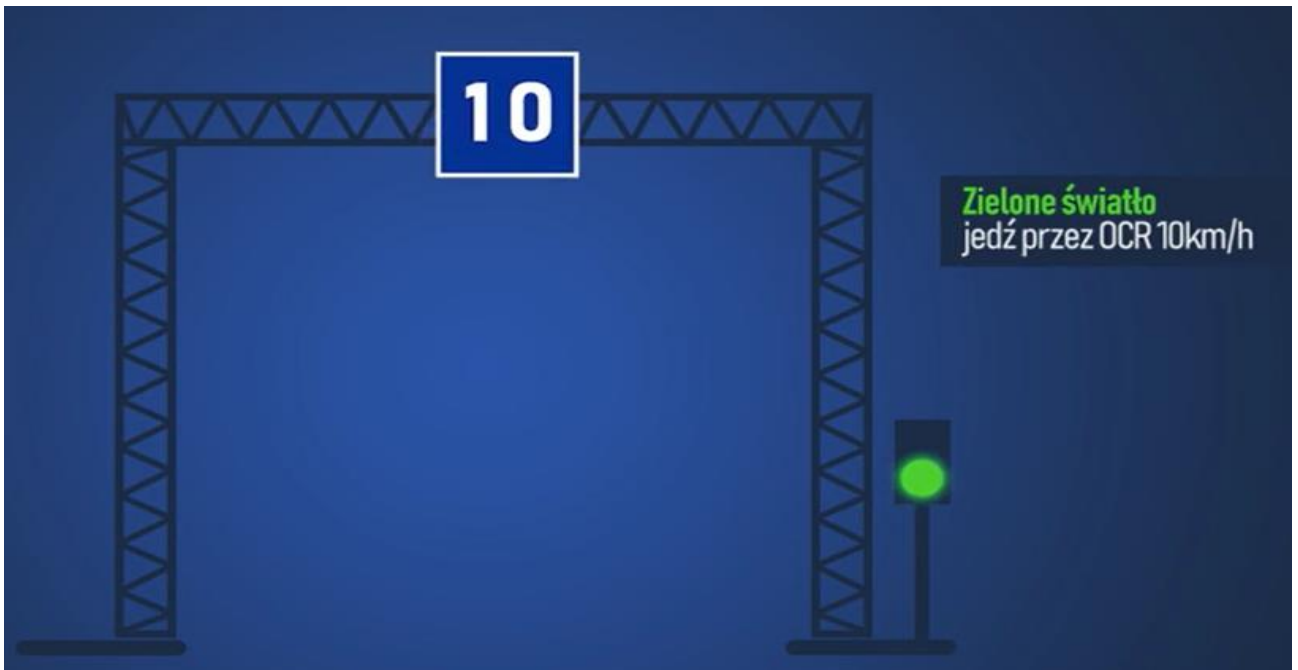
Przed wjazdem na Terminal DCT znajdują się 2 portale OCR + 1 OOG

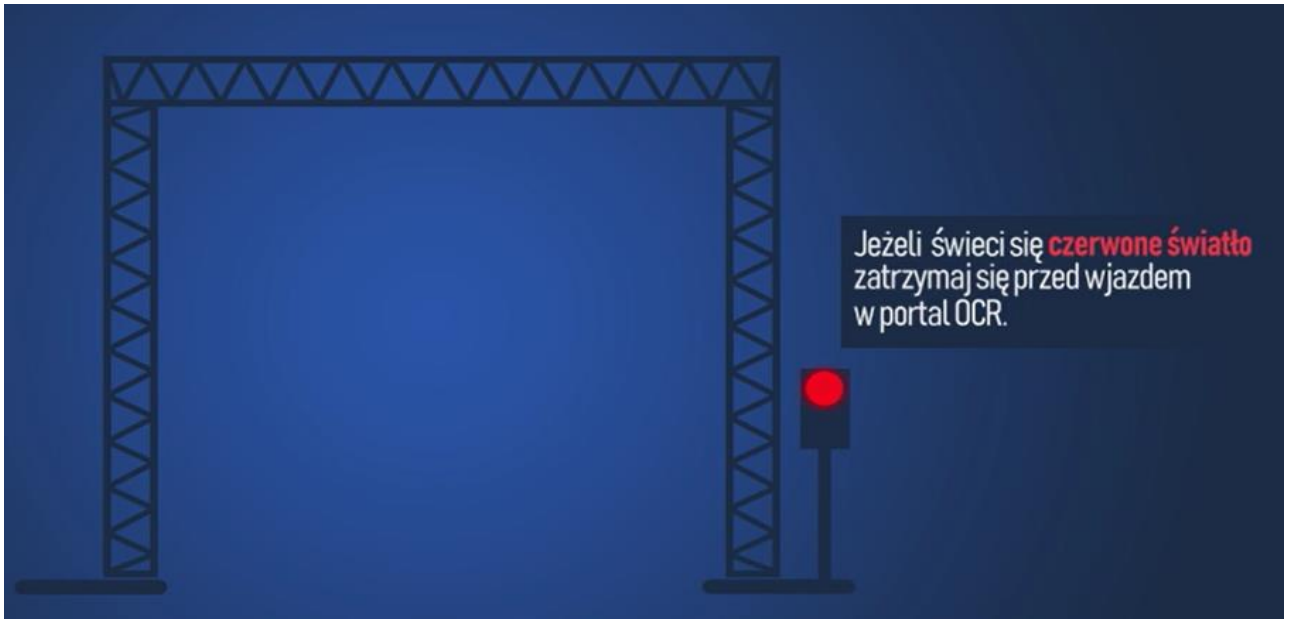
Przed wyjazdem z Terminala DCT znajdują się 2 portale OCR + 1 OOG



Należy pamiętać, aby przez portale przejeżdżać z prędkością ok. 10km/h. W przypadku szybszego przejazdu istnieje ryzyko, że dany przejazd nie zostanie prawidłowo zeskanowany, co utrudni kolejne etapy wjazdu na teren Terminala.

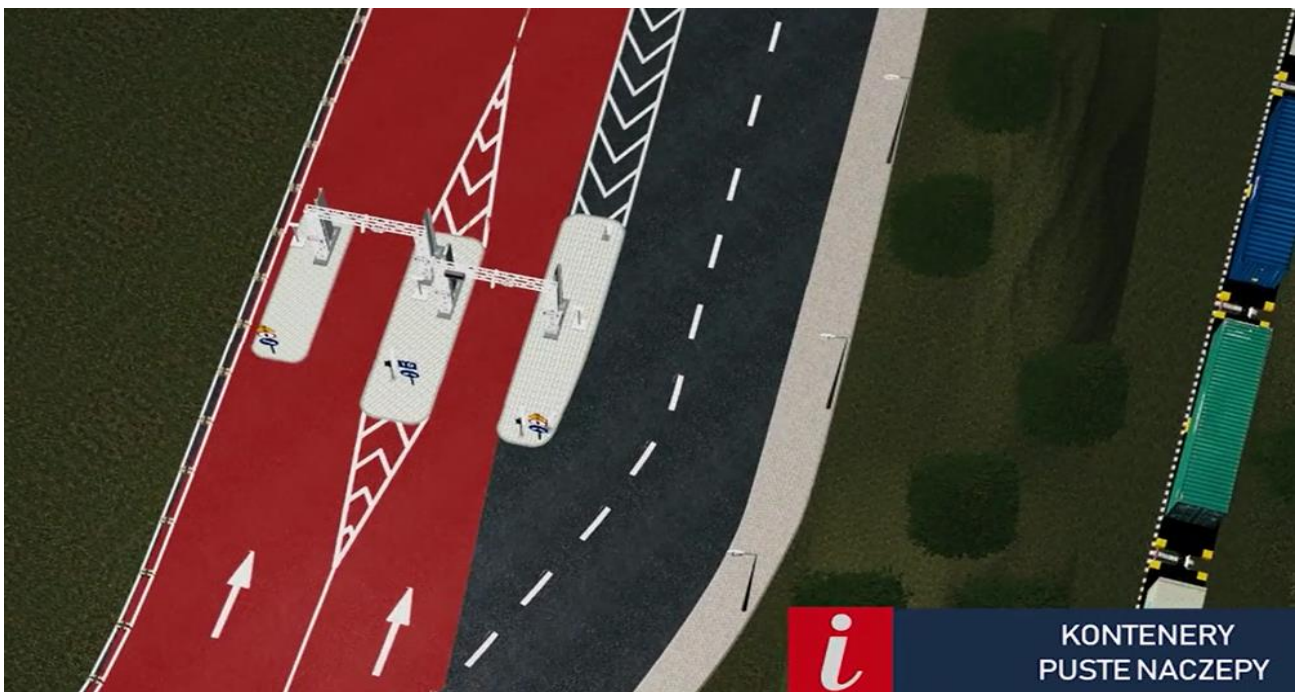
Wjazd na portal może nastąpić, gdy świeci się na nim zielone światło. Niedozwolony jest przejazd auto za autem, bez zachowania odpowiedniego odstępu – dane zostaną nieodpowiednio odczytane. Konieczne będzie zawrócenie i ponowny przejazd przez OCR IN.





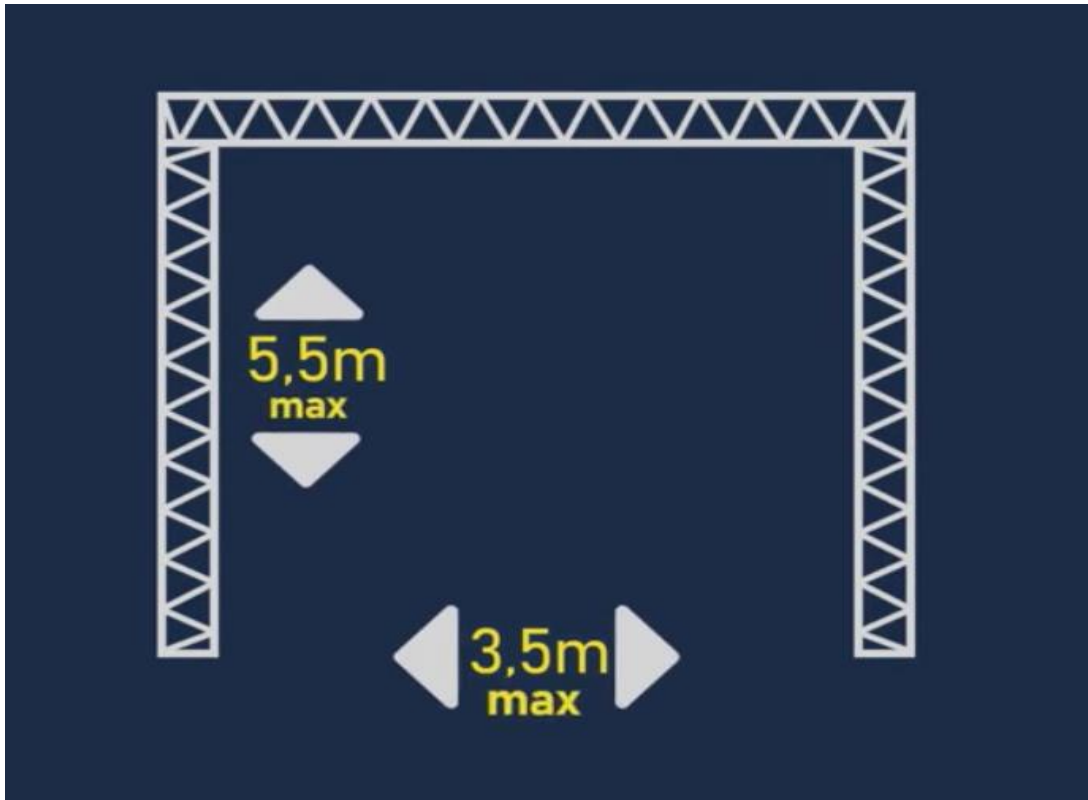
Portale OCR:

- OCR 1 i OCR 2 (zaznaczone na czerwono) przeznaczone są dla kontenerów oraz pustych naczep

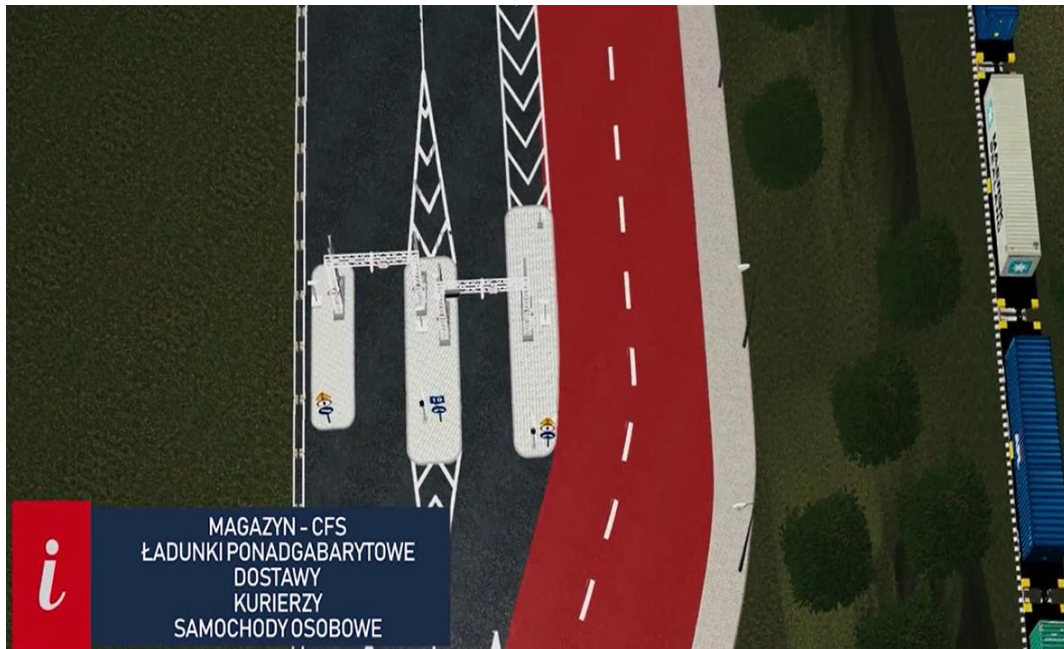




- wymiary portali OCR (IN i OUT)



- OOG In (zaznaczone na czerwono) przeznaczone dla ładunków OOG.



2 Etapy prawidłowego wjazdu na teren Terminala

- OCR IN;
- Self-Service;
- Gate IN;
- Yard (fizyczne złożenie/podjęcie kontenera);
- OCR OUT;
- Gate OUT.

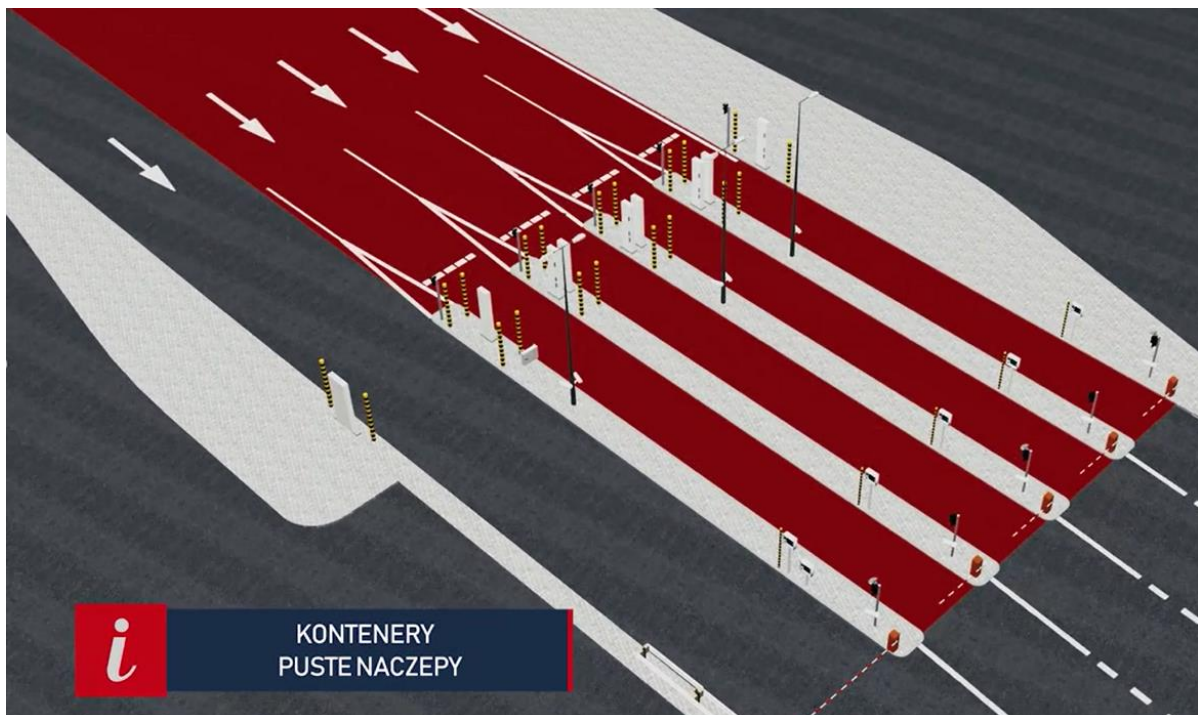
3 Jakie wymogi musi spełnić Kierowca, by mógł wjechać na Terminal?

**Kierowco,
aby wjechać do DCT**

- ▶ Znaj **AKTUALNY** numer awizacji TVA - Booking - EDO
- ▶ Pamiętaj, jakie **ISO** pustego kontenera chcesz podjąć
- ▶ Przyjedź **O CZASIE** (zgodnie z oknem awizacji)
- ▶ Bądź pewny, że **TABLICE REJESTRACYJNE** ciągnika i naczepy są **CZyste**

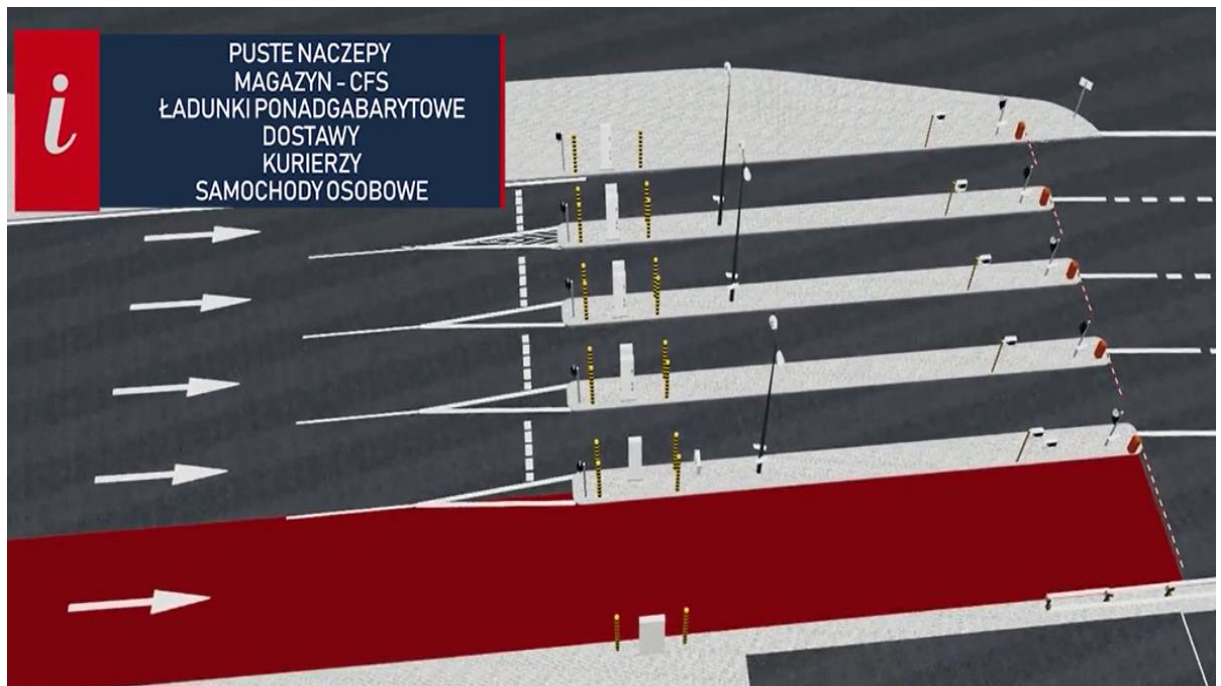
4 Z których bram powinni korzystać kierowcy na kiosk Self-Service?

- numer 1-4: transport kontenerowy (złożenia i podjęcia pełnych i pustych kontenerów) + puste





- numer 5: puste naczepy /CFS / OOG / dostawy / kurierzy / samochody osobowe / inni kierowcy obsługiwani poza systemem



5 Na jakich etapach wjazdu na Terminal konieczne jest odbicie się Kartą Kierowcy?

- Self-Service;
- Gate IN;
- Gate OUT.

6 Gdzie należy wyrobić Kartę Kierowcy?

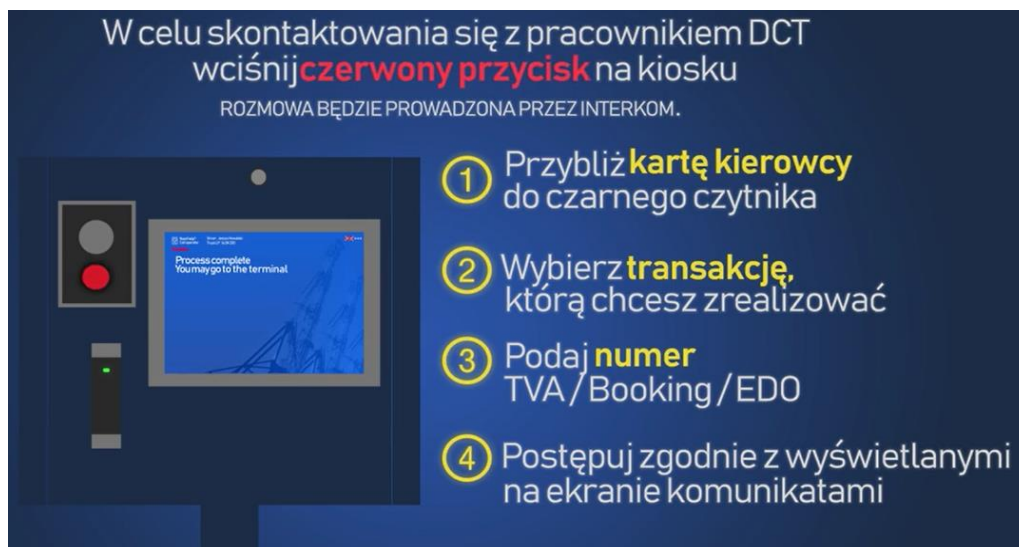
Kartę Kierowcy należy wyrobić w biurze Pre-Gate. Kartę może wyrobić tylko i wyłącznie kierowca, który jest zarejestrowany w systemie e.Brama. Pierwsza karta kierowcy jest bezpłatna, każda kolejna płatna 40 PLN brutto + obowiązujący VAT.

7 Czy dyspozytor firmy przewozowej może wyrobić i odebrać karty dla swoich kierowców?

Nie, ponieważ:

- do wyrobienia karty kierowcy niezbędne jest wykonanie zdjęcia kierowcy;
- każda karta jest imienna;
- podczas wyrabiania karty dokonywana jest aktualizacja danych kierowcy w systemie terminalowym.

8 W jaki sposób należy używać kiosków na Self-Service?



Przed przyjazdem na kiosk Self Service kierowca musi mieć przygotowaną Kartę Kierowcy i numer awizacji (TVA/Booking/EDO)

9 Co należy zrobić, gdy podczas wjazdu zostanie uruchomiony alarm Straży Granicznej (radiometryczny)?

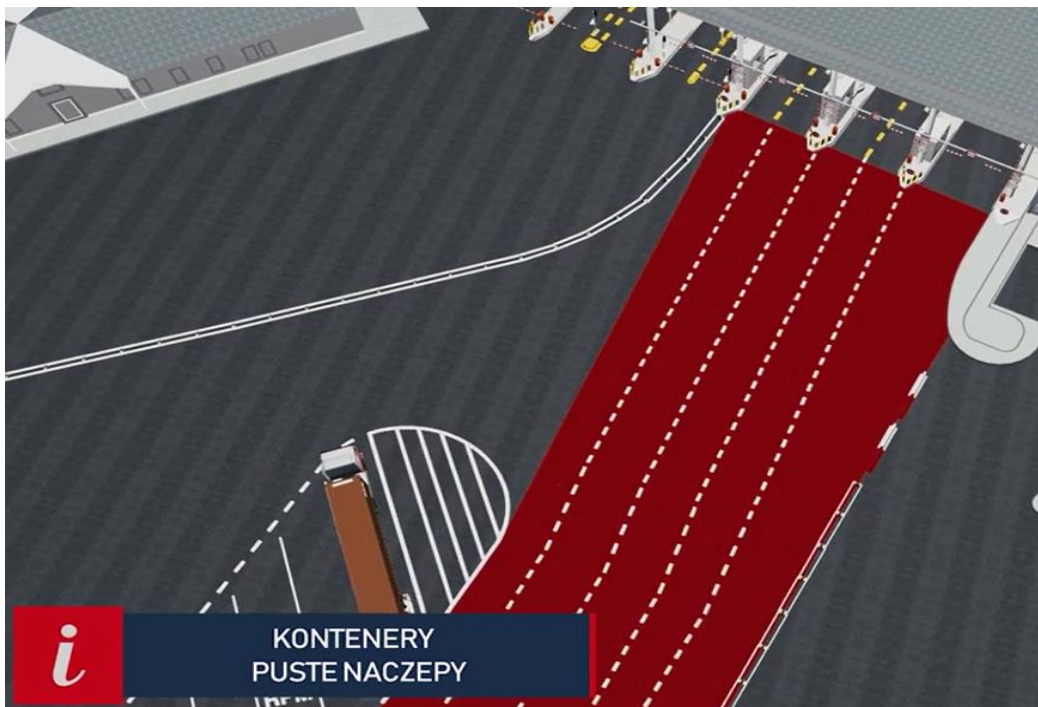
Należy postępować zgodnie z instrukcjami widocznymi na kiosku.





10 Którą bramą należy wjechać na Terminal z transakcją kontenerową?

Do wjazdu służą bramy od 1 do 5.

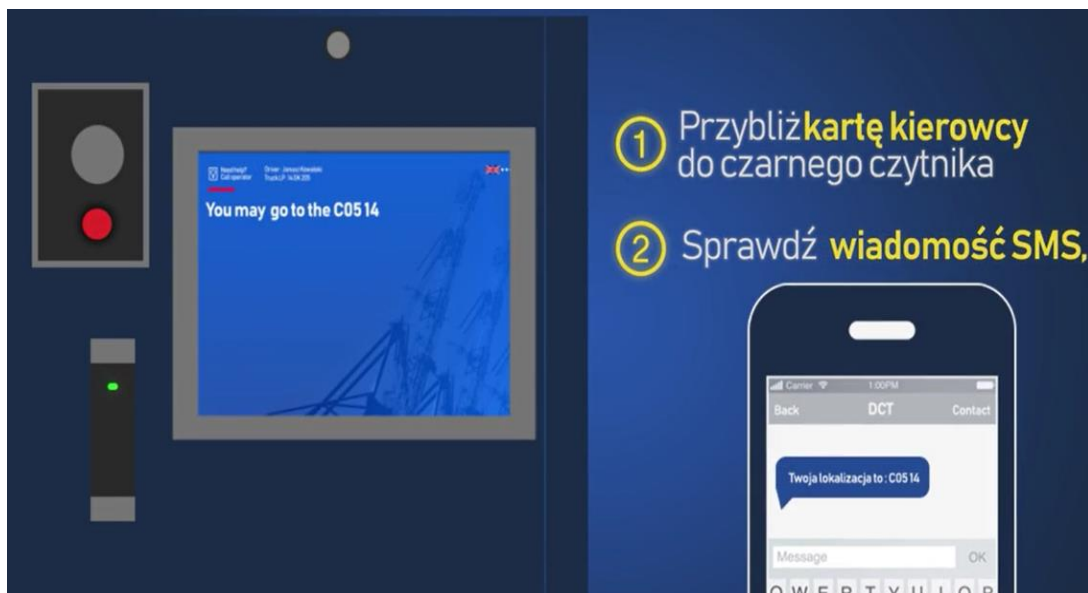


11 Którą bramą należy wjechać na Terminal posiadając inny cel wizyty niż złożenie/podjęcie kontenera?

Bramą nr 5

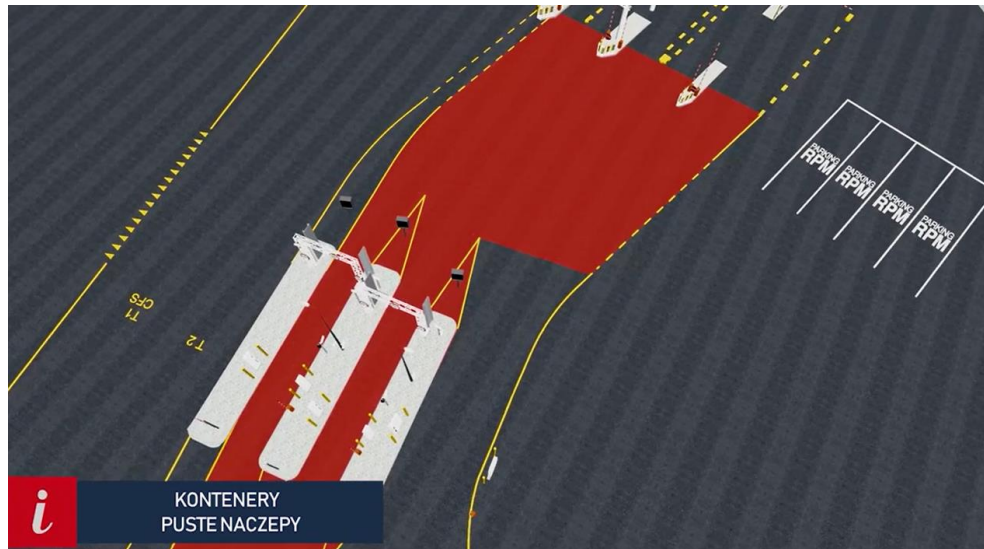


12 Co należy zrobić na bramie wjazdowej?



13 Co należy zrobić po fizycznym złożeniu / podjęciu kontenera na placu?
Którą bramą należy wyjechać posiadając transakcje kontenerową?

W pierwszej kolejności należy przejechać przez portal OCR. Następnie należy udać się na jedną z bram wyjazdowych numer 1-5.



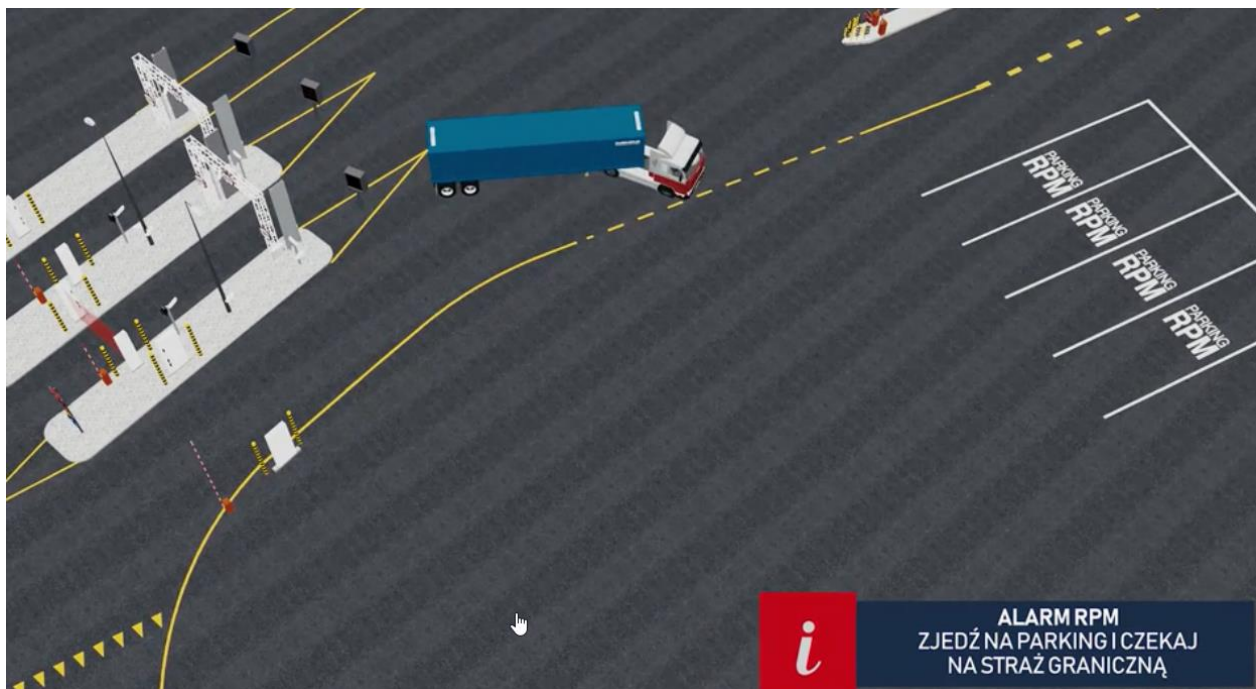
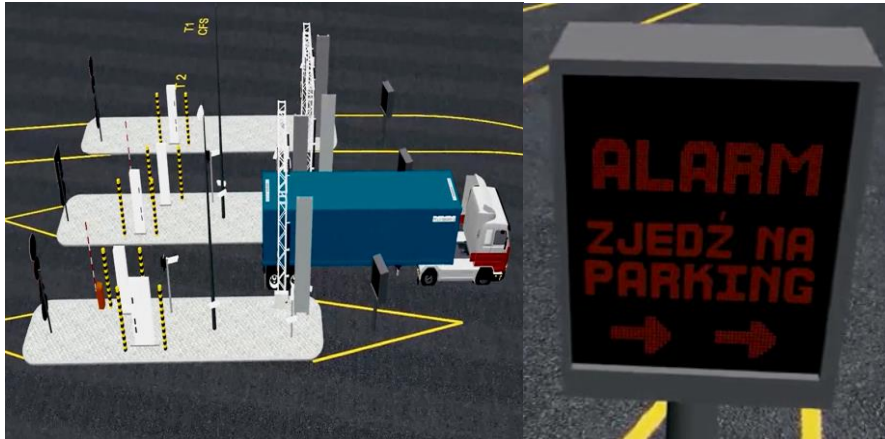
14 Którą bramą należy wyjechać, jeśli cel wizyty jest inny niż złożenie/podjęcie kontenera?

Bramą nr 5.



15 Co należy zrobić, jeśli podczas przejazdu przez OCR OUT zostanie uruchomiony alarm Straży Granicznej?

Należy udać się na wyznaczone miejsce i oczekiwać na funkcjonariusza Straży Granicznej. Wyjazd z Terminala jest możliwy dopiero po uzyskaniu zgody od Straży Granicznej.



16 Co należy zrobić na bramie wyjazdowej, by móc wyjechać z Terminala?

Należy przyłożyć Kartę Kierowcy do czytnika. Po pozytywnej weryfikacji danych przez system, szlaban otworzy się automatycznie.

W przypadku jakichkolwiek nieprawidłowości należy zadzwonić do obsługi za pomocą Intercomu.

17 Co należy zrobić, aby móc awizować pojazdy na złożenie/podjęcie kontenera?

Należy dokonać rejestracji kierowcy i zestawu w systemie e.Brama. W tym celu należy wypełnić formularz rejestracyjny dostępny na <https://dctgdansk.pl/pl/strefa-klienta/system-e-brama/>. Wypełniony formularz należy przesać na adres ebrama@dctgdansk.com



18 W jaki sposób działa system e.Brama?

Instrukcja korzystania z systemu e.Brama dostępna jest na <https://dctgdansk.pl/pl/strefa-klienta/system-e-brama/> (materiały szkoleniowe)

19 Co to jest TVA - Truck Visit Appointment?

Jest to numer awizacji z systemu e.Brama.

20 W jaki sposób uzyskam numer awizacji/numer TVA?

Każdorazowo podczas wykonywania awizacji system automatycznie wysyła numer awizacji/numer TVA za pomocą SMS do danego kierowcy.

21 Jak długie są okna czasowe?

Każde okno czasowe trwa 1 godzinę + 1,5 godz. bufor po każdym oknie zezwalający wyłącznie na wjazd.

Wjazd na Terminal możliwy jest tylko i wyłącznie po rozpoczęciu danego okna + 1,5 godz. po zakończeniu okna np. okno 12:00 – 13:00 + 1,5 godz = wjazd możliwy od 12:00 do 14:30.

22 Jaka jest różnica między oknem a buforem?

Podczas trwania okna można dodać/zmienić kierowcę w istniejącej awizacji i wjechać na Terminal.

Podczas buforu można tylko i wyłącznie wjechać na terminal. Wszelkie zmiany w systemie są niemożliwe.

23 Co to jest slot?

Slot to inaczej okno czasowe awizacji.

Wjazd na Terminal możliwy jest tylko i wyłącznie po rozpoczęciu danego okna + 1,5 godz. po zakończeniu okna np. okno 12:00 – 13:00 + 1,5 godz = wjazd możliwy od 12:00 do 14:30.

24 Co to jest EDO/Booking?

EDO – numer nadany przez armatora niezbędny do podjęcia pustego kontenera drogą.

25 Czy na podjęcie kontenera potrzebny jest PIN?

Numer PIN niezbędny jest w momencie dokonywania awizacji w systemie e.Brama.

W przypadku podjęcia kontenera niewymagającego awizacji w systemie e.Brama, PIN należy podać na kiosku Self-Service.

26 Czy występują wyjątki, dla których niezbędne jest podanie nr PIN na terminalu?

Tak, jedynym wyjątkiem, gdzie konieczne jest posiadanie oraz wpisanie/podanie nr PIN stanowią transakcje importowe, które nie są awizowane w systemie e.Brama (np. podjęcie kontenera priorytetowego, podjęcie BBLK).

27 Ile mogę się spóźnić?

Możliwość spóźnienia się określa się mianem buforu, który trwa 1,5 godz. po każdym oknie awizacji.

28 Czy mogę być np. 5 minut wcześniej?

Nie, ponieważ system nie widzi aktywnej awizacji, co prowadzi do braku możliwości wjazdu.

29 Czy mogę poprawić nr auta/naczepy w trakcie trwania slotu?

Tak, tylko i wyłącznie w awaryjnych sytuacjach poprzez Call Center i jedynie w trakcie trwania okna czasowego tak, ale nie w trakcie trwania buforu.

30 Czy w trakcie trwania buforu mogą dokonać zmiany auta/naczepy?

Nie ma takiej możliwości.

31 Czy wymagane jest awizowanie nr plomb w e.Bramie dla kontenerów exportowych?

Tak. Numer plomb można edytować do czasu rozpoczęcia slotu.

Plomba butelkowa musi być założona na kontener przed przejazdem przez pierwsze bramy OCR.

32 Co się stanie, gdy nie zaawizuję nr plomb w e.Bramie dla kontenera w relacji exportowej?

W przypadku braku awizacji nr plomb system automatycznie przed godziną rozpoczęcia danego slotu usunie daną awizację.

Dodatkowo system dwukrotnie wysyła do kierowcy SMS z przypomnieniem o konieczności uzupełnienia nr plomb (na 60 i 30 min przed rozpoczęciem danego slotu).

33 Co się stanie, gdy zaawizuję niepoprawny numer plomb?

Numer plomb trzeba będzie zweryfikować pod magazynem w oparciu o zlecenie systemowe.

34 Czy istnieje możliwość odzyskania anulowanej awizacji z powodu braku zaawizowanej plomb?

Nie, nie ma takiej możliwości.

Należy dokonać ponownej awizacji na dowolny wolny slot czasowy.

35 Co należy wpisać w awizacji dla kontenera typu flat-rack, który nie posiada plomb, by system nie usunął awizacji?

Dla tego typu kontenerów należy wpisać wartość „NO SEAL” w polu SHIPPERS SEAL.

36 Co w przypadku, gdy w e.Bramie został zaawizowany błędny nr plomb a kontener jest już na Terminalu?

W takim przypadku Spedytor/Armator widniejący w systemie terminalowym musi złożyć stosowne zlecenie w Navis. Podczas realizacji zlecenia kontener jest wystawiany z placu pod magazyn, gdzie następuje fizyczne sprawdzenie nr plomb.

Rozliczenie usługi nastąpi według stawek zawartych w Taryfie Standardowej.

37 Co się stanie, gdy kierowca przyjedzie na terminal innym zestawem, niż zaawizowany w e.Bramie?

W przypadku rozbieżności kierowca nie będzie miał możliwości wjazdu na terminal.

38 Czy DCT weryfikuje poprawność złożenia pustego kontenera?

Nie, zweryfikowanie dyspozycji złożenia pustego kontenera pozostaje w gestii Klienta. DCT nie weryfikuje, jakie armator wskazał miejsce złożenia pustego kontenera.

39 W jaki sposób przebiega weryfikacja plomby na automatycznych bramach Terminala?

Podczas przejazdu przez portal OCR system skanuje kontener i wykrywa obecność plomby. Dlatego też plomba butelkowa musi być założona na kontener przed przejazdem przez pierwsze bramy OCR.

W przypadku braku plomby na kontenerze system wykryje jej brak a ostatni etap weryfikacji będzie miał miejsce na bramach wjazdowych. Fizycznie stwierdzony brak plomby = umożliwienie wjazdu + założenie SEAL MISSING HOLD. Pre-Gate informuje armatora o konieczności wystawienia zlecenia założenia plomby (wystawienie pod CFS, założenie plomby). Rozliczenie usługi nastąpi według stawek zawartych w Taryfie Standardowej..

W przypadku błędnego odczytu przez portal OCR (plomba obecna na kontenerze) pracownik na etapie bram wjazdowych dokona stosownej korekty, umożliwi wjazd.

40 Co się stanie, jeżeli kontener z ładunkiem niebezpiecznym (IMO) będzie niepoprawnie oklejony?

Kontener musi być w prawidłowy sposób oklejony przed przejazdem przez pierwsze portale OCR.

W przypadku niepoprawnego oklejenia kontenera /braku naklejek, kierowca wjeżdża na terminal. Niemniej, na kontener automatycznie nakładana jest stopka PLACARDS MISMATCH, która uniemożliwia załadunek na statek. W takiej sytuacji Pregate, na podstawie zdjęć z OCR, wysyła do armatora informację dotyczącą rozbieżności z jednoczesną prośbą wystawienia kontenera pod CFS (uzupełnienie lub zrywanie naklejek).

Stopka PLACARDS MISMATCH zostaje ściągnięta przez CFS po wykonanej usłudze.

41 Jakie dane podaje kierowca udający się na CFS?

- Złożenie ładunku – kierowca wprowadza na kiosku numer Cargo Lot i kieruje się fizycznie na Pre-Gate w celu ustalenia możliwości wjazdu na magazyn;
- Podjęcie ładunku – kierowca wprowadza na kiosku numer Delivery Order i kieruje się fizycznie na Pre-Gate w celu ustalenia możliwości wjazdu na magazyn;

W przypadku jakichkolwiek pytań zapraszamy do kontaktu:

ebrama@dctgdansk.com

58 737 79 33