



Data wydania dokumentu: 2025/04/14

|       |                                         |
|-------|-----------------------------------------|
| TEMAT | REGULAMIN WSPÓŁPRACY – OPERACJE BRAMOWE |
|-------|-----------------------------------------|

## SPIS TREŚCI

|                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| <b>1 CEL</b>                                                          | 2  |
| <b>2 ZAKRES</b>                                                       | 2  |
| <b>3 DEFINICJE</b>                                                    | 2  |
| <b>4 DOKUMENTY POWIĄZANE</b>                                          | 3  |
| <b>5 SZCZEGÓŁY DOKUMENTU</b>                                          | 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) | 5  |
| 5.3.2 Ogólne zasady dla kierowców pojazdów zewnętrznych (kontenery)   | 5  |
| 5.3.3 Znaczniki RFID TAG dla ciągników zewnętrznych                   | 7  |
| 5.3.4 Urządzenia do pomiaru nacisku na oś                             | 7  |
| 5.4 Rejestracja firmy przewozowej/kierowcy w systemie e.BRAMA         | 7  |
| 5.5 Przyjazd na Terminal                                              | 8  |
| 5.5.1 Zlecenia systemowe                                              | 9  |
| 5.5.2 Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Eksport)             | 9  |
| 5.5.3 Ważenie kontenera na ciągniku zewnętrznym (Import)              | 9  |
| 5.6 Dokumentacja fotograficzna OCR                                    | 10 |
| 5.7 Podjęcie kontenera                                                | 10 |
| 5.7.1 Podjęcie kontenera importowego                                  | 10 |
| 5.7.2 Podjęcie kontenera pustego                                      | 10 |
| 5.7.3 Podjęcie kontenera z ładunkiem OOG                              | 10 |
| 5.8 Złożenie kontenera                                                | 11 |
| 5.8.1 Złożenie kontenera eksportowego                                 | 11 |
| 5.8.2 Złożenie kontenera pustego ze statusem STORAGE                  | 12 |
| 5.8.3 Złożenie kontenera z ładunkiem OOG                              | 12 |
| 5.9 Kontenery w kategorii DOMESTIC                                    | 12 |
| 5.10 Kontenery w kategorii THROUGH                                    | 12 |
| 5.11 Obsługa na bramie wjazdowej                                      | 13 |
| 5.12 Obsługa w placu                                                  | 13 |
| 5.13 Obsługa na bramie wyjazdowej                                     | 13 |
| 5.14 Korzystanie z parkingu                                           | 13 |

## 1 CEL

Ustalenie zasad oraz regulacji, mających zastosowanie podczas operacji bramowych realizowanych przez Baltic Hub Container Terminal Sp. z o.o.

## 2 ZAKRES

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

## 3 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

**RFID TAG** (Radio Frequency Identification) znacznik służący do identyfikacji obiektu (w BHCT - numeru rejestracyjnego ciągnika zewnętrznego), niezbędny do obsługi przez suwnicę.

**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, powódzie, 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 [www.baltichub.com](http://www.baltichub.com))*

## 4 DOKUMENTY POWIĄZANE

Wszelkie regulaminy powiązane z obsługą drogową o których mowa niniejszym dokumencie dostępne są na stronie internetowej: <https://baltichub.com/dla-klienta/dokumenty-i-regulaminy>.

| Numer | Nr referencyjny    | Nazwa dokumentu                                                      |
|-------|--------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 1     | BHCT/DOC/OPS/11.00 | Regulamin Współpracy – Operacje Bramowe                              |
| 2     | BH_DOC_SUS_79.26   | Przewodnik Bezpieczeństwa                                            |
| 3     |                    | Warunki Współpracy                                                   |
| 4     | BHCT/DOC/OPS/15.00 | Regulamin korzystania z parkingu zewnętrznego                        |
| 5     | BHCT/DOC/OPS/18.00 | Procedura weryfikowania DMC pojazdu lub zespołu pojazdów – CFS       |
| 6     | BHCT/DOC/OPS/19.00 | Procedura weryfikowania DMC pojazdu lub zespołu pojazdów – kontenery |
| 7     | BHCT/DOC/SUS/80.11 | Zasady bezpieczeństwa obowiązujące Kierowców pojazdów kołowych       |
| 8     | BHCT/SOP/SUS/96.01 | Taryfikator wykroczeń dla kierowców ciągników zewnętrznych           |

## 5 SZCZEGÓŁY DOKUMENTU

### 5.1 Zasady bezpieczeństwa

Każda osoba odwiedzająca terminal Baltic Hub 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 Baltic Hub).

Na podstawie Polityki antyalkoholowej i antynarkotykowej Baltic Hub ściśle zabrania się przebywania i prowadzenia pojazdów mechanicznych na terenie całego terminala pod wpływem alkoholu lub pod wpływem środków odurzających oraz ich spożywania.

Wjeżdżając na teren Baltic Hub, każda osoba wyraża zgodę na przeprowadzenie badania na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu lub obecność w organizmie środków odurzających.

Przekroczenie wartości 0.00%/mg alkoholu w wydychanym powietrzu lub stwierdzenie obecności w organizmie środków odurzających będzie stanowić rażące naruszenie obowiązujących przepisów w Baltic Hub i może stanowić podstawę do odmowy wjazdu na teren terminala Baltic Hub oraz nałożenie kary zgodnie z taryfikatorem wykroczeń obowiązującym w Baltic Hub.

Do przeprowadzania badania na terenie Baltic Hub upoważnieni są wyznaczeni pracownicy Baltic Hub oraz pracownicy firmy świadczącej usługę ochrony.

Badanie wydychanego powietrza przeprowadza się przy użyciu dedykowanego urządzenia elektronicznego dokonującego pomiaru stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu, z użyciem ustnika, metodą utleniania elektrochemicznego. Wynik badania podawany jest w jednostce mg/l. Ustnik jest jednokrotnego użytku i podlega wymianie każdorazowo przed przeprowadzeniem pomiaru. Opakowanie ustnika należy otwierać w obecności osoby badanej.

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 Baltic Hub w Taryfikatorze wykroczeń dla kierowców ciągników zewnętrznych.

Na terenie terminala kontenerowego Baltic Hub zabrania się używania urządzeń elektronicznych, które blokują sygnały GPS i GSM poprzez emisję zakłócających fal radiowych. W przypadku stwierdzenia użytkowania przez kierowcę w/w urządzenia może to stanowić podstawę do odmowy wjazdu na teren terminala Baltic Hub oraz nałożenie kary zgodnie z taryfikatorem wykroczeń obowiązującym w Baltic Hub.

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 Baltic Hub). 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 Baltic Hub 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 Baltic Hub dokumentu tożsamości. W przypadku braku jakichkolwiek wymaganych dokumentów uczestnik zdarzenia (kierowca zewnętrzny) zobowiązany jest do dostania ich kopii na wniosek Baltic Hub 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. Baltic Hub 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**

Zasady bezpieczeństwa obowiązujące kierowców zewnętrznych wjeżdżających na terminal Baltic Hub lub magazyn CFS w celu złożenia/podjęcia kontenera/towaru dostępne są na stronie internetowej Baltic Hub.

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

Baltic Hub kontroluje każdy wjazd na i wyjazd z terminala pojazdów zewnętrznych. Tylko pojazdy z kontenerami lub ładunkami, których przyjazd jest zarejestrowany w TOS, mają prawo wjazdu na i wyjazdu z terminala.

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

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 Baltic Hub 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 Baltic Hub nie wcześniej niż godzina wskazana na danym zezwoleniu. Baltic Hub nie ponosi odpowiedzialności za nieprzestrzeganie warunków zezwolenia przez kierowcę.

Terminal Baltic Hub 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 Baltic Hub 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)**

Każdy kierowca wjeżdżający na teren terminala Baltic Hub zobowiązany jest do zapoznania się, oraz przestrzegania Regulaminu Systemu e.Brama. Pełna treść regulaminu dostępna jest na stronie internetowej Baltic Hub oraz w aplikacji systemu e.Brama.

Terminal Baltic Hub 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 Baltic Hub.

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

Terminal Baltic Hub do obsługi kontenerów (w tym kontenerów z ładunkiem nienormatywnym) akceptuje tylko naczepy dostosowane do przewozu kontenerów tj. umożliwiające ich mocowanie ryglami skrętnymi lub podobnymi mechanizmami ryglującymi. Pojazdy zewnętrzne wyposażone w innego rodzaju mocowanie kontenerów do naczepy nie będą obsługiwane.

Pojazdy zewnętrzne wyposażone w naczepy niskopodłogowe przeznaczone do przewozu ładunków nienormatywnych (w tym kontenerów) będą akceptowane tylko w przypadku, gdy:

- Posiadają zezwolenie na przewóz takich ładunków z wydziału komunikacji na transport drogami publicznymi,
- Kierowca posiada oryginał odpowiedniego zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego,
- W przypadku przewozu kontenerów naczepa umożliwia mocowanie kontenera ryglami skrętnymi lub podobnymi mechanizmami ryglującymi.

Warunkiem obsługi takiej naczepy jest przestrzeganie przez kierowcę przepisów bezpieczeństwa terminala Baltic Hub 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 oraz zabezpieczenie rygli przed przypadkową zmianą pozycji przed wjazdem na teren Terminala. Baltic Hub 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 Baltic Hub. W takiej sytuacji Baltic Hub nie będzie ponosić odpowiedzialności za szkodę. Odpowiedzialność za prawidłowe przygotowanie naczepy/ pojazdu do załadunku spoczywa w całości na kierowcy.

Niezależnie od powyższego, Baltic Hub 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.

W przypadku wystąpienia siły wyższej i/lub zdarzeń niespodziewanych, w szczególności prognozowanych silnych podmuchów wiatru, awarii zasilania, awarii systemów Terminalowych na których wystąpienie terminal nie ma wpływu Baltic Hub zastrzega możliwość odwołania umówionych wcześniej wizyt w systemie e.BRAMA o czym poinformuje dostępnymi środkami komunikacji, w tym SMS do kierowcy. Odwołane awizacje nie zostaną przywrócone, wjazd na Terminal możliwy jest po ponownym umówieniu wizyty zgodnie z dostępnością okien w systemie e.BRAMA.

#### **Terminal Baltic Hub 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 (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 wyłącznie po uiszczeniu przez przewoźnika/kierowcę opłaty po wyjeździe z terminala.
- Naliczania opłat w przypadku awizacji i złożenia/podjęcia kontenerów, których drzwi skierowane są w stronę kabiny ciągnika zewnętrznego (wyłącznie po uiszczeniu przez przewoźnika/kierowcę opłaty po wyjeździe z terminala).

Płatność ww. możliwa tylko za pomocą karty płatniczej w biurze Pre-Gate zgodnie z Taryfą Standardową. 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 Baltic Hub w wyznaczone miejsce w celu oczekiwania na przyjazd funkcjonariusza Straży Granicznej.

### 5.3.3 Znaczniki RFID TAG dla ciągników zewnętrznych

Każdy pojazd wjeżdżający na terminal BHCT celem złożenia i/lub podjęcia kontenera zobowiązany jest do naklejenia RFID TAG na obydwu szybach bocznych pojazdu. RFID TAG ma zakodowany numer rejestracyjny, dzięki któremu suwnica placowa identyfikuje jego numer i dokonuje przydzielonej operacji załadunku i/lub rozładunku kontenera.

**RFID TAG jest wydawany i programowany bezpłatnie do każdego ciągnika zewnętrznego w biurze Pre-Gate. W przypadku uszkodzenia RFID TAG i/lub zmiany numeru rejestracyjnego pojazdu należy zgłosić do biura Pre-Gate przed wjazdem na terminal BHCT.**

Wszelkie pojazdy wjeżdżające na terminal BHCT celem złożenia i/lub podjęcia kontenera nieposiadające fizycznie naklejonego znacznika RFID TAG nie będą obsługiwane, a kierowca zostanie skierowany do wyjazdu (ponowny wjazd na terminal będzie możliwy po naklejeniu stosownego znacznika RFID TAG oraz zgodnie z wykonana ponownie awizacją – zgodnie z dostępnością okien czasowych w systemie e.Brama).

### 5.3.4 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.

Baltic Hub 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, Baltic Hub ma prawo do odmowy wjazdu na teren Terminala i podjęcia kontenera.

Kierowca jest zobowiązany do niezwłocznego poinformowania pracownika Baltic Hub, jeżeli po załadunku kontenera manometr lub inne urządzenie, o którym mowa powyżej, wykaze jakiegokolwiek przekroczenie dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej pojazdu. Zgłoszeń należy dokonywać dzwoniąc do Call Center e.Bramy z (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 Baltic Hub kary pieniężnej za przekroczenie dopuszczalnego nacisku na pojedynczą oś pojazdu.

Baltic Hub 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 Baltic Hub na rzecz organu administracyjnego tytułem naruszenia, powiększonej o niezbędne koszty procesu, opłaty sądowe, koszty zastępstwa procesowego i inne uzasadnione koszty poniesione przez Baltic Hub 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 Baltic Hub 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,
- Wyraźne zdjęcie twarzy kierowcy (bez nakrycia głowy/bez okularów przeciwsłonecznych; nie są akceptowane skany zdjęć z dokumentów tożsamości).

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

Terminal Baltic Hub 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.

Bezpłatna karta kierowcy w kodzie QR dostępna jest na koncie e.BRAMA każdego kierowcy po zalogowaniu się do aplikacji mobilnej.

## **5.5 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 Baltic Hub.

Terminal Baltic Hub 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.

### **5.5.1 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.

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

Zlecenie ważenia kontenera z drogi powinno być wygenerowane w TOS przed zgłoszeniem się kierowcy na terminal Baltic Hub w celu złożenia kontenera. Za poinformowanie kierowcy o zleceniu ważenia odpowiedzialny jest klient generujący zlecenie ważenia w TOS. Przypomnienie o istniejącym zleceniu ważenia wyświetlane jest na kiosku samoobsługowym Self Service, Gate IN oraz w wiadomości SMS otrzymywanej przez kierowcę wraz z lokalizacją złożenia kontenera.

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”.

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

Zlecenie ważenia kontenera powinno być wygenerowane w TOS przed zgłoszeniem się kierowcy na terminal Baltic Hub w celu podjęcia kontenera. Za poinformowanie kierowcy o zleceniu ważenia odpowiedzialny jest klient generujący zlecenie ważenia w TOS. Przypomnienie o istniejącym zleceniu ważenia wyświetlane jest na kiosku samoobsługowym Self Service oraz Gate IN, oraz w wiadomości sms otrzymywanej przez kierowcę wraz z lokalizacją podjęcia kontenera.

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”.

## 5.6 Dokumentacja fotograficzna OCR

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

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

## 5.7 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 Baltic Hub nie wykonuje wizualnej oceny stanu technicznego kontenerów podczas wyjazdu.

### 5.7.1 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.

### 5.7.2 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.

### 5.7.3 Podjęcie kontenera z ładunkiem OOG

Wszystkie kontenery OOG, których podjęcie będzie wymagać odpowiedniego zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, do czasu weryfikacji przez Baltic Hub 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, Baltic Hub powróci z informacją tego samego dnia do godziny 17:00. W przypadku wpłynięcia zgłoszenia po godz. 12:00, Baltic Hub powróci z informacją zwrotną najpóźniej do godz. 12:00 dnia następnego.

W celu weryfikacji należy najpóźniej na 24h przed planowanym podjęciem przestać poniższe

dane na adres [e-brama@baltichub.com](mailto: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 Baltic Hub nie wcześniej niż godzina wskazana na danym zezwoleniu. Terminal Baltic Hub nie ponosi odpowiedzialności za nieprzestrzeganie warunków zezwolenia przez kierowcę.

## **5.8 Złożenie kontenera**

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

### **5.8.1 Złożenie kontenera eksportowego**

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

- Upřednia awizacja w TOS utworzona przed danego Armatora,
- Upřednia 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, Baltic Hub 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 skutkował 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 eBrama jest równoznaczne z brakiem możliwości wjazdu na terminal celem złożenia kontenera.

W przypadku braku części danych bądź danych niezgodnych z rzeczywistością, terminal Baltic Hub 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](mailto: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.

### 5.8.2 Złożenie kontenera pustego ze statusem STORAGE

Kierowca zobowiązany jest do złożenia pustego kontenera zgodnie z dyspozycją złożeń pustych kontenerów uzyskaną od danego armatora. Terminal Baltic Hub nie weryfikuje poprawności złożeń 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

### 5.8.3 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.

## 5.9 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 (tnz. 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.

## 5.10 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 Baltic Hub. Każdy kontener w kategorii Through musi zostać zarejestrowany w TOS za pośrednictwem systemu e.Brama w przypadku transakcji wymagających awizacji w systemie e.Brama lub bezpośrednio przez kierowcę na kiosku samoobsługowym w przypadku transakcji nie wymagających awizacji w systemie e.Brama. Użytkownik rejestrujący transakcję w kategorii Through jest odpowiedzialny za wprowadzenie rzeczywistej wagi brutto kontenera Through tj. tary kontenera i wagi towaru. Zadeklarowanie wagi jest jednocześnie oświadczeniem użytkownika wprowadzającego wagę, co do jej prawidłowości. BHCT nie ponosi odpowiedzialności za powstałe w wyniku błędnego wprowadzenia wagi przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej zestawu. Pełna odpowiedzialność pozostaje na użytkowniku dodającym transakcję do systemu. BHCT zastrzega sobie prawo do wglądu dokumentów przewozowych określających wagę kontenera, a także w razie nie okazania w/w dokumentów do zważenia zestawu w celu określenia wagi kontenera obcego. W razie rażących rozbieżności między

wagą deklarowaną a zweryfikowaną przez BHCT, użytkownik kreujący transakcję zostanie obciążony kosztami ewentualnego ważenia wraz z blokadą wjazdu kierowcy zgodnie z taryfikatorem.

Wszystkie kontenery wjeżdżające na teren Terminala Baltic Hub 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.

### **5.11 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.

### **5.12 Obsługa w placu**

Po wjeździe na teren terminala kierowca kieruje się w wyznaczone pole składowe. Kierowca zobowiązany jest do używania systemu e.BRAMA po dotarciu w wyznaczoną lokalizację, w tym celu kierowca zobowiązany jest do:

- zalogować się do systemu e.Brama na swoje imienne konto,
  - wyrazić zgodę na monitorowanie lokalizacji podczas pobytu na terminalu,
  - potwierdzić przybycie w wyznaczoną lokalizację zatwierdzając „jestem na miejscu”
- Dopiero po zatwierdzeniu przybycia na miejsce suwnica otrzyma zadanie (złożenia i/lub podjęcia kontenera) zgodnie z zarejestrowaną transakcją w systemie. Kierowca zobowiązany jest do przestrzegania Zasad bezpieczeństwa obowiązujących na terminalu Baltic Hub

### **5.13 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.

### **5.14 Korzystanie z parkingu**

Użytkowanie parkingu zobowiązuje do przestrzegania regulaminu korzystania z parkingu

zewnętrznego Baltic Hub.

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

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

*Terminal Baltic Hub nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wydarzenie powstałe w wyniku siły wyższej.*