



Najczęściej powtarzające się
pytania i odpowiedzi
dla Kierowców Zewnętrznych
poruszających się po terminalu
Baltic Hub Container Terminal

1. Jak mogę wjechać na terminal?	5
2. Co to jest TVA - Truck Visit Appointment?	5
3. W jaki sposób uzyskam numer awizacji/numer TVA?.....	5
4. Jak długo trwają okna czasowe?	5
5. Co to jest slot?.....	5
6. Jaka jest różnica między slotem a buforem?	5
7. Czy mogę być przed czasem rezerwacji slotu?.....	5
8. Czy mogę być po czasie rezerwacji slotu?.....	6
9. Czy mogę zmienić numer auta lub naczepy w trakcie trwania slotu?	6
10. Czy wymagane jest awizowanie numeru plomb w systemie e.Brama dla kontenerów eksportowych?	6
11. Co się stanie, jeśli nie zaawizuję numeru plomb przez system e.Brama dla kontenera w relacji eksportowej?	6
12. Czy istnieje możliwość odzyskania awizacji, która została anulowana z powodu nieuzupełnienia numeru plomb?	6
13. Co należy wpisać w awizacji dla kontenera typu flat-rack, który nie posiada plomb, by system nie usunął awizacji?	6
14. Co w przypadku, gdy w systemie e.Brama został zaawizowany błędny numer plomb a kontener jest już na terminalu?	7
15. Co się stanie, gdy Kierowca przyjedzie na terminal innym zestawem niż zaawizowanym w systemie e.Brama?	7
16. Czy BHCT informuje, gdzie można złożyć pusty kontener?	7
Nie, zweryfikowanie dyspozycji złożenia pustego kontenera pozostaje w gestii Klienta. BHCT nie weryfikuje dyspozycji złożenia pustych kontenerów poszczególnych armatorów. Za pośrednictwem systemu e.Brama, armator ma możliwość umieszczenia odpowiedniej informacji. Prosimy mieć na uwadze, że pracownicy BHCT nie odpowiadają za poprawność umieszczanych przez armatorów treści.....	
17. Co zrobić, aby wjechać na terminal?	7
18. Etapy prawidłowego wjazdu na teren oraz z terenu Terminala:.....	10
19. Jakie wymogi musi spełnić Kierowca, by mógł wjechać na Terminal?.....	10
20. Z których bram powinni korzystać kierowcy, którzy kierują się na kiosk Self-Service?	11

21.	Na jakich etapach wjazdu na Terminal konieczne jest odbicie się plastikową Kartą Kierowcy/Kartą Kierowcy w kodzie QR?	12
22.	Gdzie należy wyrobić Kartę Kierowcy?.....	12
23.	Czym są RFID TAGi? Dlaczego należy je instalować?.....	12
24.	Czy mogę samodzielnie zainstalować RFID TAG?.....	13
25.	Jeśli nie zainstaluję tagów RFID samodzielnie, jak mogę je zainstalować na terminalu? ..	13
26.	Co się stanie, jeśli odmówię zamontowania tagów RFID?	13
27.	W jaki sposób tagi RFID są powiązane z pojazdami?	13
28.	Czy tagi RFID śledzą moją pozycję przez cały czas?.....	13
29.	Jak długo wytrzymają tagi RFID?.....	13
30.	Czy terminal BHCT będzie pobierał opłaty za znaczniki?	13
31.	Co zrobić w przypadku konieczności wymiany TAGów RFID? Czy zostanie za to naliczona dodatkowa opłata?	14
W celu wymiany tagów RFID należy udać się do biura Pre-Gate. Ich wymiana nie podlega dodatkowej opłacie.....		14
32.	Czy tagi RFID można usunąć?.....	14
33.	Co zrobić w przypadku błędnego odczytu tagu RFID? Skąd będę wiedzieć, czy mój RFID TAG działa?	14
34.	Czy podczas wjazdu do bloku składowego, szyby kierowcy i pasażera w pojeździe muszą być całkowicie zamknięte?	14
35.	Czy oklejenie kabiny kierowcy numerem rejestracyjnym jest obowiązkowe?	14
36.	W jaki sposób należy używać kiosków na Self-Service?.....	15
Aby skontaktować się z pracownikiem BHCT należy nacisnąć czerwony przycisk znajdujący się na kiosku.		15
1)	Przybliż plastikową Kartę Kierowcy lub Kartę Kierowcy w kodzie QR do czytnika.....	15
37.	Wybierz typ transakcji, jaki chcesz zrealizować.	15
2)	Podaj numer TVA / Booking / EDO. Numer awizacji jest dostępny także w kodzie QR.	15
3)	Postępuj zgodnie z instrukcjami wyświetlanymi na ekranie.	15
38.	Co należy zrobić, gdy podczas wjazdu przez bramkę zostanie uruchomiony alarm Straży Granicznej (radiometryczny)?	15

39.	Którą bramą należy wjechać z transakcją kontenerową na terminal?	16
40.	Którą bramą należy wjechać na terminal, posiadając inny cel wizyty, niż złożenie/podjęcie kontenera?	16
41.	Co należy zrobić na bramie wjazdowej?	17
42.	Jak ustawić się pod suwnicą?	18
43.	Czy są zasady bezpieczeństwa jakich muszę przestrzegać będąc na terminalu?	18
44.	Co muszę zrobić po poprawnym ustawieniu się pod suwnicą?	18
45.	Mam problem na terminalu. Gdzie uzyskam pomoc?	18
46.	Gdzie znajdę mapę terminala?	18
47.	Gdzie mogę zaryglować/odryglować kontener?	19
Aby zaryglować kontener należy udać się w jedno z wyznaczonych miejsc technicznych. Ich lokalizacja jest oznaczona na mapie terminala: https://ebrama.baltichub.com/vbs-informations		19
47.	Co należy zrobić po fizycznym złożeniu / podjęciu kontenera na placu? Którą bramą należy wyjechać po zakończeniu transakcji kontenerowej?	19
48.	Którą bramą należy wyjechać, jeśli cel wizyty jest inny niż złożenie/podjęcie kontenera? 19	
49.	Co należy zrobić, jeśli podczas przejazdu przez bramę OCR OUT zostanie uruchomiony alarm Straży Granicznej?	19
50.	Co należy zrobić na bramie wyjazdowej, by móc wyjechać z terminala?	21
51.	W jaki sposób przebiega weryfikacja plomby na automatycznych bramach terminala? .	21
52.	Jak wjechać na terminal z ładunkiem niebezpiecznym (IMO)?	22
53.	Jak podjąć kontener OOG?	22
54.	Czy mogę podjąć kontener, który wraz z zestawem przekracza 40 ton?	22
55.	Dlaczego terminal wstrzymuje obsługę pustych kontenerów, gdy są prognozowane złe warunki atmosferyczne?	23
56.	Dlaczego Baltic Hub nie obsługuje większej liczby ciężarówek w godzinach szczytu?	23
57.	Czym jest Yard Block Quota (YBQ) i dlaczego może uniemożliwić mi awizację na wybraną godzinę – nawet jeśli posiadam już slot na zdanie kontenera lub widoczne są wolne sloty?	24

1. Jak mogę wjechać na terminal?

Przed wjazdem na terminal musisz się zarejestrować w systemie e.Brama. W tym celu wypełnij formularz dostępny pod adresem: <https://baltichub.com/dla-kierowcy/system-ebrama> . Po otrzymaniu danych do logowania możesz korzystać z systemu e.Brama. Instrukcja korzystania z systemu dostępna pod adresem: <https://baltichub.com/dla-kierowcy/system-ebrama#> .

2. Co to jest TVA - Truck Visit Appointment?

Jest to numer awizacji z systemu e.Brama niezbędny do wjazdu na terminal.

3. W jaki sposób uzyskam numer awizacji/numer TVA?

Każdorazowo podczas wykonywania awizacji, system e.Brama automatycznie wysyła numer awizacji/numer TVA za pomocą SMS do danego kierowcy. Numer awizacji jest także dostępny na twoim profilu kierowcy w aplikacji e.Brama.

4. Jak długo trwają okna czasowe?

Długość okna czasowego określona jest w *Regulaminie korzystania z systemu e.Brama* dostępny pod adresem: <https://baltichub.com/dla-klienta/dokumenty-i-regulaminy> .

5. Co to jest slot?

Slot to inaczej okno czasowe awizacji.

6. Jaka jest różnica między slotem a buforem?

Slot oznacza przedział czasowy, w którym masz zarezerwowaną wizytę. Bufor to czas na spóźnienie, czyli przedział czasowy po slotcie, w którym możesz wjechać na terminal. Szczegółowe różnice określone są w *Regulaminie korzystania z systemu e.Brama* dostępny pod adresem: <https://baltichub.com/dla-klienta/dokumenty-i-regulaminy> .

7. Czy mogę być przed czasem rezerwacji slotu?

Nie, ponieważ skorzystanie ze slotu jest możliwe wyłącznie w dokładnym czasie rezerwacji. Jeżeli awizacja jest wykonana np. na godzinę 14:00 do 15:00 (+ czas buforu), tylko w tym czasie Kierowca może z niej skorzystać.

8. Czy mogę być po czasie rezerwacji slotu?

Nie, ponieważ skorzystanie ze slotu jest możliwe wyłącznie w dokładnym czasie rezerwacji. Jeżeli awizacja jest wykonana np. na godzinę 14:00 do 15:00 (+ czas buforu), tylko w tym czasie Kierowca może z niej skorzystać.

9. Czy mogę zmienić numer auta lub naczepy w trakcie trwania slotu?

Wszystkie możliwe zmiany w poszczególnych etapach przed, jak i w trakcie trwania slotu opisane są w *Regulaminie korzystania z systemu e.Brama* dostępny pod adresem: <https://baltichub.com/dla-klienta/dokumenty-i-regulaminy>.

10. Czy wymagane jest awizowanie numeru plomb w systemie e.Brama dla kontenerów eksportowych?

Tak, jest to wymagane. Numer plomby można edytować do czasu rozpoczęcia slotu. Plomba butelkowa musi być założona na kontener przed przejazdem przez pierwsze bramy OCR.

11. Co się stanie, jeśli nie zaawizuję numeru plomby przez system e.Brama dla kontenera w relacji eksportowej?

W przypadku braku awizacji numeru plomby, system automatycznie na 10 minut przed rozpoczęciem danego slotu, usunie wykonaną awizację.

Dodatkowo, system dwukrotnie wyśle do kierowcy SMS z przypomnieniem o konieczności uzupełnienia numeru plomby.

12. Czy istnieje możliwość odzyskania awizacji, która została anulowana z powodu nieuzupełnienia numeru plomby?

Nie, nie ma takiej możliwości. Należy dokonać ponownej awizacji na dowolny wolny slot czasowy.

13. Co należy wpisać w awizacji dla kontenera typu flat-rack, który nie posiada plomby, by system nie usunął awizacji?

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

14. Co w przypadku, gdy w systemie e.Brama został zaawizowany błędny numer plomby a kontener jest już na terminalu?

W takim przypadku Spedytor/Armator przypisany do kontenera w systemie terminalowym musi złożyć stosowne zlecenie w systemie Navis. Podczas realizacji zlecenia kontener jest wystawiany z placu pod magazyn, gdzie następuje fizyczne sprawdzenie numeru plomby.

Rozliczenie usługi nastąpi według stawek zawartych w Taryfie Standardowej.

15. Co się stanie, gdy Kierowca przyjedzie na terminal innym zestawem niż zaawizowanym w systemie e.Brama?

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

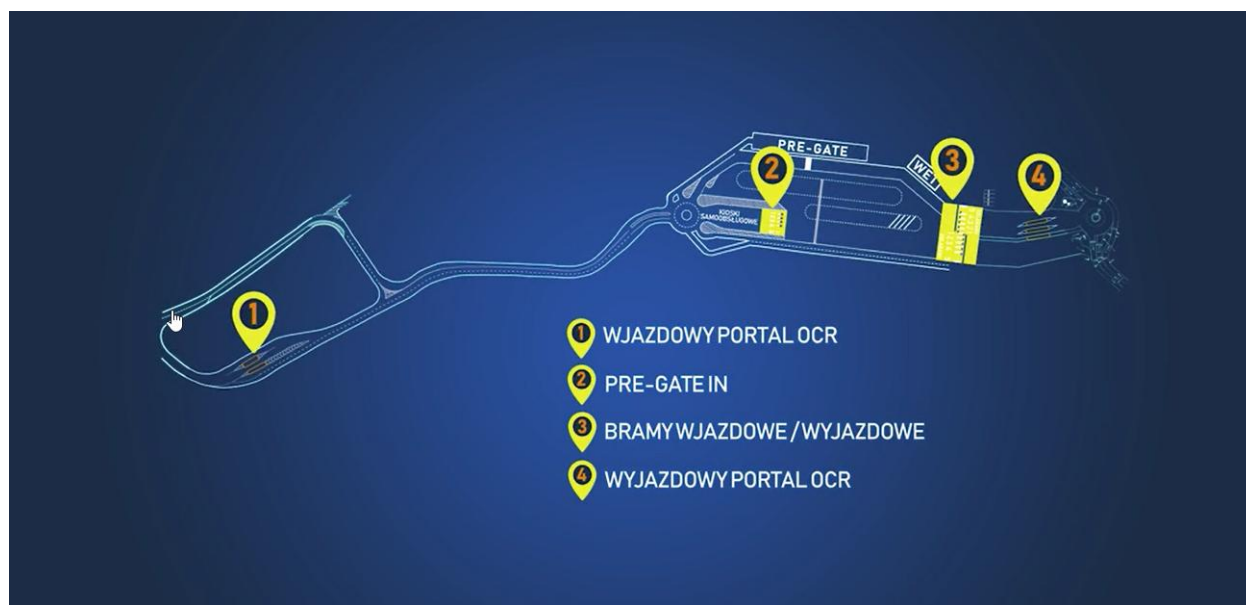
16. Czy BHCT informuje, gdzie można złożyć pusty kontener?

Nie, zweryfikowanie dyspozycji złożenia pustego kontenera pozostaje w gestii Klienta. BHCT nie weryfikuje dyspozycji złożenia pustych kontenerów poszczególnych armatorów. Za pośrednictwem systemu e.Brama, armator ma możliwość umieszczenia odpowiedniej informacji. Prosimy mieć na uwadze, że pracownicy BHCT nie odpowiadają za poprawność umieszczanych przez armatorów treści.

17. Co zrobić, aby wjechać na terminal?

Aby wjechać na terminal konieczne jest:

- zainstalowanie aplikacji e.Brama. Zachęcamy to zapoznania się z instrukcją dostępną pod adresem: <https://baltichub.com/dla-kierowcy/system-ebrama>.
- wykonanie awizacji i uzyskanie numeru TVA.
- każdorazowo przejechać przez portal OCR (Optical Character Recognition - system automatycznego rozpoznawania znaków). Przed wjazdem na Terminal BHCT znajdują się dwa portale OCR IN + jeden OCR OOG (mapa nr 1).



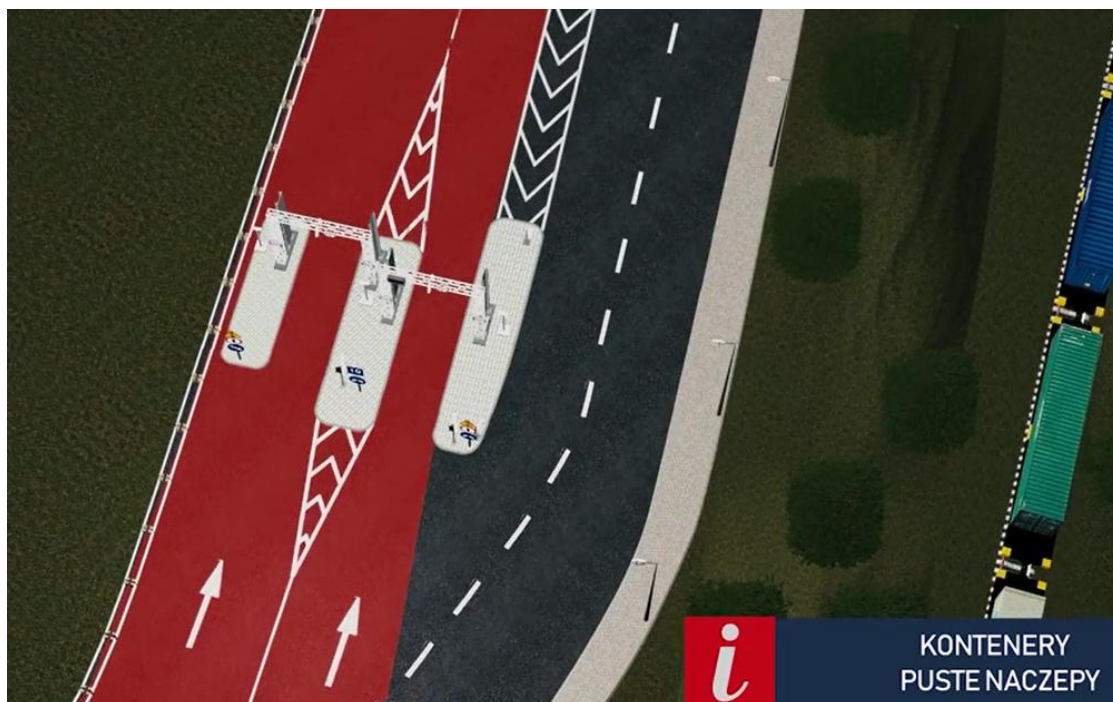
mapa nr 1

Należy pamiętać, aby przez portale OCR należy przejeżdżać z prędkością 10km/h. W przypadku przejazdu z większą prędkością istnieje ryzyko, że dany pojazd nie zostanie prawidłowo zeskanowany. Może to utrudnić kolejne etapy wjazdu na teren Terminala. Prosimy o niezatrzymywanie się w portalu, ponieważ będzie się to wiązało z koniecznością ponownego przejazdu przez niego.

Zielone światło na portalu oznacza, że można przez niego przejechać (obrazek nr 1). Niedozwolony jest przejazd tuż za poprzedzającym pojazdem, bez zachowania odpowiedniego odstępu. Może to skutkować nieodpowiednim odczytaniem danych przez system. W tej sytuacji konieczne jest zawrócenie i ponowny przejazd przez portal OCR IN.

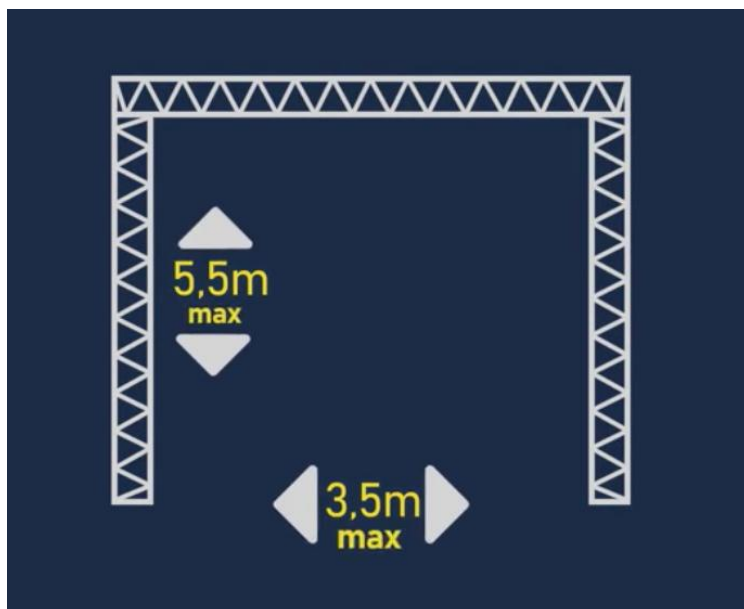
Portale OCR:

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



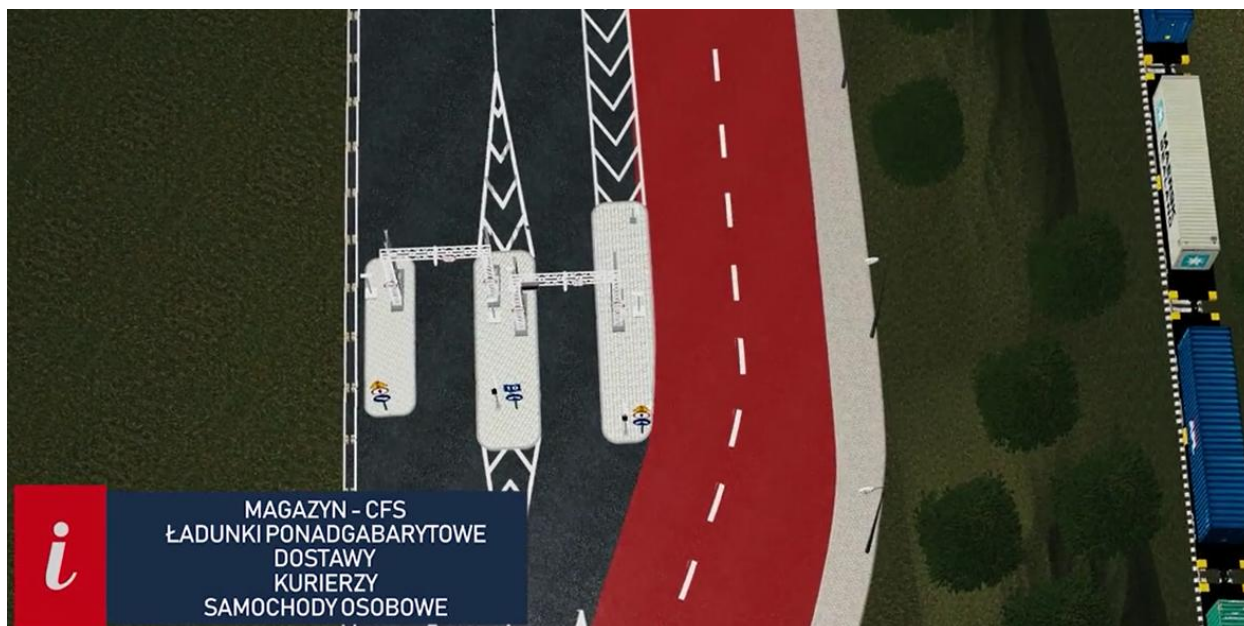
Portale OCR przeznaczone dla kontenerów i pustych nacze

wymiary portali OCR (IN i OUT):



wymiary portali OCR (IN i OUT)

OOG In (zaznaczone na czerwono) przeznaczone dla ładunków OOG:



portal OOG IN przeznaczony dla ładunków OOG

18. Etapy prawidłowego wjazdu na teren oraz z terenu Terminala:

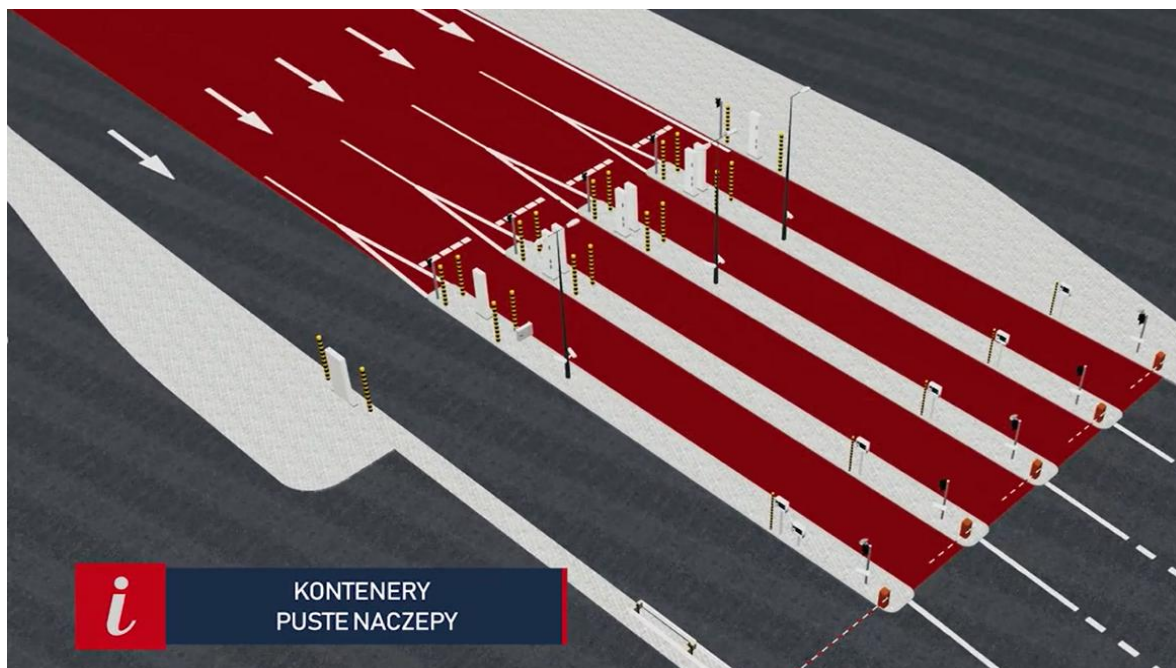
1. OCR IN
2. Self-Service
3. Gate IN
4. Yard (fizyczne złożenie/podjęcie kontenera)
5. OCR OUT
6. Gate OUT.

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

1. Przyjechać o czasie – zgodnie z oknem awizacji.
2. Przed przejazdem przez bramę OCR, upewnić się, że tablice rejestracyjne pojazdu są **czyste**.
3. Posiadać aktywne szkolenie BHP. Ważne! Należy je odnowić **raz do roku**. Link do szkolenia BHP: <https://baltichub.com/dla-kierowcy/szkolenia-i-bezpieczenstwo>
4. Znać **aktualny** numeru awizacji TVA – Booking – EDO.
5. Znać ISO pustego kontenera, które Kierowca chce podjąć.
6. W jakiej gestii złożyć pusty kontener

20. Z których bram powinny korzystać kierowcy, którzy kierują się na kiosk Self-Service?

Bramki 1-4: obsługują transport kontenerowy (złożenia i podjęcia pełnych i pustych kontenerów) oraz puste naczepy.



bramki

1-4

Bramka numer 5 obsługuje:

- puste naczepy
- pojazdy wjeżdżające na magazyn CFS (transakcje niekontenerowe)
- kontenery ponadnormatywne (OOG)
- dostawy
- kurierów
- samochody osobowe / innych kierowców obsługiwanych poza systemem.

Transakcje kontenerowe mogą się odbyć także za pośrednictwem tej bramki, lecz warunkiem koniecznym jest wjazd na linię omijając namalowaną wysepkę.



bramka nr 5

21. Na jakich etapach wjazdu na Terminal konieczne jest odbicie się plastikową Kartą Kierowcy/Kartą Kierowcy w kodzie QR?

1. Self-Service
2. Gate IN
3. Gate OUT.

22. Gdzie należy wyrobić Kartę Kierowcy?

Karta Kierowcy w kodzie QR dostępna jest w *Profilu Kierowcy* w aplikacji e.Brama. Kierowca ma do niej dostęp tuż po uzupełnieniu nazwy firmy przewozowej. Natomiast plastikową Kartę Kierowcy można wyrobić w biurze Pre-Gate. Kartę może wyrobić **tylko i wyłącznie** Kierowca, który jest zarejestrowany w systemie e.Brama.

23. Czym są RFID TAGi? Dlaczego należy je instalować?

Tag RFID inaczej znacznik RFID to nośnik danych, na którym można zapisywać, przechowywać oraz odczytywać informacje. W tym wypadku jest to naklejka przechowująca zakodowany numer rejestracyjny pojazdu.

Tagi RFID są wymagane po wdrożeniu automatyzacji w operacjach portowych. Tagi zawierają informacje elektroniczne, które są odczytywane po przejeździe obok anteny/czytnika. Znaczniki są wymagane, ponieważ przechowują informacje o pojeździe (numer rejestracyjny pojazdu), które są potrzebne naszemu systemowi do przydzielania zadań do automatycznych suwnic ARTG.

Wymagane jest zainstalowanie jednego TAGu RFID na okno od strony kierowcy i jednego na okno od strony pasażera (dwa tagi RFID na pojazd).

24. Czy mogę samodzielnie zainstalować RFID TAG?

Tak, instalacji należy dokonać po wewnętrznej stronie szyby od strony kierowcy i od strony pasażera. Razem z tagami RFID dostarczona będzie instrukcja montażu.

25. Jeśli nie zainstaluję tagów RFID samodzielnie, jak mogę je zainstalować na terminalu?

Montaż TAGów leży po stronie kierowcy. Brak naklejonych tagów RFID oznacza brak zgody na wjazd na terminal.

26. Co się stanie, jeśli odmówię zamontowania tagów RFID?

Jeżeli Kierowca odmówi zamontowania tagów, nie otrzyma zgody na wjazd na terminal.

27. W jaki sposób tagi RFID są powiązane z pojazdami?

Do każdego numeru rejestracyjnego ciągnika w systemie są przypisane dwa tagi RFID.

28. Czy tagi RFID śledzą moją pozycję przez cały czas?

Nie, tagi RFID są pasywne i są odczytywane przez anteny/czytniki tylko wtedy, gdy pojazd z tagami je mija. To oznacza, że pozycja pojazdu jest śledzona wyłącznie na terenie terminala BHCT.

29. Jak długo wytrzymają tagi RFID?

Jeżeli tagi RFID zostaną zainstalowane zgodnie z naszymi sugestiami, powinny działać przez 2-3 lata.

30. Czy terminal BHCT będzie pobierał opłaty za znaczniki?

Nie, tagi RFID są bezpłatnie wydawane i przypisywane do danego numeru rejestracyjnego pojazdu.

31. Co zrobić w przypadku konieczności wymiany TAGów RFID? Czy zostanie za to naliczona dodatkowa opłata?

W celu wymiany tagów RFID należy udać się do biura Pre-Gate. Ich wymiana nie podlega dodatkowej opłacie.

32. Czy tagi RFID można usunąć?

Tak, tagi to etykiety samoprzylepne, po których usunięciu nie pozostaje żaden ślad. Jeśli ciężarówka nie będzie już przyjeżdżać do Baltic Hub, ich usunięcie jest możliwe, ale niewymagane.

33. Co zrobić w przypadku błędnego odczytu tagu RFID? Skąd będę wiedzieć, czy mój RFID TAG działa?

W przypadku błędnego odczytu tagu, konieczne jest opuszczenie sektora oraz ponowny wjazd do niego, przejeżdżając obok anteny/czytnika. Jeśli Kierowca wjechał w sektor zgodnie z instrukcją, a znacznik wciąż nie działa, należy skontaktować się z Call Center e.Bramy: **+48 58 737 79 33**.

34. Czy podczas wjazdu do bloku składowego, szyby kierowcy i pasażera w pojeździe muszą być całkowicie zamknięte?

Zalecamy, aby okna **były całkowicie zamknięte**. Jest to konieczne do prawidłowego odczytu tagów. Dzięki temu kierowcy nie doświadczą opóźnień w trakcie swojej wizyty.

35. Czy oklejenie kabiny kierowcy numerem rejestracyjnym jest obowiązkowe?

Umieszczenie numerów rejestracyjnych na kabinie kierowcy nie jest obowiązkowe, ale bardzo pomocne i przyspiesza obsługę pojazdu. Numer znajdujący się na kabinie może pomóc w zniwelowaniu pomyłki związanej z błędnym wydaniem kontenera.

36. W jaki sposób należy używać kiosków na Self-Service?

Aby skontaktować się z pracownikiem BHCT należy nacisnąć czerwony przycisk znajdujący się na kiosku.

- 1) Przybliż plastikową Kartę Kierowcy lub Kartę Kierowcy w kodzie QR do czytnika.

37. Wybierz typ transakcji, jaki chcesz zrealizować.

- 2) Podaj numer TVA / Booking / EDO. Numer awizacji jest dostępny także w kodzie QR.
- 3) Postępuj zgodnie z instrukcjami wyświetlanymi na ekranie.

Przed przyjazdem na linię wjazdową pierwszych kiosków Self-Service, Kierowca musi mieć przygotowaną Kartę Kierowcy i numer awizacji (TVA/Booking/EDO).

38. Co należy zrobić, gdy podczas wjazdu przez bramkę zostanie uruchomiony alarm Straży Granicznej (radiometryczny)?

Należy postępować zgodnie z instrukcjami widocznymi na kiosku.



Komunikat widoczny na kiosku, gdy pojazd uruchomi alarm Straży Granicznej.

Po uruchomieniu alarmu, Kierowca jest zobowiązany do zaparkowania pojazdu w wyznaczonym miejscu i tam ma czekać na przyjazd Strażników Granicznych.



Miejsca parkingowe i ich oznaczenie na których Kierowca zobowiązany jest do oczekiwania na Straż Graniczną.

39. Którą bramą należy wjechać z transakcją kontenerową na terminal?

Do wjazdu przy obsłudze transakcji kontenerowej służą bramy o numerach od 1 do 4.

40. Którą bramą należy wjechać na terminal, posiadając inny cel wizyty, niż złożenie/podjęcie kontenera?

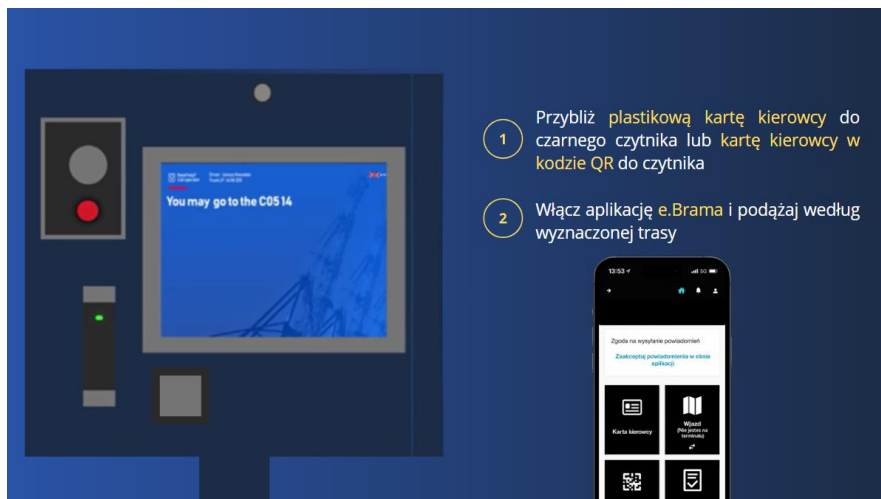
Do takiego wjazdu służy brama numer 5.



brama nr 5

41. Co należy zrobić na bramie wjazdowej?

Na bramie wjazdowej należy przyłożyć Kartę Kierowcy do czytnika i włączyć aplikację e.Brama. Mapa zaprowadzi kierowcę w miejsce złożenia i/lub podjęcia kontenera. Lokalizacja złożenia/podjęcia jest podana na kiosku.



Co należy zrobić na bramie wjazdowej?



Mapa wskazująca miejsce złożenia i podjęcia kontenera

42. Jak ustawić się pod suwnicą?

Jeśli pole z Twojej lokalizacji jest puste ustaw naczepę na bayu wskazanym w aplikacji. Jeśli Twoja lokalizacja jest zajęta przez inny pojazd zachowaj odległość długości jednego kontenera 40' (12m). Pamiętaj, aby Twój pojazd w całości znajdował się między żółtymi liniami. Jeśli tak nie jest popraw pozycję.

43. Czy są zasady bezpieczeństwa jakich muszę przestrzegać będąc na terminalu?

Oczywiście, wszelkie zasady bezpieczeństwa znajdują się w dokumencie *Zasady bezpieczeństwa dla kierowców – kontenery*, który dostępny jest pod adresem: <https://baltichub.com/dla-klienta/dokumenty-i-regulaminy>.

44. Co muszę zrobić po poprawnym ustawieniu się pod suwnicą?

Po prawidłowym ustawieniu pojazdu pod suwnicą, należy potwierdzić swoją lokalizację w aplikacji e.Brama. Wszelkie informacje i filmy instruktażowe o aplikacji są dostępna pod adresem: <https://baltichub.com/dla-kierowcy/system-ebrama>.

45. Mam problem na terminalu. Gdzie uzyskam pomoc?

W przypadku jakichkolwiek problemów na terminalu np. źle ustawiony kontener na naczepie, awaria auta, brak możliwości potwierdzenia swojej lokalizacji w aplikacji, długi czas oczekiwania na wyładunek / załadunek kontenera możesz skontaktować się z Call Center e.Bramy pod numerem tel.: 58 737 79 33 lub mailowo na adres: e-brama@baltichub.com.

46. Gdzie znajdę mapę terminala?

Mapa znajduje się w aplikacji e.Brama. Jeśli preferujesz papierową wersję mapy zapytaj o nią w biurze Pregate: <https://ebrama.baltichub.com/vbs-informations>

47. Gdzie mogę zaryglować/odryglować kontener?

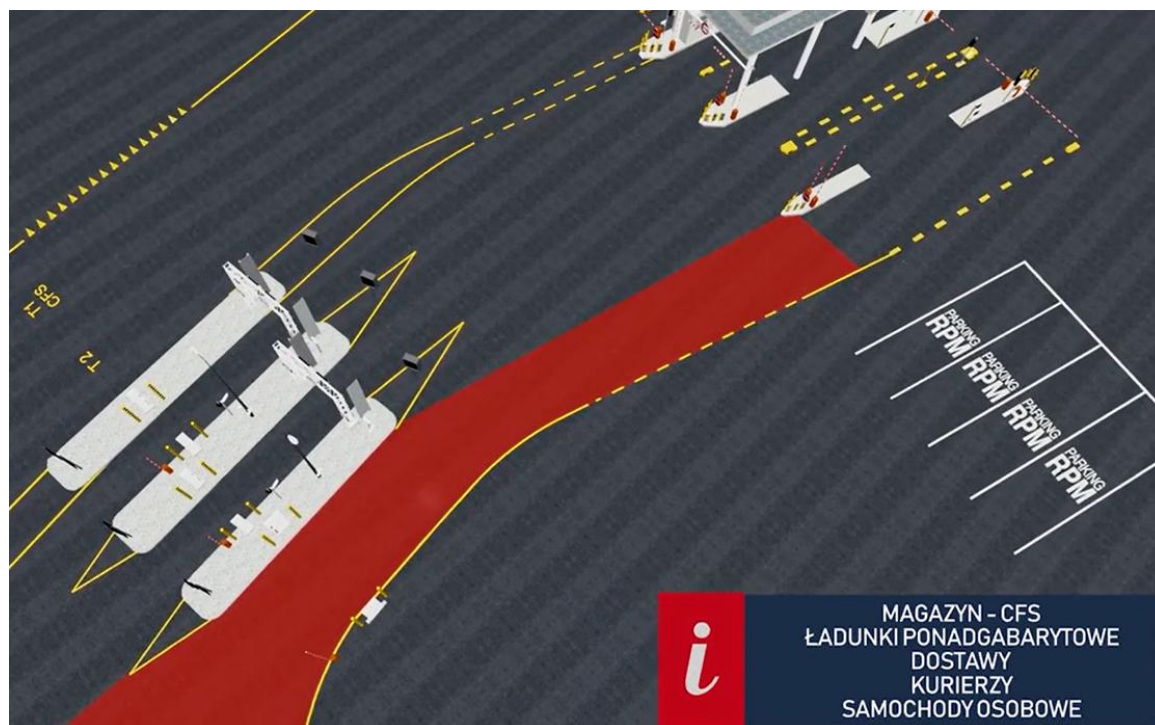
Aby zaryglować kontener należy udać się w jedno z wyznaczonych miejsc technicznych. Ich lokalizacja jest oznaczona na mapie terminala: <https://ebrama.baltichub.com/vbs-informations>

47. Co należy zrobić po fizycznym złożeniu / podjęciu kontenera na placu? Którą bramą należy wyjechać po zakończeniu transakcji kontenerowej?

W pierwszej kolejności należy przejechać przez portal OCR. Następnie należy udać się na jedną z bram wyjazdowych numer 1-4.

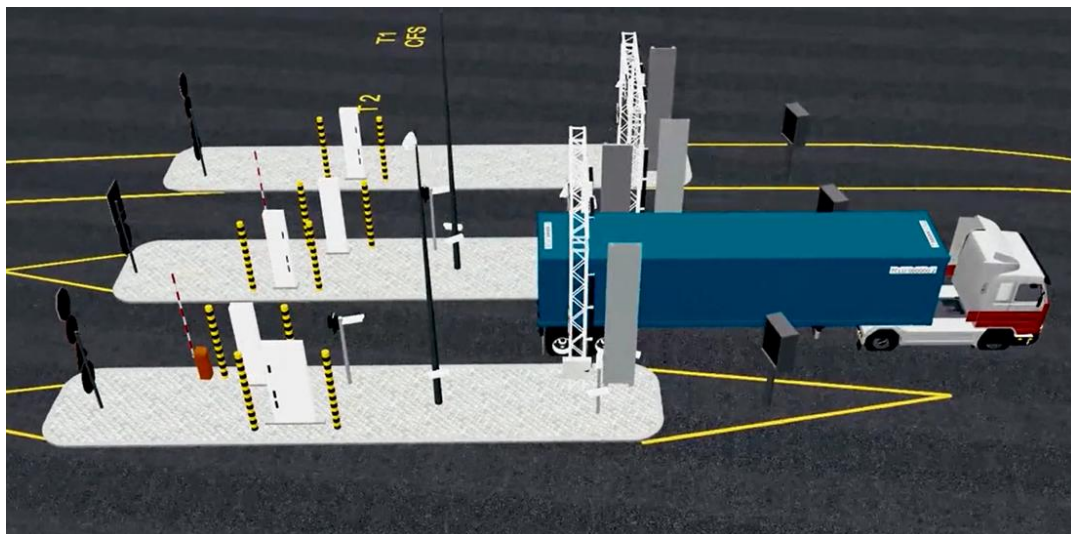
48. Którą bramą należy wyjechać, jeśli cel wizyty jest inny niż złożenie/podjęcie kontenera?

Do tego celu służy brama nr 5.



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

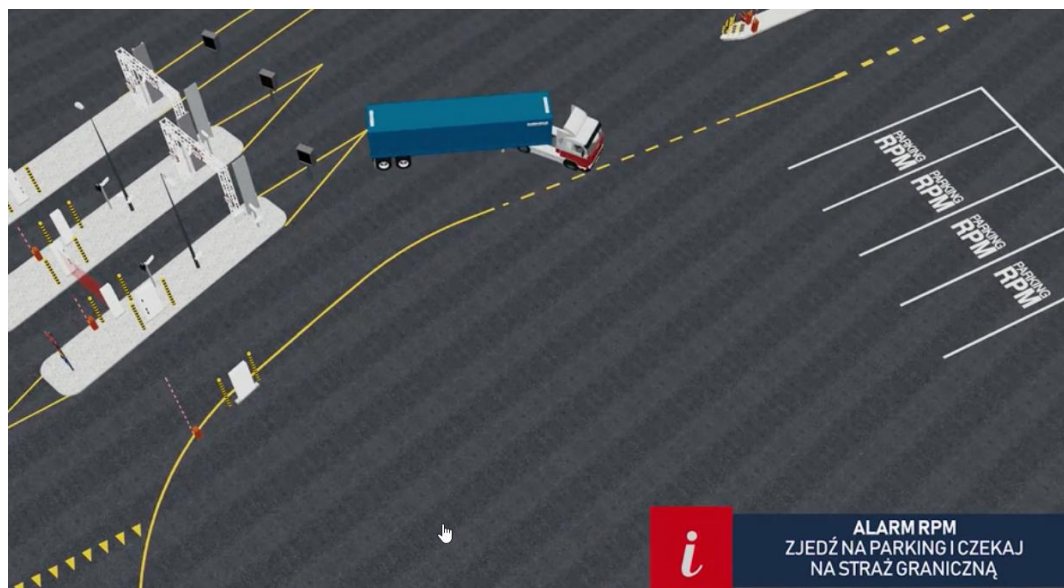
Należy udać się w wyznaczone miejsce i oczekiwać na funkcjonariusza Straży Granicznej. Wyjazd z Terminala jest możliwy wyłącznie po uzyskaniu zgody od Straży Granicznej.



Kierowca przejeżdżający przez bramkę



Uruchomienie alarmu Straży Granicznej



zaparkowanie pojazdu w wyznaczonym miejscu

50. Co należy zrobić na bramie wyjazdowej, by móc wyjechać z terminala?

Do czytnika znajdującego się na kiosku samoobsługowym należy przyłożyć Kartę Kierowcy. Po pozytywnej weryfikacji danych w systemie, szlaban otworzy się automatycznie.

W przypadku jakichkolwiek nieprawidłowości należy skontaktować się z Obsługą za pomocą Intercomu.

51. 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 stopki: 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.

52. Jak wjechać na terminal z ładunkiem niebezpiecznym (IMO)?

Aby wjechać z kontenerem, który zawiera ładunek niebezpieczny należy pamiętać o uprzednim przesłaniu dokumentu DGD na adres e-mail: pregate@baltichub.com. Co ważne, kontener musi być prawidłowo oklejony przed przejazdem przez pierwsze portale OCR.

Kierowca może wjechać na terminal nawet jeżeli oklejenie kontenera jest niepoprawne lub naklejki w ogóle nie są umieszczone. W takiej sytuacji na kontener automatycznie nakładana jest stopka PLACARDS MISMATCH/TERMINAL HOLD, która uniemożliwia załadunek na statek. Wtedy pracownicy Pre-gate, na podstawie zdjęć z OCR, wysyłają do armatora informację dotyczącą rozbieżności z jednoczesną prośbą wystawienia kontenera pod magazyn CFS w celu uzupełnienia lub zerwania naklejek.

Stopka PLACARDS MISMATCH/TERMINAL HOLD zostaje ściągnięta przez CFS po wykonanej usłudze.

53. Jak podjąć kontener OOG?

Wszystkie kontenery importowe OOG, których podjęcie wymaga odpowiedniego zezwolenia na przejazd nienormatywny, mają widoczny **OOG HOLD** uniemożliwiający awizację bez wcześniejszej weryfikacji przez Baltic Hub.

Zgłoszenia weryfikacji/awizacji należy dokonywać w dni powszednie: pn. – pt. w godzinach 06:00 – 12:00, najpóźniej na 24 godziny przed planowanym podjęciem. Zgłoszenia należy dokonać na adres: e-brama@baltichub.com podając dane niezbędne do awizacji (numer ciągnika i jego wagę, numer naczepy i jego wagę + wysokość naczepy, dane kierowcy) oraz skan stosownego zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego. Baltic Hub (pracownicy odpowiedzialni za obsługę aplikacji e.Brama) powróci z informacją zwrotną. Co ważne, zgłoszenie można wykonać dopiero po wyładowaniu kontenera ze statku.

54. Czy mogę podjąć kontener, który wraz z zestawem przekracza 40 ton?

W przypadku przekroczenia limitu wagowego, system e.Brama nie zezwoli na dokonanie awizacji. Szczegóły dostępne są w procedurze weryfikowania DMC – kontenery, dostępnej pod adresem: <https://baltichub.com/dla-klienta/dokumenty-i-regulaminy>.

55. Dlaczego terminal wstrzymuje obsługę pustych kontenerów, gdy są prognozowane złe warunki atmosferyczne?

Terminal wstrzymuje obsługę pustych kontenerów w przypadku prognozowanych złych warunków atmosferycznych **ze względów bezpieczeństwa**. Główne powody:

1. Lekka waga pustych kontenerów – ze względu na swoją niewielką masę, puste kontenery **łatwiej reagują na silny wiatr**. W efekcie mogą się przesuwać, przewracać, a w skrajnych przypadkach – zostać porwane przez wiatr w inne miejsce.
2. Ryzyko dla ludzi i sprzętu - obsługa pustych kontenerów w trudnych warunkach (silny wiatr, śnieg, oblodzenie) zwiększa ryzyko oraz **zagrożenie dla zdrowia i życia pracowników oraz kierowców**.
3. Przepisy BHP i procedury wewnętrzne - terminal posiada określone wewnętrzne procedury bezpieczeństwa, które przewidują ograniczenia operacji przy określonych progach pogodowych.
4. Zapobieganie incydentom - działając prewencyjnie, lepiej tymczasowo wstrzymać obsługę i uniknąć potencjalnych zdarzeń personalnych.
5. Limity określone przez producentów sprzętów określają górne wartości wiatru, w trakcie których sprzęt może być eksploatowany.

56. Dlaczego Baltic Hub nie obsługuje większej liczby ciężarówek w godzinach szczytu?

Terminal w trakcie zmiany obsługuje głównie ruchy drogowe, statkowe i kolejowe. Do liczby wykonywanych na terminalu ruchów, takie jak operacje magazynowe, skanowania, kontrole służb, należy doliczyć również inne typy transakcji — tzw. przestawki, czyli wszystkie działania konieczne do wydania kontenera. Dla każdego z Klientów (niezależnie od strefy poruszania się i wykorzystanych środków transportu) Baltic Hub ma obowiązek zapewnić pewną pulę ruchów na godzinę. Zbyt duża liczba udostępnianych slotów mogłaby zdestabilizować płynność ruchu na terminalu. Można to porównać do systemu naczyń połączonych; jeżeli jeden z elementów będzie przeciążony, inne również nie będą spełniać swojej funkcji. Udostępniając sloty Kierowcom zewnętrznym, należy się mierzyć zarówno z pokryciem zapotrzebowania naszych Klientów (statek, droga, kolej, magazyn, kontrole służb) jak i z dostosowaniem tego zapotrzebowania do naszych ograniczeń, takich jak możliwa ilość wykonywanych ruchów przez suwnicę, dostępność sprzętu czy liczba dostępnych zasobów ludzkich. Wszystkie te czynniki oraz inne zidentyfikowane tzw. „wąskie gardła”, wpływają na przepustowość terminala. Odpowiedni balans jest trudny do uzyskania i wciąż szukamy rozwiązań optymalnych w celu zaspokojenia potrzeb wszystkich naszych Klientów.

Najważniejsze narzędzia pozwalające zarządzać ruchem drogowym to ilość slotów na godzinę i ilość podjęć z każdego bloku (tzw. Yard Block Quota). Mechanizmy te pozwalają terminalowi na zarządzanie ilością ruchów w taki sposób, aby każdy z Klientów otrzymał swój procentowy udział do wykonania, w sposób optymalny.

57. Czym jest Yard Block Quota (YBQ) i dlaczego może uniemożliwić mi awizację na wybraną godzinę – nawet jeśli posiadam już slot na zdanie kontenera lub widoczne są wolne sloty?

Mechanizm YBQ określa maksymalną ilość kontenerów możliwych do wydania w danym sektorze. Do połowy kwietnia 2025 roku zdarzało się, że pomimo zaawizowanego slotu zespół Pre-gate prosił o zatrzymanie się na parkingu wewnętrznym BHCT, gdzie Klient lub Kierowca miał czekać na informację o możliwości wjazdu na terminal. Od połowy kwietnia 2025 roku Baltic Hub zaimplementowało YBQ, która z wyprzedzeniem umożliwia zaplanowanie prac na terminalu w taki sposób, aby prace statkowe w jak najmniejszym stopniu kolidowały one z podjęciami drogowymi. Drugą kwestią są wszelkiego typu prace serwisowe, które aktualnie można przeprowadzić bez zbędnego ze strony Kierowcy lub Klienta oczekiwania na parkingu.

To rozwiązanie ma na celu, równomierne rozłożenie prac oraz obłożenia na całym terminalu. Dzięki takim rozwiązaniom, możemy uniknąć nagromadzenia dużej liczby ciężarówek w jednym bloku składowym.