



TEMAT		Regulamin Współpracy – Operacje Kolejowe				
Ostatnia wersja	Data wydania	Przygotowane przez	Sprawdzone przez	Zatwierdzone przez	Numer referencyjny	Dział
3.2	2017/09/08	Magdalena Jabłońska	Piotr Kobierski	Jacek Grabowski	DCT/DOC/OPS/3.1	Operacyjny

WERSJE DOKUMENTU			
Wersja	Data wydania	Autor(zy)	Krótki opis zmian
3.1	2017/07/14	Magdalena Jabłońska	Pierwsza wersja dokumentu,
3.2	2017/09/08	Karolina Kubiak	Aktualizacja

SPIS TREŚCI

1	CEL.....	2
2	ZAKRES.....	2
3	SKRÓTY I DEFINICJE	2
4	POKREWNE DOKUMENTY	2
5	SZCZEGÓŁY DOKUMENTU	2
5.1	Zasady ogólne.....	2
5.1.1	Zasady ogólne.....	2
5.1.2	Awizacja pociągu.....	3
5.1.3	Obsługa pociągu:	5
5.1.4	Zasady przydzielania okien w Kalendarzu obsługi pociągów:.....	7
5.1.5	Inne:.....	8



1 CEL

Ustalenie zasad oraz regulacji, mających zastosowanie podczas operacji kolejowych realizowanych przez DCT Gdańsk S.A.

2 ZAKRES

Od wjazdu na teren DCT Gdańsk S.A., przez obsługę na terenie terminala, aż do jego opuszczania.

3 SKRÓTY I DEFINICJE

N/D

4 POKREWNE DOKUMENTY

5 SZCZEGÓŁY DOKUMENTU

5.1 Zasady ogólne

Każda osoba przebywająca na terenie Terminalu DCT Gdańsk zobowiązana jest do użytkowania środków ochrony indywidualnej, a w szczególności hełmu przemysłowego, kamizelki odblaskowej oraz zakrytego obuwia.

5.1.1 Zasady ogólne

1. Składy wagonowe na boczniczy kolejowej DCT obsługiwane są przez 24 godz. na dobę, przez 7 dni w tygodniu, jednakże działalność operacyjna w okresie świątecznym odbywa się tylko na podstawie uprzedniej awizacji zlecenia. Organizacją obsługi składów kolejowych zajmuje się Biuro Kolejowe.
2. Przewoźnik korzystający z usług przeładunkowych boczniczy kolejowej DCT posiada przydzielone okna obsługi. Okna te ustalane są między zainteresowanymi stronami (Przewoźnik - Organizator Przewozu - DCT) i uzależnione są od wielkości wolumenu.
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.
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 zadanie DCT natychmiast wytoczy wagony na stację Gdańsk Port Północny w celu udostępnienia toru przeładunkowego innemu Przewoźnikowi.

5.1.2 Awizacja pociągu

1. W każdy poniedziałek do godziny 09:00 Organizator Przewozu ma obowiązek dostarczyć DCT drogą elektroniczną tygodniowy plan przyjazdów na bocznicę kolejową.
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 obsłużony, Przewoźnik musi się liczyć z koniecznością wcześniejszego wytoczenia wagonów na stację Gdańsk Port Północnym na prośbę DCT nawet, jeśli nie został on ukończony.
3. Organizator Przewozu ma w obowiązku przestać do DCT:
 - a) Dane dotyczące składu
 - Ilość wagonów
 - Numery i typy wagonów
 - Kolejność wagonów
 - Długość składu
 - b) Dane dotyczące kontenerów do rozładunku:
 - Numer kontenera
 - Pozycja kontenera na wagonie wraz z nr wagonu
 - Typ ISO
 - Numery plomb typu High Security tzn. plomby butelkowe
 - Waga kontenera
 - Numer bookingowy
 - Klasa niebezpieczeństwa
 - Organizator Przewozu - Train Operator
 - Miejsce nadania
 - 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 typu High Security tzn. plomby butelkowe
- Waga kontenera
- Organizator Przewozu - Train Operator
- Numer wagonu, na który ma być załadowany kontener (jeśli jest to wymagane)
- Miejsce przeznaczenia
- Szczegółowe instrukcje załadunkowe

Do obowiązków Spedytora lub Operatora kontenera należy zwolnienie kontenera na danego Organizatora Przewozu w systemie terminalowym. W tym celu powinien on uzupełnić odpowiednie w karcie kontenera pole Train Operator. Dla pracownika DCT jest to sygnał, że dany kontener jest prawidłowo zwolniony na dany pociąg.

- e) W przypadku pełnych kontenerów przeznaczonych do załadunku, Organizator Przewozu zobowiązany jest na 4 godziny przed planowanym załadunkiem zwolnić kontener na kolej. Zwolnienie na kolej uzyskuje się poprzez wprowadzenie do systemu numeru kontenera oraz numeru PIN otrzymanego od zleceniodawcy. Kontenery mogą być ładowane na wagony dopiero po pozytywnej automatycznej weryfikacji tych numerów przez system, co przedstawia się automatycznym uzupełnieniem pola Train Operator.
 - f) Jeżeli na 1 godzinę przed planowanym oknem obsługi Przewoźnika w systemie terminalowym nie ma kompletu wymaganych informacji dotyczących kontenera (zwolnienie celne, Train Operator), kontenery nie zostaną załadowane na wagony.
 - g) W przypadku pustych kontenerów przeznaczonych do załadunku, Operator kontenera zwalnia kontenery na danego Spedytora (pole Agent One) lub bezpośrednio na danego Organizatora Przewozu (pole Train Operator). W przypadku zwolnienia kontenerów na danego spedytora, obowiązkiem spedytora jest uzupełnić pole Train Operator. Kontenery puste mogą być ładowane na wagony pod warunkiem uzupełnionego pola Train Operator.
4. W obowiązku Organizatora Przewozu jest dopilnować, aby awizacja została utworzona w systemie. Kosztami błędnej awizacji lub braku awizacji zostanie obciążona firma odpowiedzialna za dokonanie awizacji w systemie.
 5. Na podstawie danych otrzymanych od Organizatora Przewozu, DCT weryfikuje dane wprowadzone do systemu terminalowego. O wszelkich stwierdzonych rozbieżnościach lub brakach w awizacji informowany jest Organizator Przewozu.
 6. 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.
 7. W przypadku, kiedy wymagane jest dokonanie przez firmę kontrolna oceny stanu technicznego pustych kontenerów przeznaczonych do załadunku na wagony, znajdujących się na terenie DCT odpowiednie zlecenie systemowe 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, wymiatanie, wyjmowanie gwoździ, itd. W takim przypadku od Spedytora pobierana jest opłata za ewentualną zmianę danych w systemie oraz za dodatkowy ruch.

8. DCT nie wykonuje dodatkowych usług czyszczenia kontenerów po załadunku 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.
9. DCT zastrzega sobie prawo nie przyjęcia składu w przypadku braku wymaganej kompletnej dokumentacji, o której mowa w pkt. 3.

5.1.3 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 boczniczy 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 typu High Security tzn. plomb butelkowych, w obowiązku DCT jest zabezpieczenie kontenera na wagonie plombą typu High Security tzn. plombą butelkową Operatora kontenera lub plombą DCT typu High Security tzn. plombą butelkową zgodnie z indywidualnymi ustaleniami pomiędzy Operatorem kontenera, a DCT
 - Potwierdzenie przyjęcia składu od Przewoźnika przez DCT na wydruku z systemu terminalowego 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 boczniczy 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 terminalowego, potwierdzone przez Przewoźnika
 - Poinformowanie Organizatora przewozu o wszelkich stwierdzonych rozbieżnościach
4. Przekazywanie dokumentów następuje po sprawdzeniu stanu wagonów i przesyłki na boczniczy kolejowej DCT. Z chwilą podpisania dokumentów strona przejmuje odpowiedzialność za stan wagonów i przesyłki.
5. Nie później niż 1 godzinę 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 terminalowego, które zawierają następujące dane:
- Numer kontenera
 - Typ kontenera
 - Numer wagonu
 - Numery plomb typu High Security tzn. plomby butelkowe
 - Datę złożenia kontenera/ Datę podjęcia kontenera
 - Towar
 - Waga kontenera
 - Operator kontenera
 - Organizator Przewozu
 - Uszkodzenia
8. Obowiązkiem Przewoźnika jest wytoczenie z boczniczy kolejowej DCT składu wagonowego bezpośrednio po zakończonych przeładunkach i przejęciu składu, bez zbędnej zwłoki w godzinach planowanej obsługi, jednak nie później niż 60 min po zakończonych przeładunkach.
9. Jeżeli skład nie zostanie usunięty bezpośrednio po zakończonych przeładunkach (max 60 minut po zakończonym przeładunku), wówczas DCT może zlecić jego usunięcie na stacji 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 bocznice kolejową DCT, o jego czas blokowania.

10. DCT zastrzega sobie możliwość nie przejęcia 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 lub gdy wolumen przekracza długość obsługi zarezerwowanego okna.
11. O wszelkich opóźnieniach w kursowaniu pociągów Przewoźnik jest zobowiązany na bieżąco informować DCT.

5.1.4 Zasady przydzielania okien w Kalendarzu obsługi pociągów:

1. Na stronie internetowej DCT powstał Kalendarz obsługi pociągów, który jest dostępny dla wszystkich zainteresowanych obsługą kolejową w DCT.
2. Pierwszeństwo w rezerwacji okien mają stałe rozkłady pociągów zapewniające stały wolumen.
3. Planowa obsługa odbędzie się tylko pod warunkiem, że skład zostanie postawiony do DCT.
4. Jedno okno obsługi obejmuje tylko i wyłącznie operacje przeładunkowe na bocznicę kolejowej DCT, dlatego Przewoźnik powinien podstawić wagony na bocznicę min. Na 45 min przed planowaną obsługą.
5. Organizacja okien obsługi nie jest sztywna. DCT zastrzega sobie prawo zmieniania jej, uzależniając to od stopnia wykorzystania bocznic przez poszczególnych Przewoźników i Organizatorów Przewozu.
6. W dni największego natężenia ruchu związanego z podejmowaniem kontenerów z serwisu AEIO, DCT pozostawia sobie możliwość modyfikacji czasu obsługi celem zmaksymalizowania wydajności bocznic. DCT pozostawia sobie swobodę uruchamiania pociągów innych przewodników w porach obsługi przypisanym wcześniej konkretnym przewoźnikom.
7. Każdorazowo Organizatorzy Przewozu do 15 dnia każdego miesiąca proszeni są o przekazanie listy pociągów na kolejne dwa miesiące. Pociągi te będą miały pierwszeństwo w obsłudze.
8. Pociągi uruchamiane doraźnie będą wpasowywane w Kalendarz obsługi pociągów w pola wolne od stałych obsług, Zgłoszenia obsługi pociągów (grup wagonowych) uruchamianych doraźnie przyjmowane są od poniedziałku do piątku do godziny 12:00.
9. Kalendarz obsługi pociągów będzie modyfikowany w dniu powszednie po 13:00.



5.1.5 Inne:

1. O ewentualnych zmianach w organizacji okien obsługi, DCT każdorazowo poinformuje zainteresowane strony na min 2 tygodnie przed ich wprowadzeniem.
2. 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.
3. Przewoźnik dostarcza na bocznicę kolejową DCT wagony sprawne technicznie, czyste, gotowe do przewozu kontenerów. DCT ma prawo odmówić przejęcia wagonów niesprawnych i nieprzygotowanych do załadunku (zwłaszcza nieodsnieżonych w warunkach zimowych). Ewentualne odsnieżenie wagonów może być wykonane przez DCT na koszt Przewoźnika, wówczas konieczne jest wystawienie przez Przewoźnika odpowiedniego zlecenia. Za opóźnienie spowodowane przygotowaniem wagonów odpowiedzialny jest Przewoźnik.
4. 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 przegotować wagony na koszt Przewoźnika. Za opóźnienie spowodowane przygotowaniem wagonów odpowiedzialny jest Przewoźnik.
5. Brama kolejowa boczniczy 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.
6. Sposób prowadzenia ruchu na boczniczy określa Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej DCT Gdańsk uzgodniony przez PKP PLK S.A., z którym każdy Przewoźnik ma obowiązek zapoznać się i jego przestrzegać.
7. Organizacją obsługi składów wagonowych zajmuje się Biuro kolejowe dyżurujące przez całą dobę:

Email: rail@dctgdansk.com

Telefon: 058 737 77 32

Fax: 058 737 90 05

Telefon kom. +48 609 802 366