

PROCEDURY OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ DCT GDAŃSK

I. Informacje ogólne:

1. Składy wagonowe na bocznicy kolejowej DCT obsługiwane są przez 24 godz. na dobę, przez 7 dni w tygodniu. Organizacją obsługi tych składów zajmuje się Biuro Kolejowe.
2. Przewoźnik korzystający z usług przeładunkowych bocznicy kolejowej DCT posiada przydzielone okna obsługi. Okna te ustalane są między zainteresowanymi stronami.
3. DCT zobowiązuje się do przyjmowania w jednym oknie obsługi, przyznanym Przewoźnikowi składów wagonowych o max długości 618 metrów (np. 31 platform czteroosiowych o pojemności 3 TEU). DCT nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienia w obsłudze nadliczbowych wagonów.
4. Jeżeli spodziewane jest przybycie kilku składów wagonowych danego Przewoźnika w jednym oknie obsługi, DCT ustala priorytety wtoczeń, o których powiadamia Przewoźnika, a Przewoźnik jest zobowiązany do przestrzegania ustalonego programu wtoczeń przez DCT.
5. W przypadku, gdy skład wagonowy spodziewany jest poza przyznanym oknem obsługi, DCT może przydzielić inny termin obsługi wagonów, niekolidujący z obsługą planowych składów innych Przewoźników, jednak w takim przypadku decyzja DCT jest ostateczna i nie podlega dyskusji.
6. DCT zastrzega, że przyjmie wagony do obsługi pozaplanowej tylko pod warunkiem, że lokomotywa Przewoźnika pozostanie na bocznicy kolejowej DCT przez cały czas trwania obsługi i w razie konieczności, na żądanie DCT natychmiast wytoczy wagony na stację Gdańsk Port Północny w celu udostępnienia toru przeładunkowego innemu Przewoźnikowi.

II. Awizacja pociągu:

1. W każdy poniedziałek do godziny 09:00 Organizator Przewozu ma obowiązek dostarczyć DCT drogą elektroniczną tygodniowy plan przyjazdów na bocznice kolejową w formie tabelki Excel (załącznik nr 1).
2. Szczegółowe dane na temat poszczególnych składów powinny być wysłane min. na 4 godziny przed przyjazdem pociągu, a wykaz wagonów z kontenerami powinien być podany zgodnie z kolejnością zestawienia wagonów w składzie. Nie dotrzymanie tego warunku może spowodować opóźnienia w obsłudze pociągu, za które ponosi pełną odpowiedzialność Organizator Przewozu. Jeśli w takim przypadku pociąg nie zostanie do końca swojego okna obsługowany, Przewoźnik musi się liczyć z koniecznością wcześniejszego wytoczenia wagonów na stację Gdańsk Port Północny na prośbę DCT, nawet jeśli nie został on ukończony.
3. Organizator Przewozu ma w obowiązku przesłać do DCT:

- a) Dane dotyczące składu
- Ilość wagonów
 - Numery i typy wagonów
 - Kolejność wagonów
 - Długość składu
 - Miejsce nadania
- b) Dane dotyczące kontenerów **do rozładunku**:
- Numer kontenera
 - Pozycja kontenera na wagonie wraz z nr wagonu
 - Typ ISO
 - Numery plomb
 - Waga kontenera
 - Klasa niebezpieczeństwa
 - Firmę zobowiązaną do poniesienia kosztów przeładunku

Dodatkowe informacje wymagane podczas awizacji przez Spedytora w systemie Jade:

- Operator kontenera (Armator)
 - Nazwa statku i nr podróży, na który będzie ładowany kontener
 - Port wyładunku i port przeznaczenia
 - Przewoźnik kolejowy
- c) W przypadku kontenerów z towarem niebezpiecznym Organizator Przewozu ma obowiązek dostarczyć DCT skany dokumentów DGD (Dangerous Goods Declaration) przed przyjazdem pociągu. W sytuacji, gdy dokumenty nie zostaną dostarczone, DCT ma prawo odmówić złożenia towaru w placu.
- d) Dane dotyczące kontenerów **do załadunku**:
- Numer kontenera
 - Typ ISO
 - Numery plomb
 - Waga kontenera
 - Firmę zobowiązaną do poniesienia kosztów przeładunku
 - Numer wagonu, na który ma być załadowany kontener (jeśli jest to wymagane)
 - Miejsce przeznaczenia
 - Szczegółowe instrukcje załadunkowe

Do obowiązków Spedytora należy zwolnienie kontenera na danego Przewoźnika w systemie Jade. W tym celu powinien on uzupełnić odpowiednie w karcie kontenera pole *Przewoźnik*. Dla pracownika DCT jest to sygnał, że dany kontener jest prawidłowo zwolniony na dany pociąg.

- e) Jeżeli na 1 godzinę przed planowanym oknem obsługi Przewoźnika w systemie Jade nie ma kompletu wymaganych informacji dotyczących kontenera (zwolnienie celne, Spedytor, Przewoźnik), kontenery nie zostaną załadowane.

- f) W przypadku pełnych kontenerów Maerska przeznaczonych do załadunku, Organizator Przewozu zobowiązany jest na 4 godziny przed planowanym załadunkiem podać przez stronę internetową DCT (*awizacja kolejowa online*) numery PIN otrzymane od Spedytora. Kontenery mogą być ładowane na wagony dopiero po pozytywnej weryfikacji numerów PIN przez DCT.
4. Organizator Przewozu zobowiązany jest zapewnić swojemu Zleceniodawcy (Spedytor) wszystkie potrzebne dane do awizacji kontenera w systemie Jade. W obowiązku Organizatora Przewozu jest dopilnować, aby awizacja została poprawnie wykonana przez Spedytora. Kosztami błędnej awizacji lub braku awizacji zostanie obciążony Spedytor.
 5. Na podstawie danych otrzymanych od Organizatora Przewozu DCT weryfikuje dane wprowadzone do systemu Jade przez Spedytora. O wszelkich stwierdzonych rozbieżnościach lub brakach w awizacji informowany jest Organizator Przewozu.
 6. Jeżeli po wtoczeniu wagonów na bocznice DCT nadal brakuje poprawnych awizacji w systemie Jade, kontenery są rozładowywane bezpośrednio w plac tymczasowy. Dopiero po dostaniu brakujących danych przez Spedytora kontenery rozwożone są w odpowiednie place składowe. W takim przypadku od Spedytora pobierana jest opłata za zmianę danych w systemie oraz za dodatkowy ruch.
 7. W przypadku, kiedy wymagane jest dokonanie przez firmę kontrolną oceny stanu technicznego pustych kontenerów przeznaczonych do załadunku na wagony, znajdujących się na terenie DCT odpowiednie zlecenie powinno być wysłane 24 godziny przed planowaną obsługą, tak by był czas na wystawienie kontenerów w pole inspekcyjne celem dokonania oględzin i ewentualne wykonanie wszystkich niezbędnych dodatkowych czynności, takich jak mycie, wymiatanie, wyjmowanie gwoździ, itd. W takim przypadku od Spedytora pobierana jest opłata za ewentualną zmianę danych w systemie oraz za dodatkowy ruch.
 8. Jeżeli odpowiednie zlecenie nie wpłynie do DCT z wymaganym wyprzedzeniem (24 godziny przed planowaną obsługą), przyjmuje się, że kontenery są sprawne i w takim stanie mają być ładowane na wagony.
 9. DCT nie wykonuje dodatkowych usług czyszczenia kontenerów po załadowaniu ich na wagony. W trakcie załadunku kontenery nie będą też wymieniane ze względu na stan techniczny, chyba że stwierdzone zostanie uszkodzenie powstałe podczas operacji załadunkowej.
 10. DCT zastrzega sobie prawo nie przyjęcia składu w przypadku braku wymaganej kompletnej dokumentacji, o której mowa w pkt. 3.

III. Obsługa pociągu:

1. Przewoźnik zobowiązany jest powiadomić DCT o gotowości do wtoczenia składu na godzinę przed jego przybyciem, a następnie jeszcze raz tuż przed samym wjazdem na bocznicę DCT.
2. Po otrzymaniu od Przewoźnika zgłoszenia o gotowości do wtoczenia wagonów, DCT kontaktuje się telefonicznie z posterunkiem PKP-PLK GP-11 potwierdzając możliwość wjazdu.
3. Po dopełnieniu wszystkich formalności wymienionych w pkt. 1 i 2 wagony mogą być wtoczone na bocznicę DCT, gdzie pracownik DCT dokonuje przyjęcia składu od Przewoźnika.
 - a) W skład czynności wykonywanych na bocznicy kolejowej DCT przed rozpoczęciem **rozładunku** wchodzi:
 - Sprawdzenie zgodności wagonów i kontenerów na podstawie informacji przesłanych przez Organizatora Przewozu
 - Kontrola poprawności oplombowania na kontenerach
 - Kontrola poprawności oznakowania klasy IMO
 - Zewnętrzne oględziny stanu technicznego kontenerów
 - Usunięcie zbędnych nalepek IMO z kontenerów neutralnych
 - W przypadku przyjęcia pełnego kontenera bez plomb, w obowiązku DCT jest zabezpieczenie kontenera na wagonie plombą paskową DCT (wyjątek stanowią kontenery Maerska, zabezpieczane są one plombami butelkowymi Operatora)
 - Potwierdzenie przyjęcia składu od Przewoźnika przez DCT na wydruku z systemu Jade lub na wydruku od Organizatora Przewozu na podstawie, którego sprawdzany jest skład
 - Poinformowanie Organizatora Przewozu drogą elektroniczną o wszelkich stwierdzonych rozbieżnościach
 - b) Podczas **załadunku** pracownik DCT na bieżąco kontroluje zgodność załadunku z planem. W skład czynności wykonywanych na bocznicy wchodzi:
 - Przygotowanie wagonów do załadunku poprzez odpowiednie ustawienie trzpieni mocujących kontenery
 - Fizyczna weryfikacja zgodności załadunku z przygotowanym planem
 - Kontrola poprawności oplombowania na kontenerach
 - Kontrola poprawności oznakowania klasy IMO
 - Zewnętrzne oględziny stanu technicznego kontenerów
 - Przekazanie składu przedstawicielowi Przewoźnika na podstawie wydruku z systemu Jade, potwierdzone przez Przewoźnika
 - Poinformowanie Przewoźnika o wszelkich stwierdzonych rozbieżnościach
4. Przekazywanie dokumentów następuje po sprawdzeniu stanu wagonów i przesyłki na bocznicy kolejowej DCT. Z chwilą podpisania dokumentów strona przejmuje odpowiedzialność za stan wagonów i przesyłki.
5. Nie później niż 30 min przed ukończeniem obsługi pociągu DCT powiadamia Przewoźnika o terminie gotowości składu i konieczności wytoczenia wagonów.

6. Po załadunku pełnych kontenerów DCT powiadamia Straż Graniczną o konieczności sprawdzenia, czy kontenery nie zawierają materiałów radioaktywnych.
7. Po zakończeniu operacji przeładunkowych DCT wysyła drogą elektroniczną do Organizatora Przewozu raporty z systemu Jade, które zawierają następujące dane:
 - Numer kontenera
 - Typ kontenera
 - Numer wagonu
 - Numery plomb
 - Datę złożenia kontenera/ Datę podjęcia kontenera
 - Waga kontenera
 - Towar
 - Operator kontenera
 - Spedytor
 - Uszkodzenia
8. Obowiązkiem Przewoźnika jest wytoczenie z bocznic kolejowej DCT składu wagonowego bezpośrednio po zakończonych przeładunkach i przejeździe składu.
9. Jeżeli skład nie zostanie usunięty do końca trwania danego okna obsługi, wówczas DCT może zlecić jego usunięcie na stację Gdańsk Port Północny innemu Przewoźnikowi, na koszt Przewoźnika, który nie zabrał w odpowiednim terminie swoich wagonów. Jednocześnie DCT rezerwuje sobie prawo skrócenia kolejnego okna obsługi Przewoźnika, który blokował bocznicę kolejową DCT, o jego czas blokowania.
10. DCT zastrzega sobie możliwość nie przyjęcia składu wagonowego, jeśli przewidywany czas obsługi danego pociągu może być dłuższy niż przyznane Przewoźnikowi okno. Dotyczy to sytuacji, gdy Przewoźnik z własnej winy spóźnia się z wtoczeniem swoich pociągów zgodnie z wcześniejszym planem wtoczeń.
11. O wszelkich opóźnieniach w kursowaniu pociągów Przewoźnik jest zobowiązany na bieżąco informować DCT.

IV. Inne:

1. Organizacja okien obsługi nie jest sztywna. DCT zastrzega sobie prawo zmieniania jej, uzależniając to od stopnia wykorzystania bocznic przez poszczególnych Przewoźników.
2. O ewentualnych zmianach w organizacji okien obsługi, DCT każdorazowo poinformuje Przewoźnika na min 2 tygodnie przed ich wprowadzeniem.
3. DCT zastrzega sobie możliwość zmiany terminu wtoczenia danego składu, jeśli podyktowane jest to koniecznością pilnego zorganizowania przeładunku wagonów, na których znajdują się kontenery spodziewane na statek obsługiwany w tym momencie przez DCT.
4. Przewoźnik dostarcza na bocznicę kolejową DCT wagony sprawne technicznie, czyste, gotowe do przewozu kontenerów. DCT ma prawo odmówić przyjęcia wagonów

nieprzygotowanych do załadunku (zwłaszcza nieodśnieżonych w warunkach zimowych). Ewentualne odśnieżenie wagonów może być wykonane przez DCT na koszt Przewoźnika, a za opóźnienie spowodowane przygotowaniem wagonów odpowiedzialny jest Przewoźnik.

5. W przypadku obsługi wagonów z burtami lub kłonicami do obowiązków Przewoźnika należy zarówno złożenie, jak i postawienie powyższych zabezpieczeń wagonów celem odpowiedniego przygotowania do manipulacji na wagonach. W sytuacji, gdy wagony nie zostaną odpowiednio przygotowane przez Przewoźnika, DCT w miarę swoich możliwości może przygotować wagony na koszt Przewoźnika. Za opóźnienie spowodowane przygotowaniem wagonów odpowiedzialny jest Przewoźnik.
6. Brama kolejowa bocznicy DCT Gdańsk jest każdorazowo zamykana po wjeździe i wyjeździe lokomotywy manewrowej. W przypadku uszkodzenia, zniszczenia bramy przez Przewoźnika, DCT rezerwuje sobie prawo obciążenia Przewoźnika kosztami, jakie wynikną w związku z zaistniałym zdarzeniem.
7. Sposób prowadzenia ruchu na bocznicy określa Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej DCT Gdańsk uzgodniony przez PKP PLK S.A., z którym każdy Przewoźnik ma obowiązek zapoznać się i jego przestrzegać.

Procedury obsługi bocznicy kolejowej DCT Gdańsk obowiązują od dnia 18.06.2010r.

Kontakt z Biurem Kolejowym DCT Gdańsk dyżurujące przez całą dobę:

Email: rail@dctgdansk.com
Telefon: 058 737 77 32
Fax: 058 737 90 05
Telefon kom.: +48 609 802 366

Koordynator ds. Ruchu Kolejowego - Magdalena Gusmann

Email: magdalena.gusmann@dctgdansk.com

Załącznik nr 1



Rail schedule	
Week commencing	



Day	Date	Time frame	TRAINS					
			ETA	ETD	Disch./Load	Origin/Destination	Train operator	Carrier
Monday		00:00 - 04:00						
		04:00 - 08:00						
		08:00 - 11:00						
		11:00 - 14:00						
		14:00 - 17:00						
		17:00 - 21:00						
		21:00 - 00:00						
Tuesday		00:00 - 04:00						
		04:00 - 08:00						
		08:00 - 11:00						
		11:00 - 14:00						
		14:00 - 17:00						
		17:00 - 21:00						
		21:00 - 00:00						
Wednesday		00:00 - 04:00						
		04:00 - 08:00						
		08:00 - 11:00						
		11:00 - 14:00						
		14:00 - 17:00						
		17:00 - 21:00						
		21:00 - 00:00						
Thursday		00:00 - 04:00						
		04:00 - 08:00						
		08:00 - 11:00						
		11:00 - 14:00						
		14:00 - 17:00						
		17:00 - 21:00						
		21:00 - 00:00						
Friday		00:00 - 04:00						
		04:00 - 08:00						
		08:00 - 11:00						
		11:00 - 14:00						
		14:00 - 17:00						
		17:00 - 21:00						
		21:00 - 00:00						
Saturday		00:00 - 04:00						
		04:00 - 08:00						
		08:00 - 11:00						
		11:00 - 14:00						
		14:00 - 17:00						
		17:00 - 21:00						
		21:00 - 00:00						
Sunday		00:00 - 04:00						
		04:00 - 08:00						
		08:00 - 11:00						
		11:00 - 14:00						
		14:00 - 17:00						
		17:00 - 21:00						
		21:00 - 00:00						
Monday		00:00 - 04:00						
		04:00 - 08:00						
		08:00 - 11:00						
		11:00 - 14:00						
		14:00 - 17:00						
		17:00 - 21:00						
		21:00 - 00:00						