

Regulamin

dostępu i korzystania z obiektów infrastruktury usługowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, zlokalizowanych na bocznicach kolejowych zarządzanych przez Jastrzębską Spółkę Kolejową Sp. z o.o.



Jastrzębie-Zdrój, 2017

Spis treści

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	3
§ 1. Podstawa prawna opracowania	3
§ 2. Lokalizacja obiektów	3
§ 3. Definicje i używane skróty	3
§ 4. Zarządca infrastruktury kolejowej/operator infrastruktury usługowej: Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.	6
§ 5. Korzystanie z regulaminu, rozpowszechnianie, aktualizacja oraz zgłaszanie uwag	7
II. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA OBIEKTÓW UDOSTĘPNIONA PRZEWOŹNIKOM KOLEJOWYM.....	7
§ 6. Infrastruktura kolejowa obiektów	7
§ 7. Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury obiektów	8
§ 8. Ograniczenia w korzystaniu z obiektów	8
III. OGÓLNE WARUNKI KORZYSTANIA Z OBIEKTÓW	8
§9. Funkcje podstawowe w zakresie podejmowania decyzji związanych z udostępnianiem obiektów	8
§10. Przepisy, Instrukcje, Regulaminy i Dokumenty uprawniające do uzyskania dostępu do infrastruktury i wykonywania przewozów	8
§ 11. Zasady akceptacji personelu	9
§ 12. Szkolenie pracowników	9
§ 13. Zasady akceptacji taboru kolejowego	9
§ 14. Wymagania w zakresie sieci radiotelefonicznych i urządzeń sieci trakcyjnej	9
§ 15. Wymagania dla taboru specjalnego	10
§ 16. Wymagania w zakresie ochrony środowiska	11
§ 17. Organizacja przejazdu.....	11
§ 18. Inne wymagania wynikające ze specyfiki przewozów	11
IV. USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ JSK W OBIEKCIE	11
§ 19. Zakres świadczonych usług	11
§ 20. Usługi, które są świadczone na rzecz przewoźników w trakcie realizacji przejazdu w ramach udostępnienia obiektu infrastruktury usługowej:	11
V. PRZYDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ LICENCJONOWANYM PRZEWOŹNIKOM KOLEJOWYM.....	12
§ 21. Przydzielanie zdolności przepustowej obiektu	12
§ 22. Postępowanie w sytuacjach konfliktowych i przepełnienia infrastruktury usługowej obiektu	12
§ 23. Rezygnacja z niewykorzystanej zdolności przepustowej	13
VI. ZASADY USTALANIA OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z OBIEKTU, METODYKA WYZNACZANIA STAWEK JEDNOSTKOWYCH, ROZLICZANIE NALEŻNOŚCI	13
§ 24. Metodyka wyznaczenia opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej	13
§ 25. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań.....	13
§ 26. Rozliczanie należności.....	14
VII. REALIZACJA UMOWY O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH.....	14
§ 27. Realizacja przejazdów.....	14
§ 28. Uprawnienia i obowiązki stron	14
§ 29. Zezwolenia dla pracowników przewoźnika	17
§ 30. Czynności sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel JSK	18
§ 31. Kontrola (audyt) realizacji warunków udostępnienia infrastruktury kolejowej	19
§ 32. Zgłaszanie gotowości składu manewrowego do odjazdu	20
§ 33. Wzajemne powiadamianie stron	20
§ 34. Tok postępowania w przypadku zaistnienia zdarzenia na liniach kolejowych.....	21

§ 35. Postępowanie w przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych i ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej JSK stycznej z obiektami infrastruktury usługowej	21
§ 36. Przewóz materiałów sypkich	22
Załącznik nr 1 Wykaz obiektów infrastruktury usługowej	23
Załącznik nr 2. Charakterystyka obiektu: podstawowe parametry	23
Załącznik nr 3. Wzór wniosku o udostępnienie obiektów infrastruktury usługowej zlokalizowanych na bocznicach kolejowych zarządzanych przez JSK	25
Załącznik nr 4. Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących pracowników Przewoźnika wykonujących czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (dotyczących zasad i warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego)	26
Załącznik nr 5. Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących Przewoźnika korzystającego z obiektów infrastruktury usługowej JSK (dotyczących zasad i warunków realizacji przejazdów towarem niebezpiecznym, nadzwyczajnym i innym wymagającym podjęcia szczególnych działań)	26
Załącznik nr 6. Wykaz przepisów wewnętrznych określających zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej JSK	26
Załącznik nr 7. Plany schematyczne obiektów z naniesionymi punktami operacyjnymi	27
Załącznik nr 8. Ograniczenia w dostępie do obiektów infrastruktury usługowej JSK spowodowane przerwą eksploatacyjną	34
Załącznik nr 9. Cennik zawierający stawki jednostkowe opłat za dostęp przez przewoźników kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej JSK	34
Załącznik nr 10 Sprawozdanie z korzystania z terminalu towarowego	35
udostępnionego na boczniczy	35
Wykaz zmian i uzupełnień	36

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1. Podstawa prawna opracowania

1. *Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003r.* (tekst jedn.: Dz.U. z 2016r.; poz. 1727, z późn. zm.), zwana dalej *Ustawą*,

§ 2. Lokalizacja obiektów

1. Obiekty infrastruktury usługowej pn. terminale towarowe zlokalizowane są na bocznicach kolejowych, wymienionych w Załączniku nr 1 *Regulaminu obiektu*.

§ 3. Definicje i używane skróty

1. W niniejszym *Regulaminie dostępu i korzystania z obiektów infrastruktury usługowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, zlokalizowanych na bocznicach kolejowych zarządzanych przez Jastrzębską Spółkę Kolejową Sp. z o.o.*, zwanym dalej **Regulaminem lub Regulaminem obiektu**, stosowane są pojęcia dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności z *Ustawą* i aktami wykonawczymi do niej.
2. W *Regulaminie*, zamiast pełnej nazwy: Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o., stosuje się skrót JSK lub Operator.
3. W *Regulaminie*, zamiast pełnej nazwy obiektu infrastruktury usługowej - stosuje się skrót *obiekt*.
4. W *Regulaminie*, zamiast pełnej nazwy: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., stosuje się skrót PLK.
5. W *Regulaminie*, zamiast pełnego brzmienia Umowy o korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej, stosuje się skrót *Umowa*.
6. Dla potrzeb *Regulaminu* wprowadza się dodatkowo definicje następujących pojęć:

Audyt – czynności sprawdzające wykonywane przez audytora dotyczące zagadnień bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Autoryzacja bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej.

Bocznicza kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączenia pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

Certyfikat bezpieczeństwa – dokument potwierdzający posiadanie przez przewoźnika kolejowego zaakceptowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa.

Droga kolejowa – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do *Ustawy*, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot;

Dysponent – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych.

Infrastruktura kolejowa – elementy określone w załączniku nr 1 do *Ustawy*;

Interoperacyjność systemu kolei – zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej.

Linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.

Linie połączone – tor szlakowy lub łącznikowy z wyznaczonym punktem operacyjnym (styku linii) dwóch zarządców infrastruktury kolejowej.

Obiekt infrastruktury usługowej – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do *Ustawy*.

Obszar kolejowy – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.

Operator obiektu infrastruktury usługowej – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do *Ustawy*.

Pociąg – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.

Pociągokilometr (pockm) – miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednego pociągu (pojazdu kolejowego) na odległość jednego kilometra.

Podsystem – część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei.

Pojazd kolejowy - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.

Pojazd trakcyjny – pojazd kolejowy z napędem własnym,

Pracownicy Przewoźnika – pracownicy Przewoźnika realizujący przedmiot umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.

Pracownicy Zarządcy Infrastruktury Kolejowej – pracownicy Zarządcy Infrastruktury Kolejowej oraz inne osoby realizujące przedmiot umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.

Przerwa eksploatacyjna – ustalone przez zarządcę czasowe ograniczenie udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, wynikające z procesu technologicznego pracy zakładów górniczych Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. i zakładów koksowniczych.

Przesyłki nadzwyczajne – rzeczy stanowiące lub mające stanowić przesyłkę w rozumieniu art. 35 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, jeżeli ze względu na kształt, rozmiar lub masę albo drogę przewozu przesyłki konieczne jest spełnienie szczególnych warunków dotyczących czynności ładunkowych lub przewozu przesyłki.

Przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.

Przewóz technologiczny – przewóz wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii.

Punkt operacyjny – miejsce połączenia sieci kolejowej JSK z siecią innego zarządcy infrastruktury, a także miejsce połączenia z przyległą do infrastruktury kolejowej JSK boczną kolejową użytkownika,

Punkty handlowe - miejsca z dostępem do infrastruktury kolejowej punktowej, przeznaczone do odprawy rzeczy.

Regulamin – opracowanie określające zasady i warunki korzystania z infrastruktury kolejowej JSK oraz opisujące prawa i obowiązki licencjonowanego Przewoźnika, który korzysta lub ma zamiar korzystać z udostępnionej przez Zarządcę infrastruktury.

Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 i 675, z 2009 r. Nr 167, poz. 1318 oraz z 2011 r. Nr 137, poz. 804 i 805), wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób.

Rozkład jazdy pociągów - plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje.

Sieć kolejowa – układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury.

Składnik interoperacyjności – podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie.

Stacja kolejowa – układ torowy, połączony rozjazdami, wraz z urządzeniami sterowania ruchem i łączności, obejmujący co najmniej tor główny zasadniczy i tor główny dodatkowy, umożliwiające rozpoczęcie i kończenie jazdy pociągów, ich krzyżowanie i wyprzedzanie, a także zmianę składu lub kierunku jazdy.

SWDO-JSK – Informatyczny System Wspomagania Działalności Operacyjnej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. służący ewidencji pracy eksploatacyjnej wykonanej na sieci JSK, udostępniany na wniosek Przewoźnika w ramach świadczenia usług dodatkowych.

System kolei – wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci.

System zarządzania bezpieczeństwem SMS – organizację i działania przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa.

Sytuacja nadzwyczajna – sytuacja, w której w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezależnie od woli stron umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na liniach JSK, niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z tej umowy, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła przewidzieć lub zapobiec.

Świadectwo bezpieczeństwa - dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.

Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego - dokument uprawniający do eksploatacji danego typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego.

Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego - dokument uprawniający do eksploatacji danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych.

Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego.

Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego - dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie.

Techniczne specyfikacje interoperacyjności – specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Terminal towarowy (kolejowy) – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, wyposażony w urządzenia ładunkowe, umożliwiające załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozu towarów.

Towar niebezpieczny - materiał lub przedmiot, który zgodnie z ADR, RID lub ADN nie jest dopuszczony, odpowiednio, do przewozu drogowego, przewozu koleją lub przewozu żegluga śródlądową albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w tych przepisach.

Towar wysokiego ryzyka (TWR) - towar niebezpieczny, który w przypadku użycia go dla celów terrorystycznych może spowodować wyjątkowo duże straty osobowe i materialne.

Transport wewnątrzzakładowy – transport wykonywany w ramach procesu produkcji przedsiębiorstwa bez udziału przewoźnika kolejowego oraz bez należących do niego pojazdów kolejowych, w tym na obszarze górniczym zwałowania odpadów.

Trasa pociągu – zdolność przepustowa zarezerwowana dla przejazdu pociągu.

Typ budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego — budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych.

Typ pojazdów kolejowych – pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych.

Typ urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego — urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych.

Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej – udostępnianie licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, obiektu infrastruktury usługowej w celu realizacji przewozu towarów składami manewrowymi i umożliwienie skorzystania z punktów rozładunkowych obiektu.

Umowa – Umowy o korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej,

Usługa trakcyjna – działalność przedsiębiorcy polegająca na zapewnieniu pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego.

Użytkownik bocznic kolejowej – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznic kolejowa.

Wykres ruchu – graficzne przedstawienie rozkładu jazdy w układzie współrzędnych drogi i czasu (wykres funkcji drogi w czasie).

Zapewnienie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – stan gotowości infrastruktury kolejowej obiektu, jaki zapewnia operator obiektu, umożliwiając skorzystania przez wszystkich uprawnionych przewoźników kolejowych, na ich wniosek, z infrastruktury kolejowej.

Zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty.

Zdarzenie – rozumie się przez poważny wypadek, wypadek lub incydent na liniach kolejowych, w rozumieniu przepisów *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym* (Dz.U. z 2016r., poz. 369).

Zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie.

Zysk operatora obiektu infrastruktury usługowej – oznacza stopę zwrotu z kapitału własnego nie większą niż 10% ustaloną przez operatora, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak takiego ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach (rozsądny zysk).

Współczynnik korygujący 1,903 - uwzględniający obrót wagonu w stanie próżnym i ładownym na bazie masy netto towaru.

§ 4. Zarządca infrastruktury kolejowej/operator infrastruktury usługowej: Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.

1. Jastrzębska Spółka Kolejowa stanowi spółkę prawa handlowego z ograniczoną odpowiedzialnością. Rozpoczęła swoją działalność 1 kwietnia 1998r. Kapitał zakładowy spółki wynosi 88.217.030,00 zł i jest pokryty w 100% udziałami Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. Spółka postanowieniem Sądu Rejonowego w Gliwicach (Wydział X Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego) została zarejestrowana i wpisana do Rejestru Przedsiębiorców pod nr KRS 0000017437.
2. JSK w ramach działalności gospodarczej, zdefiniowanej w art.2 Ustawy z dnia 2 lipca 2004r. o swobodzie działalności gospodarczej (tekst jednolity Dz.U. z 2016r., poz. 1829) wykonuje zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na posiadanej sieci kolejowej w oparciu o przepisy *Ustawy, Ustawy z dnia*

15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2016 r., poz. 10578 ze zm.) oraz inne obowiązujące regulacje. JSK posiada autoryzację bezpieczeństwa Nr PL2120170000, wydaną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ważną od 27.04.2017r. do 10 stycznia 2021r. oraz świadectwa bezpieczeństwa uprawniające do eksploatacji bocznic kolejowych, na których zlokalizowane są obiekty infrastruktury usługowej wymienione w załączniku nr 1.

3. JSK wykonuje zadania zarządcy infrastruktury określone w art. 5.1. *Ustawy* i operatora obiektu infrastruktury usługowej, określone w *Rozdziale 6a Ustawy*.
4. JSK jest uczestnikiem rynku kolejowego niezależnym w sensie prawnym, własnościowym i organizacyjnym od przedsiębiorstw kolejowych świadczących usługi przewozowe na rynku wtórnym.

§ 5. Korzystanie z regulaminu, rozpowszechnianie, aktualizacja oraz zgłaszanie uwag

1. *Regulamin* składa się z części opisowej oraz załączników zawierających:

- | | |
|------------------------|---|
| Załącznik nr 1 | Wykaz obiektów infrastruktury usługowej, |
| Załącznik nr 2 | Charakterystyka obiektów: podstawowe parametry, |
| Załącznik nr 3 | Wzór wniosku o udostępnienie obiektów infrastruktury usługowej zlokalizowanych na bocznicach kolejowych zarządzanych przez JSK, |
| Załącznik nr 4 | Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących pracowników Przewoźnika wykonujących czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (dotyczących zasad i warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego), |
| Załącznik nr 5 | Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących Przewoźnika korzystającego z obiektów infrastruktury usługowej JSK Sp. z o.o. (dotyczących zasad i warunków realizacji przejazdów towarem niebezpiecznym, nadzwyczajnym i innym wymagającym podjęcia szczególnych działań), |
| Załącznik nr 6 | Wykaz przepisów wewnętrznych określających zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej JSK, |
| Załącznik nr 7 | Plany schematyczne obiektów, |
| Załącznik nr 8 | Ograniczenia w dostępie do obiektów infrastruktury usługowej JSK spowodowane przerwą eksploatacyjną, |
| Załącznik nr 9 | Cennik zawierający stawki jednostkowe opłat za dostęp przez przewoźników kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej JSK. |
| Załącznik nr 10 | Sprawozdanie z korzystania z terminalu towarowego |

2. Uwagi i zastrzeżenia do treści *Regulaminu* należy zgłaszać na adres:

Jastrzębska Spółka Kolejowa Spółka z o.o.
44-300 Jastrzębie - Zdrój
ul. Górnicza 1
tel. (032) 475 95 80- 89
fax (032) 475 95 87
e-mail: jsk@jsk.pl

Regulamin dostępny jest na stronie internetowej: www.jsk.pl

Na w/w stronie w zakładce AKTUALNOŚCI podawane są informacje o dokonanych aktualizacjach *Regulaminu*.

II. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA OBIEKTÓW UDOSTĘPNIONA PRZEWOŹNIKOM KOLEJOWYM

§ 6. Infrastruktura kolejowa obiektów

1. Wykaz obiektów infrastruktury usługowej Załącznik nr 1.
2. Charakterystyka obiektów: podstawowe parametry Załącznik Nr 2.
3. Plany schematyczne obiektów zawiera Załącznik nr 7.

Szczegółowych informacji o liniach kolejowych będących w Zarządzie JSK udziela Dział Handlowy tel. 32 476 24 58 wew. 51.

§ 7. Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury obiektów

1. O przypadkach wprowadzenia ostrzeżeń doraźnych, uprawnieni Pracownicy przewoźnika obsługującego obiekt zawiadamiani są na bieżąco rozkazami pisemnymi przez personel posterunków technicznych lub, w przypadku nastawiania ręcznego dróg przebiegów przez pracowników Przewoźnika, adnotacją w dzienniku kontroli rozjazdów dokonaną przez uprawnionego pracownika utrzymania.
2. JSK informuje prowadzącego pojazd kolejowy z napędem, w sposób określony przepisami o zmianach wynikających z nagłej potrzeby wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych obiektu, na których odbywa się przejazd (ograniczenia związane z robotami, ograniczeniach prędkości i innych), a także o ograniczeniach dotyczących wadliwego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności.
3. O planowanych robotach, wymagających zamknięć torowych, Przewoźnicy korzystający z obiektu powiadamiani są w terminie nie krótszym niż 14 dni.

§ 8. Ograniczenia w korzystaniu z obiektów

1. W procesie udostępniania obiektów mogą wystąpić następujące ograniczenia eksploatacyjne:
 - a) planowych zamknięć torowych wynikających z potrzeby wykonania prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania,
 - b) nieplanowych zamknięć torowych wynikających z uszkodzeń infrastruktury kolejowej (np. usuwanie szkody wywołanej eksploatacją górnictwem),
 - c) ograniczenie ruchowe mające charakter nagły, wpływające na planową realizację przewozów, powstałe w wyniku wystąpienia uszkodzeń infrastruktury kolejowej i taboru,
 - d) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych, w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa przewozu rzeczy i wystąpienia zdarzeń losowych jak: strajk, blokada przejazdu, demonstracja, gwałtowna zmiana warunków atmosferycznych,
 - e) niedopuszczenie do przejazdu lub zatrzymanie pojazdu kolejowego przewoźnika spowodowane niespełnieniem przez ten pojazd lub obsługujące go osoby wymagań określonych w *Regulaminie*.
2. O powstałych ograniczeniach eksploatacyjnych JSK powiadamia niezwłocznie Przewoźnika.
3. Ograniczenia w dostępie do infrastruktury kolejowej spowodowane przerwą eksploatacyjną zawiera Załącznik nr 8.

III. OGÓLNE WARUNKI KORZYSTANIA Z OBIEKTÓW

§9. Funkcje podstawowe w zakresie podejmowania decyzji związanych z udostępnianiem obiektów

1. JSK nie świadczy usług transportowych i gwarantuje równy i niedyskryminacyjny dostęp do obiektów wszystkim uprawnionym przewoźnikom. Decyzje o przydzielaniu zdolności przepustowej obiektu podejmuje suwerennie, niezależnie w wymiarze prawnym i organizacyjnym oraz, w ramach swoich funkcji podstawowych, wyznacza i pobiera opłaty za korzystanie z obiektów.
2. JSK w obiektach zapewnia warunki niezbędne do zaistnienia rywalizacji na rynku przewozów kolejowych, pozwalające na swobodne podejmowanie decyzji przez uprawnionych przewoźników kolejowych.

§10. Przepisy, Instrukcje, Regulaminy i Dokumenty uprawniające do uzyskania dostępu do infrastruktury i wykonywania przewozów

1. Załącznik nr 4. Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących pracowników Przewoźnika wykonujących czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (dotyczących zasad i warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego).
2. Załącznik nr 5. Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących Przewoźnika korzystającego z obiektów infrastruktury usługowej JSK (dotyczących zasad i warunków realizacji przejazdów towarem niebezpiecznym, nadzwyczajnym i innym wymagającym podjęcia szczególnych działań).
3. Załącznik nr 6. Wykaz przepisów wewnętrznych określających zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej JSK.
4. Warunkiem uzyskania dostępu do obiektu JSK jest przedłożenie przez podmiot ubiegający się aktualnej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy, określonej art. 43 ust. 2 *Ustawy* oraz legitymowanie

się ważnym certyfikatem bezpieczeństwa wydanym przez Prezesa UTK, zgodnie z art. 17e ust.1-3 *Ustawy* oraz oświadczenie, że dysponuje taborem spełniającym warunki określone w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych* (Dz.U. z 2016r., poz.226).

5. W każdym przypadku utraty ważności lub zmiany dokumentów uprawniających do korzystania z infrastruktury kolejowej, Przewoźnik zobowiązany jest do przedstawienia aktualnych dokumentów.

§ 11. Zasady akceptacji personelu

1. Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe spełniać muszą wszystkie warunki określone w *Ustawie* (art.22b ust.1 i w art.22d) oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na podstawie *Ustawy*, w tym maszyniści odnośnie czasu pracy i odpoczynku oraz znajomości linii kolejowych.
2. Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności wynikające z Umowy, muszą być wyposażeni w imienne zezwolenia upoważniające do przebywania na całym lub ograniczonym obszarze kolejowym Zarządcy.

§ 12. Szkolenie pracowników

1. Szkolenia pracowników przewoźnika, o których mowa w § 11 w zakresie tematyki dotyczącej:
 - a) techniki ruchu kolejowego,
 - b) znajomości wyciągów z Regulaminów technicznych stacji położonych na drodze przejazdu pociągów, prowadzą właściwi pracownicy JSK.
2. Szczegółowy zakres tematyki, o której mowa w ust. 1, tj.: terminy, liczbę godzin oraz odpłatność za ich przeprowadzenie, określa odrębna umowa z przewoźnikiem.
3. Szkolenie to zakończone jest wydaniem zaświadczenia o jego dokonaniu.
4. Szkolenie powinno się zakończyć przed przejazdem pierwszego pociągu przewoźnika i przed udostępnieniem obiektów infrastruktury usługowej.

§ 13. Zasady akceptacji taboru kolejowego

1. Pojazdy kolejowe powinny spełniać wszystkie warunki techniczne eksploatacji określone w przepisach wydanych na podstawie Art. 20 *Ustawy*. W szczególności w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych* (Dz.U. z 2016r., poz.226) *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych* (Dz. U. z 2014r. poz. 720) i *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych* (Dz. U. 2005 r., nr 37, poz. 330, z późn. zm.).
2. Pojazdy kolejowe przewoźników muszą być oznakowane zgodnie z wymogami *Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych* (Dz. U. z 2013r. poz. 211).
3. Przewoźnicy zobowiązani są do wyposażenia pojazdu posiadającego sprzęg inny jak śrubowy, w urządzenia umożliwiające sprzęganie go ze sprzęgiem śrubowym, w celu „ściągnięcia” ze szlaku zdefektowanego pojazdu.
4. Elementy jezdne pojazdów kolejowych winny zapewniać:
 - a) możliwość współpracy z urządzeniami nie zajętości torów i rozjazdów stosowanymi na sieci kolejowej JSK,
 - b) niezakłóconą pracę urządzeń srk oraz urządzeń radiołączności.
2. Urządzenia radiotelefoniczne winny spełniać wymagania *Ustawy z dnia 16 lipca 2004r. Prawo telekomunikacyjne* (tekst jedn.: Dz.U. z 2016r.,poz.1489) oraz przepisami wydanymi na podstawie Art. 20 *Ustawy*.
3. Zestawy kołowe pojazdów kolejowych powinny zapewniać elektryczne zwieranie toków szynowych - rezystancja zestawów kołowych nie może być większa niż 50 mΩ.

§ 14. Wymagania w zakresie sieci radiotelefonicznych i urządzeń sieci trakcyjnej

1. Wszystkie typy urządzeń radiotelefonicznych muszą spełniać następujące wymagania:
 - a) legitymować się dokumentem lub znakiem potwierdzającym spełnienie wymagań *Ustawy z dnia 16 lipca 2004r. Prawo telekomunikacyjne* (tekst jednolity: Dz.U. z 2016r., poz.1489),
 - b) legitymować się aktualnym Świadectwem dopuszczenia do eksploatacji,
 - c) legitymować się aktualnym pozwoleniem Urzędu Komunikacji Elektronicznej,
 - d) nie mogą powodować zakłóceń w pracy sieci radiołączności eksploatowanej na obszarze JSK.

2. Przewoźnik musi bezwzględnie stosować się do wszystkich przepisów i regulaminów obowiązujących w tym zakresie na sieci JSK.
 3. Pojazdy kolejowe oraz pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni w czynne i sprawne urządzenia radiotelefoniczne sieci JSK. Wszystkie pojazdy trakcyjne z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej muszą być wyposażone w urządzenia systemu „Radio-stop”.
 4. JSK w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej na bocznicach wyposażonych w urządzenia sieci trakcyjnej umożliwia pobór z sieci trakcyjnej o napięciu 3 kV DC.
1. Operatorem systemu dystrybucji energii elektrycznej, do którego przyłączona jest sieć trakcyjna 3kV DC jest PKP Energetyka S.A.
 2. Przewoźnicy korzystający z energii elektrycznej na cele trakcyjne zobowiązani są do umowy w zakresie sprzedaży energii elektrycznej z przedsiębiorstwem energetycznym.

§ 15. Wymagania dla taboru specjalnego

1. Tabor specjalny w zależności od przeznaczenia i konstrukcji powinien być oznakowany napisami i znakami informacyjnymi określającymi:
 - a) właściciela,
 - b) pełną nazwę pojazdu, typ, numer fabryczny,
 - c) długość,
 - d) masę,
 - e) rozstaw czopów skrętu, rozstaw osi wózka lub rozstaw osi maszyny,
 - f) prędkość jazdy w składzie pociągu,
 - g) kierunek jazdy w składzie pociągu,
 - h) miejsce w pociągu w przypadku włączenia do składu pociągu,
 - i) prędkość jazdy z własnym napędem,
 - j) wytrzymałość sprzęgu śrubowego na rozciąganie (rozerwanie),
 - k) oznaczenie skrajni,
 - l) informacje o oddziaływaniu na urządzenia srk,
 - m) dla urządzeń podległych TDT (Transportowemu Dozorowi Technicznemu) – opis urządzenia zawierający numer dozorowy i termin ważności badań.
2. Pojazdy pomocnicze w zależności od przeznaczenia i konstrukcji powinny być oznakowane napisami i znakami informacyjnymi określającymi:
 - a) właściciela,
 - b) pełną nazwę pojazdu, typ, numer fabryczny,
 - c) długość,
 - d) masę,
 - e) rozstaw osi,
 - f) prędkość jazdy w składzie pociągu,
 - g) prędkość jazdy z własnym napędem,
 - h) oznaczenie skrajni,
 - i) informacje o oddziaływaniu na urządzenia srk,
 - j) dla urządzeń podległych TDT (Transportowemu Dozorowi Technicznemu) – opis urządzenia zawierający numer dozorowy i termin ważności badań.
3. Wagony techniczno-gospodarcze oraz wagony konwojenta powinny być oznakowane napisami z następującymi informacjami:
 - a) rodzaj i numer wagonu,
 - b) właściciela,
 - c) długość,
 - d) termin rewizji układu biegowego,
 - e) rozstaw czopów skrętu, rozstaw osi wózka lub rozstaw osi maszyny,
 - f) prędkość jazdy w składzie pociągu,
 - g) wytrzymałość sprzęgu śrubowego na rozciąganie (rozerwanie).
4. Wagony do przewozu długich szyn powinny być oznakowane napisami informującymi :
 - a) numer wagonu,
 - b) właściciel,
 - c) opis wahadła,
 - d) długość przewożonych szyn,
 - e) prędkość jazdy składu pociągu z uwzględnieniem łuków odwrotnych.
5. W przypadku wyłączenia przesyłki z przewozu, JSK powiadamia o tym przewoźnika oraz powołuje wspólną komisję celem ustalenia:

- a) przyczyny wyłączenia,
- b) dalszego postępowania z przesyłką,
- c) obciążenia winnych zaistniałej sytuacji proporcjonalnie do ich udziału.

§ 16. Wymagania w zakresie ochrony środowiska

1. Przewoźnik korzystający z obiektu nie może na obszarze kolejowym JSK emitować substancji niebezpiecznych do wód, gruntu lub powietrza, które mogą powodować przekroczenie obowiązujących norm – Art. 174 ust. 1 *Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska* (tekst jednolity: Dz.U. 2016 poz. 672).

§ 17. Organizacja przejazdu

1. Poprzez zawarcie *Umowy* o korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej (dalej *Umowy*) Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej bocznicy, na której zorganizowany jest obiekt infrastruktury usługowej oraz zobowiązuje się do stosowania zasad organizacji ruchu kolejowego przyjętych na sieci JSK.

§ 18. Inne wymagania wynikające ze specyfiki przewozów

1. JSK zapewnia Przewoźnikowi przewóz przesyłek nadzwyczajnych na zasadach i warunkach określonych w *Rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006r. w sprawie warunków przewozu rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewozu mogą powodować trudności transportowe* (Dz. U. z 2006r. Nr 108, poz. 746 ze zm.) oraz przepisach wewnętrznych wymienionych w załączniku nr 5.
2. Przejazdy składów manewrowych z przesyłkami nadzwyczajnymi realizowane są na wniosek Przewoźnika z wykorzystaniem przydzielonej zdolności przepustowej. Przewoźnik, na co najmniej 14 dni przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej obiektu, składa wniosek o zezwolenie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w dziale handlowym JSK.
3. JSK w „Zezwoleniu na przewóz przesyłki nadzwyczajnej”, wg wzoru nr 1 zawartego w „*Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych*” JSK-R2, określa warunki przewozu tej przesyłki.

IV. USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ JSK W OBIEKCIE

§ 19. Zakres świadczonych usług

1. JSK zapewnia Przewoźnikom kolejowym przejazd składów manewrowych na zasadach określonych w *Umowie*, na podstawie planu obsługi bocznicy przy zachowaniu zasad i warunków prowadzenia ruchu kolejowego na sieci JSK określonych w przepisach wydanych na podstawie Art.17 ust.7 *Ustawy* i przepisach wewnętrznych wymienionych w załącznikach nr 4- 6.

§ 20. Usługi, które są świadczone na rzecz przewoźników w trakcie realizacji przejazdu w ramach udostępnienia obiektu infrastruktury usługowej:

1. obsługę wniosku o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej
2. umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej,
3. umożliwienie dostępu do punktów za i wyładunkowych (przeładunkowych),
4. sterowanie ruchem kolejowym i informowanie o ruchu składów manewrowych
5. udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.

V. PRYZDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ LICENCJONOWANYM PRZEWOŹNIKOM KOLEJOWYM

§ 21. Przydzielanie zdolności przepustowej obiektu

1. Obiekty infrastruktury usługowej udostępniane są na *Wniosek o udostępnienie obiektów infrastruktury usługowej* składany przez Przewoźnika, stanowiący Załącznik nr 3.
Wnioski rozpatrywane są w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku przez operatora.

Ponadto do *Wniosku* składanego po raz pierwszy w RJ, przewoźnik dołącza:

- a) poświadczony kopie ważnej licencji i ważnego certyfikatu bezpieczeństwa,
- b) oświadczenie, że prowadzenie pociągów będzie powierzone maszynistom posiadającym uprawnienia określone w przepisach wydanych na podstawie art.22b *Ustawy*,
- c) poświadczoną aktualną kopię wypisu z Krajowego Rejestru Sądowego,
- d) poświadczoną kopię zaświadczenia o numerze identyfikacyjnym REGON,
- e) poświadczoną kopię decyzji w sprawie nadania numeru identyfikacji podatkowej,
- f) oświadczenie, że jego personel uczestniczący w procesie przejazdów posługuje się językiem polskim,
- g) oświadczenie, że dysponuje taborem spełniającym warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 *Ustawy*,
- h) oświadczenie, że wobec niego nie toczą się postępowania upadłościowe lub likwidacyjne,
- i) oświadczenie, że nie zalega w podatkach lub stwierdzające stan zaległości w tym zakresie,
- j) oświadczenie, że realizując *Umowę* będzie stosować postanowienia *Regulaminu* oraz obowiązujących przepisów wewnętrznych w zakresie dotyczącym *Umowy*,
- k) informację o zamierzeniach w zakresie wielkości pracy eksploatacyjnej i rodzaju wykonywanych przewozów kolejowych po sieci JSK.

O przydzielonym dostępie do obiektu operator zawiadamia wnioskującego przewoźnika adnotacją zamieszczoną we wniosku.

2. JSK udostępnia infrastrukturę kolejową obiektu kierując się zasadą równoprawnego traktowania wszystkich przewoźników, uwzględniając:
 - a. postanowienia *Ustawy*,
 - b. termin złożenia *Wniosku* – *wnioski* złożone w terminie rozpatruje się przed wnioskami złożonymi po terminie,
 - c. optymalne wykorzystanie zdolności przepustowej oraz parametrów techniczno-eksploatacyjnych obiektu.
3. Przewozy technologiczne na potrzeby Operatora dokonywane są „ad hoc” przy uwzględnieniu aktualnej zdolności przepustowej obiektu. Przewozy te nie mogą spowodować zakłóceń w realizacji przyznanej już zdolności przepustowej obiektu.

§ 22. Postępowanie w sytuacjach konfliktowych i przepełnienia infrastruktury usługowej obiektu

1. W przypadku powstania kolizji w ruchu składów manewrowych w procesie przydzielania zdolności przepustowej obiektu, JSK powiadamia o zaistniałej sytuacji przewoźników wraz z propozycjami ich rozwiązania.
2. W przypadku braku możliwości rozwiązania konfliktu, JSK przeprowadza konsultacje z udziałem zainteresowanych przewoźników, zapewniając optymalną realizację zgłoszonych potrzeb. Rozwiązanie konfliktu wykluczających się jazd musi być zakończone w terminie 7 dni od daty powiadomienia zainteresowanych przewoźników.
3. W przypadku ujawnienia przepełnienia obiektu lub przewidywania wystąpienia braku zdolności przepustowej obiektu JSK dokonuje analizy zdolności przepustowej obiektu i podejmuje działania poprawiające jego parametry techniczne, zapewniając realizację przewozów wszystkim przewoźnikom. Ze względu na usytuowanie obiektu, JSK nie ma możliwości wyznaczania jazd objazdowych.
4. W procesie alokacji zdolności przepustowej obiektu w warunkach jej ograniczeń, JSK udostępnia obiekt w pierwszej kolejności tym przewoźnikom, mogącym zabezpieczyć potrzeby transportowe zakładów górniczych JSW S.A.

§ 23. Rezygnacja z niewykorzystanej zdolności przepustowej

1. Przewoźnikowi przysługuje prawo do rezygnacji z przyznanej zdolności przepustowej obiektu. Rezygnacja wymaga formy pisemnej.

VI. ZASADY USTALANIA OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z OBIEKTU, METODYKA WYZNACZANIA STAWEK JEDNOSTKOWYCH, ROZLICZANIE NALEŻNOŚCI

§ 24. Metodyka wyznaczania opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej

1. Zgodnie z rekomendacją zawartą w art.31 ust.7 Dyrektywy „Opłata nakładana za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2. oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk”
Operator do wyznaczenia opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej przyjął uzasadnione koszty utrzymania infrastruktury, prowadzenia ruchu (w przypadku sterowania z posterunków nastawczych), amortyzacji, podatków i opłat oraz koszty ogólnego zarządu. Rachunek kosztów może uwzględniać „rozsądny zysk”, zdefiniowany w art. 3 pkt (7) jako „stopę zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak takiego ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach”.
Opłata podstawowa za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej jest obliczana jako iloczyn wykonanej pracy eksploatacyjnej w obiekcie i stawki jednostkowej właściwej dla obiektu.

Minister właściwy do spraw transportu nie skorzystał z możliwości dofinansowania z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego kosztów remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej i pozostałych kosztów działalności Zarządcy, o których mowa w art. 38a.1 Ustawy.

2. Stosowane opłaty

2.1. Opłata za korzystanie z obiektu obejmuje:

- a. Opłatę za korzystanie z obiektu, wg stawek jednostkowych ogłoszonych w cenniku, stanowiącym Załącznik nr 9
- b. Opłatę za usługę dodatkową udostępnienia wyciągów z regulaminów i innych dokumentów, wg stawek jednostkowych ogłoszonych w cenniku, stanowiącym Załącznik nr 9
- c. Operator może w odniesieniu do składów manewrowych, dla których istnieje potwierdzona przez Przewoźnika konieczność zapewnienia szczególnych warunków przewozu (np. przekroczona skrajnia, itp.), jak też w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych wymagających sprawowania nadzoru nad przejazdem, których obowiązek śledzenia wynika z odrębnych przepisów, zastosować, określone we własnym zakresie, większe od jedności wskaźniki zwiększające jednostkową stawkę opłaty odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, jaki występuje w przypadkach, o których mowa w niniejszym rozdziale. Wskaźniki te będą stosowane w równym stopniu wobec wszystkich Przewoźników korzystających z obiektu.
- d. Opłat nie nalicza się za przejazdy technologiczne związane z utrzymaniem i naprawą infrastruktury kolejowej.
- e. Do opłat, o których mowa w niniejszym paragrafie, naliczany jest na podstawie odrębnych przepisów należny podatek VAT od towarów i usług.

§ 25. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań

1. Niedotrzymanie zobowiązań wynikających z *Umowy* powoduje odpowiedzialność z tytułu szkody wyrządzonej drugiej stronie.
2. Odpowiedzialność za szkodę nie dotyczy:
 - a) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń zawartych przez stronę innych umów (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań), jeżeli umowy te były zawarte bez uzgodnienia z drugą stroną umowy,
 - b) utraconych korzyści, chyba że korzyści te zostały utracone na skutek działania zwinionego i umyślnego drugiej strony.
3. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań, wynikających z *Umowy*, jest wyłączona

- w przypadku roszczeń dotyczących parametrów przejazdu niebędących elementem regulaminu pracy bocznic kolejowej oraz skutków sytuacji nadzwyczajnych.
4. Odpowiedzialność JSK z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z *Umowy* jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez Przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem regulaminu pracy bocznic kolejowej.
 5. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z *Umowy* jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych.
 6. Jeżeli wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania *Umowy*, szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od drugiej strony.
 7. W przypadku spowodowania przez Przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, Przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganých standardów.

§ 26. Rozliczanie należności

1. Opłaty za usługi podstawowe wnoszone są przez Przewoźnika według szczegółowych zasad określonych w *Umowie*.
2. Przewoźnik kolejowy zobowiązany jest przekazać sprawozdanie z korzystania z obiektów w danym miesiącu kalendarzowym zgodnie z Załącznikiem nr 10 do niniejszego Regulaminu w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych po zakończeniu danego miesiąca kalendarzowego.
3. Za zwłokę w regulowaniu należności mogą być naliczane odsetki.

VII. REALIZACJA UMOWY O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH

§ 27. Realizacja przejazdów

1. Ruch składów manewrowych w obiektach zlokalizowanych na bocznicach JSK odbywa się w oparciu o plan obsługi bocznic i zasady ruchu kolejowego ujęte w regulaminie pracy bocznic kolejowej. Wyciąg z regulaminu pracy bocznic kolejowej przekazuje odpłatnie Przewoźnikom na podstawie wcześniej złożonych zamówień.
2. Przewoźnik zobowiązany jest przekazać dokumentację, z której wynika ilość podstawionych lub zabranych wagonów z obiektu.
3. Do rejestracji jazd składów manewrowych w obiekcie JSK może wykorzystać informatyczny system wspomaganie działalności operacyjnej SWDO-JSK. Wygenerowany przez system SWDO-JSK i uzgodniony z Przewoźnikiem wykaz zrealizowanych przejazdów będzie dokumentem, w oparciu o który dokonuje się ustalania opłaty za dostęp do obiektu.

§ 28. Uprawnienia i obowiązki stron

1. W ramach *Umowy* JSK:
 - a) Udostępnia obiekt przestrzegając zasad i warunków prowadzenia ruchu określonych w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji* (Dz.U. z 2015r., poz. 360 ze zm.),
 - b) ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnionej w ramach *Umowy*,
 - c) wykonuje wszystkie niezbędne czynności ruchowe na posterunkach technicznych bezpośrednio je organizuje i nadzoruje zgodnie z obowiązującymi przepisami i regulaminem pracy bocznic kolejowej,
 - d) zaspokaja dodatkowe i doraźne potrzeby przewozowe Przewoźnika, nieujęte w planie obsługi bocznic, z uwzględnieniem aktualnych możliwości eksploatacyjnych,
 - e) umożliwia wstęp na obszar kolejowy pracownikom Przewoźnika. Warunkiem wstępu jest posiadanie przez pracowników Przewoźnika imiennych zezwoleń, wystawionych przez Zarządcę zgodnie z zasadami określonymi w § 29,
 - f) niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o poważnych wypadkach, wypadkach lub incydentach na liniach kolejowych, związanych bezpośrednio z jego pojazdem kolejowym lub pracownikiem,
 - g) niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów, w tym w szczególności o:
 - doraźnych ograniczeniach ruchowych w obiekcie,

- zaistnieniu zdarzeń, o wystąpieniu których Operator był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec np.: strajk, blokada przejazdu, demonstracja,
- niedopuszczeniu do przejazdu lub zatrzymaniu przejazdu pojazdu kolejowego (w składzie manewrowym) Przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pojazd kolejowy (skład manewrowy), albo obsługującej go osoby, wymagań określonych w § 31,
- c) informuje Przewoźnika o konieczności wprowadzenia długotrwałych ograniczeń ruchowych, w tym w szczególności wynikających z nagłej potrzeby wykonania robót w obiekcie przez Operatora lub na jego zlecenie.
- d) w przypadku zgłoszenia przez Przewoźnika gotowości do odjazdu składu manewrowego zgodnie z zasadami i trybem określonym w §32 *Regulaminu*, odprawia skład manewrowy Przewoźnika z obiektu do stacji obsługującej,
- e) organizuje i przeprowadza, na wniosek Przewoźnika – w trybie i wg zasad określonych w odrębnej umowie – niezbędne szkolenia i egzaminy pracowników przewoźnika,
- f) współdziała, na warunkach określonych w odrębnych umowach z innymi Zarządcami Infrastruktury Kolejowej, w zakresie przejazdów po liniach /odcinkach kolejowych przylegających do punktu styku,
- g) powiadamia Przewoźnika o zmianach regulaminów lub instrukcji obowiązujących u Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, stanowiących podstawę dla wykonywania *Umowy* w terminie nie późniejszym niż 15 dni przed wejściem zmian w życie,
- h) wydaje odpłatnie wyciągi z regulaminów pracy boczniczy kolejowej i regulaminów technicznych stacji JSK obsługującej obiekt,

2. JSK ma prawo:

- a) dokonywania czynności sprawdzających w zakresie określonym w §31 *Regulaminu*, dotyczących składów manewrowych, pojazdów kolejowych oraz pracowników Przewoźnika w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu oraz spójnej kontroli wspólnego ryzyka wynikającej z *Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym* (Dz.U. nr 60, poz.407 ze zm.),
- b) niedopuszczenia do przejazdu pojazdu kolejowego (składu manewrowego) Przewoźnika lub zatrzymania przejazdu takiego pojazdu (składu manewrowego) w przypadku stwierdzenia, że pojazd (pociąg) ten, albo obsługujące go osoby, nie spełniają wymagań określonych w §31 *Regulaminu*,
- c) odwołania przejazdu przewidzianego w planie obsługi boczniczy, jeśli nie ma możliwości realizacji przejazdu składu manewrowego Przewoźnika inną drogą, bądź jeśli występuje sytuacja nadzwyczajna. W takim przypadku Operator zobowiązany jest niezwłocznie poinformować Przewoźnika o odwołaniu przejazdu oraz jego przyczynie,
- d) nieodpłatnego przejazdu pojazdami szynowymi (składami manewrowymi) Przewoźnika przez upoważnionych do tego pracowników Operatora:
 - w celu dokonania czynności związanych z wykonaniem *Umowy*,
 - w celu realizacji czynności kontrolnych i audytu,
 - w celu realizacji zadań związanych z zapobieganiem lub usuwaniem skutków wypadków kolejowych,

Pracownicy Operatora, realizujący zadania związane z ustalaniem przyczyn zdarzeń kolejowych, usuwaniem ich skutków, niesieniem pomocy poszkodowanym, wykonywaniem czynności sprawdzających, kontrolnych i diagnostycznych, mają prawo do nieodpłatnego przejazdu w pojazdach kolejowych (składach manewrowych) Przewoźnika. Dokumentem upoważniającym do przejazdu jest dokument tożsamości pracownika Operatora (legitymacja służbowa) wraz z zaświadczeniem wydanym przez Operatora, który realizuje zadania, o których mowa powyżej. Dokumenty te okazywane są kierownikowi manewrów Przewoźnika lub maszyniście.

- e) nieodpłatnego włączania do składów manewrowych Przewoźnika wagonów kontrolnych i inspekcyjnych Operatora oraz dokonywania nimi przejazdów wg szczegółowych zasad określanych indywidualnie, dla każdego tego rodzaju przypadku, pomiędzy uprawnionymi przedstawicielami stron,
- f) wydawania osobom kierującym pojazdami kolejowymi Przewoźnika wiążących poleceń w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu w obiekcie Operatora. Do wydawania takich poleceń uprawnieni są pracownicy Operatora prowadzący ruch kolejowy oraz inni pracownicy wymienieni w § 31,
- g) usunięcia na koszt i ryzyko Przewoźnika – w przypadku rozwiązania *Umowy* i nieusunięcia we własnym zakresie przez Przewoźnika w terminie 15 dni od dnia rozwiązania *Umowy* – pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu Przewoźnika z obiektu Operatora,
- h) wykonania prac manewrowych, polegających na przestawieniu wagonów Przewoźnika na inny tor, w celu umożliwienia zabrania taboru przez innego przewoźnika na koszt Przewoźnika będącego dysponentem wagonów,
- i) dokonywania kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w składach manewrowych i innych pojazdach kolejowych Przewoźnika,

- j) żądania od Przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji *Umowy*, w przypadkach kiedy zachodzi obawa naruszenia zapisów *Umowy* lub zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia,
- k) wprowadzenia ograniczeń w dostępie do obiektu spowodowanych przerwą eksploatacyjną wynikającą z procesu technologicznego pracy zakładów górniczych Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. W przypadku zgłoszenia przez zakłady górnicze zapotrzebowania na usługi transportu kolejowego, przerwy te zostaną dostosowane adekwatnie do wielkości pracy,
- l) zaleca, w przypadku realizacji przewozów towarów szczególnie narażonych na kradzieże, stosowanie przez Przewoźnika dodatkowego zabezpieczenia drzwi, klap spustowych i urządzeń zsympowych wagonów w sposób utrudniający ich otwarcie przez osoby postronne.

3. W ramach *Umowy* Przewoźnik:

- a) nie może odstępować innemu przewoźnikowi przydzielonej przepustowości obiektu, ani też zlecać innemu przewoźnikowi realizację przewozów w obiekcie,
- b) ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan składów manewrowych i sprawność techniczną wykorzystywanych pojazdów kolejowych,
- c) przestrzega zasad i warunków prowadzenia ruchu kolejowego, określonych w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji* (Dz.U. z 2015r., poz. 360 ze zm.) oraz przepisach wewnętrznych Operatora opisanych w §10 *Regulaminu*,
- d) przestrzega wytycznych *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych* (tekst jedn: Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 grudnia 2014 r., poz. 50),
- e) obowiązany jest do zabezpieczania przed zbiegnięciem: wagonów, składów manewrowych i innych pojazdów kolejowych odstawianych na postój,
- f) realizuje przejazdy z przesyłkami nadzwyczajnymi, towarami niebezpiecznymi, zgodnie z przepisami i instrukcjami określonymi w §10 *Regulaminu*,
- g) zapewnia wykonywanie przez pracowników Przewoźnika poleceń wydawanych przez uprawnionych pracowników Operatora w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu w obiekcie,
- h) wyposaża pracowników Przewoźnika, uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym we wszelkie niezbędne dokumenty i przybory określone w §30 *Regulaminu* ściśle współpracuje i przestrzega wszelkich decyzji i ustaleń dotyczących modyfikacji procesu przewozowego, podejmowanych przez JSK w sytuacjach nadzwyczajnych lub/i kryzysowych,
- i) pracownicy Przewoźnika zobowiązani są do posiadania niezbędnych dokumentów i przyborów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją przejazdów pociągów,
- j) niezwłocznie powiadamia Operatora o zdarzeniach kolejowych związanych bezpośrednio z jego pojazdem kolejowym (składem manewrowym), zaistniałym w obiekcie,
- k) niezwłocznie powiadamia Operatora o dostrzeżonych wszelkich innych, niż wymienione w lit.j. zdarzeniach kolejowych oraz innych wydarzeniach występujących w obiekcie, które tworzą lub mogą stworzyć jakiegokolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia,
- l) niezwłocznie powiadamia Operatora o zdarzeniach, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów,
- m) na żądanie Operatora dokumentuje kwalifikacje i uprawnienia pracowników Przewoźnika oraz przedstawia dokumentację, potwierdzającą sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych do przewozu,
- n) w przypadku rozwiązania *Umowy* usuwa w terminie do 15 dni pojazdy szynowe, urządzenia i sprzęt z obiektu. W przypadku niewykonania tego zobowiązania Przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez Operatora,
- o) zgłasza gotowość do odjazdu składu manewrowego (pojazdu kolejowego) dyżurnemu ruchu boczniczy lub stacji obsługującej bocznicę, na której dokonywane są czynności takie, jak: włączenia/wyłączenia wagonu lub grup wagonów, zmiana lokomotywy, oględziny techniczne itp.
- p) przestrzega ustaleń zawartych w regulaminie pracy boczniczy dotyczących dopuszczalnej masy brutto składu manewrowego i pozostałych parametrów obsługi obiektu,
- q) ponosi odpowiedzialność za usunięcie pozostałości po czynnościach ładunkowych, jeżeli dokonuje czynności ładunkowych na terenie nadawcy lub odbiorcy przesyłki.
- r) zapewnia i ponosi odpowiedzialność za skuteczne zabezpieczenie przyjętych do przewozu przesyłek, w szczególności uniemożliwiające przesunięcie, emisję ładunku poprzez np. pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylewanie i uwalnianie oraz emisję energii.

4. Przewoźnik w okresie wykonywania *Umowy* ma prawo:

- a) zrezygnowania z zamówionego (objętego *umową*) przejazdu składu manewrowego bez konsekwencji finansowych jeżeli wystąpiła sytuacja nadzwyczajna, o której JSK została niezwłocznie powiadomiona i wyraziła na to zgodę,
- b) dokonania zmian parametrów przejazdu składów manewrowych (np. częściowo inną trasą, skrócenie, wydłużenie, miejsca i czas zatrzymań, terminy kursowania), przy czym zmiany te wprowadzane są przez Operatora na podstawie zamówienia Przewoźnika,
- c) otrzymania wyjaśnień i uzasadnień dotyczących wprowadzenia przez Operatora zmian powstałych w wyniku zaistnienia sytuacji opisanych w § 25 *Regulaminu*,
- d) żądania od Operatora wyjaśnień, dotyczących sposobu realizacji *Umowy* w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia zapisów *Umowy* lub zagrożenie bezpieczeństwa osób, mienia lub środowiska.

§ 29. Zezwolenia dla pracowników przewoźnika

1. Pracownicy Przewoźnika w czasie wykonywania pracy związanej z realizacją *Umowy* winni posiadać imienne zezwolenia. Operator, na wniosek Przewoźnika wydaje jego pracownikom:

- a) imienne zezwolenia upoważniające do przebywania w obiekcie,
- b) imienne zezwolenia upoważniające do przebywania na określonym obszarze kolejowym obiekcie.

2. Zezwolenia, o których mowa w punkcie 1, mogą być wydane pracownikom Przewoźnika, którzy:

- a) posiadają sprawność fizyczną i umysłową, stwierdzoną przez uprawnionego lekarza (komisję lekarską), wymaganą na określonym stanowisku,
- b) posiadają pozytywny wynik okresowych badań lekarskich, przeprowadzonych w terminach określonych przepisami,
- c) posiadają złożony egzamin kwalifikacyjny na zajmowane stanowisko, zgodnie z postanowieniami przepisów wydanymi na podstawie Art. 22d *Ustawy*,
- d) odbyli odpowiednie przeszkolenie konieczne do samodzielnego wykonywania czynności na torach obszaru kolejowego Operatora, a maszyniści pojazdów kolejowych posiadają prawo kierowania tymi pojazdami,
- e) posiadają aktualne egzaminy okresowe i weryfikacyjne zgodnie z obowiązującymi przepisami wewnętrznymi Przewoźnika oraz zapisem wyniku w rejestrze egzaminacyjnym Przewoźnika.

Zezwolenia, o których mowa w punkcie 1a i b, wydawane są przez upoważnioną jednostkę organizacyjną Operatora na podstawie wniosku Przewoźnika na okres ważności jednego roku z możliwością przedłużenia na lata następne z zachowaniem warunków, o których mowa w punkcie 2.

3. Wniosek o wydanie zezwolenia musi zawierać:

- a) imię i nazwisko wraz z podaniem daty urodzenia i stanowiska służbowego osoby, dla której dokument ma być wydany,
- b) określenie obszaru kolejowego, którego wniosek dotyczy,
- c) w przypadku wnioskowania o zezwolenia na okres krótszy niż 1 rok lub wnioskowania o przedłużenie – wskazanie terminu na jaki ma być wydane/przedłużone zezwolenie,
- d) oświadczenie, że pracownik Przewoźnika spełnia warunki, o których mowa w punkcie 2.

§ 30. Czynności sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel JSK

Pracownicy JSK posiadający imienne upoważnienia wydane przez Członka Zarządu JSK. W trakcie wykonywania zadań wynikających z *Umowy*, pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni w dokumenty i przybory wymienione w poniższej tabeli:

Lp.	Pracownik Przewoźnika	Dokumenty, w które powinien być wyposażony pracownik podczas wykonywania czynności wynikających z Umowy	Przybory, w które powinien być wyposażony pracownik podczas wykonywania czynności wynikających z Umowy
1	Kierownik manewrów	a) dokument tożsamości wydany przez Przewoźnika (legitymacja służbowa), b) uprawnienie do wykonywania czynności wydane przez Przewoźnika, c) dokument wagonowy z potwierdzeniem wykonania próby hamulca,	Przybory sygnałowe, kamizelkę ostrzegawczą, sprawny radiotelefon zapewniający łączność z maszynistą
2	Maszynista pojazdu trakcyjnego	a) dokument tożsamości wydany przez Przewoźnika (legitymacja służbowa), b) uprawnienie do wykonywania czynności wydane przez przewoźnika, c) prawo kierowania pojazdem kolejowym, d) karta znajomości bocznicy/rejonów manewrowych, e) dokument wagonowy z potwierdzeniem wykonania próby hamulca, f) wykaz pracy lub inny dokument potwierdzający wyznaczenie maszynisty do obsługi pojazdu trakcyjnego.	Na każdym pojeździe trakcyjnym musi znajdować się: a) książka pokładowa pojazdu z napędem b) świadectwo sprawności technicznej pojazdu szynowego z napędem c) sprawny radiotelefon zapewniający łączność z dyżurnym ruchu i kierownikiem pociągu d) przybory sygnałowe
3	Rewident taboru, starszy rewident taboru	a) dokument tożsamości wydany przez Przewoźnika (legitymacja służbowa), b) uprawnienie do wykonywania czynności wydane przez przewoźnika,	
4	Inni pracownicy Przewoźnika	a) dokument tożsamości wydany przez Przewoźnika (legitymacja służbowa), b) uprawnienie do wykonywania czynności wydane przez przewoźnika,	

§ 31. Kontrola (audyt) realizacji warunków udostępnienia infrastruktury kolejowej

JSK ma prawo dokonywania czynności kontrolnych wymienionych w poniższej tabeli:

Lp.	Nazwa czynności sprawdzającej (audytu), do przeprowadzenia której upoważniony jest Zarządca	Działania ze strony Zarządcy w przypadku, kiedy sprawdzający (audytujący) stwierdza niezachowanie przez Przewoźnika ustalonych warunków	Uwagi (dodatkowe wyjaśnienia nt. usterek, zaniechań, skali stwierdzonych odchyień od normatywów, zakresu czynności sprawdzających, terminów ich wykonywania, wydawania poleceń pracownikom Przewoźnika itd.)	Osoby (stanowiska pracy) upoważnione do dokonywania czynności kontrolnych - audytu
1.	W zakresie pracy drużyn trakcyjnych – sprawdzenie: a) posiadanie wypełnionego wykazu pracy, w przypadku stosowania elektronicznego wykazu pracy, udostępnienie formy papierowej b) posiadanie prawa kierowania, c) aktualności zapisów w kartach znajomości bocznic,	Niespełnienie wymagań któregośkolwiek z punktów a-c eliminuje maszynistę z obsługi sprawdzanego składu manewrowego Dotyczy to także ewentualnego stanu wskazującego na nietrzeźwość – obowiązek stosowanych badań spoczywa na Przewoźniku	Opis braków wskazanej dokumentacji	Kontroler, inspektor, audytor oraz inne osoby posiadające stosowne upoważnienie
2.	W zakresie działania urządzeń czujności oraz łączności – sprawdzenie: a) sprawności radiotelefonu, b) sprawności systemu radio-stopu, o ile taka możliwość istnieje, c) sprawności działania urządzeń czujności, d) wyposażenia w prędkościomierz z taśmą lub prędkościomierz elektroniczny	Wadliwe działanie urządzeń wymienionych w którymkolwiek z punktów a)-c) i brak wyposażenia wg punktu d) w miejscu uruchomienia składu manewrowego, uniemożliwia jego wyjazd. Ujawnienie ww. w czasie jazdy powoduje działanie wynikające ze stosownych postanowień instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego oraz instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów.	Opis wadliwego działania urządzeń oraz podjęte działania	Sprawdzenia dokonuje maszynista, na żądanie kontrolera (audytora), inspektora oraz innych osób posiadających stosowne upoważnienia
3.	W zakresie wyposażenia pojazdu trakcyjnego – sprawdzenie posiadania: a) książki pokładowej pojazdu z napędem, b) świadectwo sprawności technicznej, c) sygnałów końca pociągu/składu manewrowego, zgodnie z postanowieniami instrukcji E-1 d) przyborów sygnałowych, e) specjalistyczne wyposażenie w przypadku przewozu materiałów niebezpiecznych	Braki wyposażenia ujęte w którymkolwiek z punktów a)-g) eliminują pojazd wydany do ruchu. Pojazd z obrotu eliminują braki ujęte w pkt. d)-f).	Opis braków wyposażenia i podjętych decyzji	Osoby wskazane w poz. 1
4.	W zakresie zestawiania składu manewrowego – zapewnienie wagonów z czynnym hamulcem na	Brak wagonów z czynnym hamulcem zespolonym na końcu (początku) składu, uniemożliwia wyjazd składu manewrowego	Opis zastanego stanu i podjętych decyzji	Osoby wskazane w poz. 1

	końcu (ewentualnie na początku) składu.			
5.	W zakresie diagnozowania stanu technicznego zestawów kołowych pojazdów szynowych –	Stwierdzenie: - zagranych łożysk, - gorących obręczy i tarcz, - deformacji obręczy, wymaga zatrzymania składu manewrowego i potwierdzenia przez maszynistę lub rewidenta taboru	Protokół komisji	Sprawdzenia dokonuje maszynista lub rewident taboru na żądanie dyżurnego ruchu lub innej osoby upoważnionej
6.	W zakresie – zachowania skrajni, obciążenia osi, prawidłowości zamocowania ładunku i równomierności jego rozłożenia	Zatrzymanie pociągu i polecenie wyłączenia z ruchu	Protokół komisji	Osoby wskazane w poz. 1

§ 32. Zgłaszanie gotowości składu manewrowego do odjazdu

1. Gotowość do odjazdu składu manewrowego ze stacji zgłasza dyżurnemu ruchu maszynista prowadzący pociąg (pojazd kolejowy).
2. Zgłoszenie dokonywane jest za pomocą urządzeń radioł łączności z podaniem:
 - a) numeru składu manewrowego i firmę przewoźnika,
 - b) nazwiska maszynisty, numeru i serii lokomotywy,
 - c) ilości wagonów w składzie,
 - d) całkowitej masy brutto składu i jego długości w metrach,
 - e) nazwisko zgłaszającego usunięcie zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem,
 - f) numer płozy,
 - g) informacji o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarami niebezpiecznymi, towarami wysokiego ryzyka (TWR), nazwę przewożową towaru oraz numer identyfikacyjny zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami,
 - h) informacji o przyjętej do przewozu przesyłki nadzwyczajnej,
 - i) godziny zgłoszenia
3. Fakt zgłoszenia gotowości pociągu do odjazdu odnotowany jest przez dyżurnego ruchu w Dzienniku rozmów telefonicznych z zapisaniem informacji podanych przez maszynistę.
4. Zgłoszenie maszynisty, o którym mowa w pkt. 2, potwierdzone jest przez dyżurnego ruchu z podaniem przez niego:
 - a) nazwiska dyżurnego ruchu,
 - b) godziny przyjęcia zgłoszenia,
 - c) numeru pozycji dziennika rozmów telefonicznych, pod którą zgłoszenie to zostało zapisane.

§ 33. Wzajemne powiadamianie stron

1. Ustala się następujące zasady dokonywania powiadomień:
 - a) w przypadku zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego w tym również o zdarzeniach kolejowych powiadamia się:
 - ze strony JSK – najbliższy posterunek ruchu, dyspozytora JSK (telefon nr 324752684) lub pracownika, którego należy powiadomić zgodnie z przesyłanym wykazem,
 - ze strony Przewoźnika – osoby wymienione w *Umowie*.
 - b) w przypadku zakłóceń w realizacji przejazdu pociągu w przydzielonej trasie powiadamia się osoby wymienione w *Umowie*.
2. Dokumentacja potwierdzająca fakt dokonania powiadomienia przechowywana jest przez okres 5 lat.
3. W związku z ruchem składów manewrowych pomiędzy obiektem a stacją obsługującą obiekt, Strony zobowiązują się do stosowania procesu monitorowania zagrożeń, zgodnie z wymogami określonymi w Rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji

bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz.Urz.U.E. L320 z17.11.2012r.) oraz wzajemnej wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa systemu kolejowego.

4. W związku z ruchem składów manewrowych pomiędzy obiektem a stacją obsługującą obiekt, Strony zobowiązują się do podejmowania wspólnych działań celem realizacji wymogów określonych w punkcie 4.2 Załącznika I do Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.Urz.U.E.L121 z 03.05.2013r.) w odniesieniu do zagrożeń, którymi nie są w stanie zarządzać samodzielnie.

§ 34. Tok postępowania w przypadku zaistnienia zdarzenia na liniach kolejowych

1. W przypadku wystąpienia zdarzenia na obszarze kolejowym Zarządcy Infrastruktury Kolejowej JSK, strony *Umowy* zobowiązują się do postępowania zgodnego z przepisami *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym* (Dz.U. z 2016r., poz.369) oraz *Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i wydarzeń kolejowych JSK-R3*.
2. Strony *Umowy* zobowiązują się do:
 - a) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń,
 - b) współdziałania przy usuwaniu skutków zdarzeń w celu przywrócenia ruchu kolejowego,
 - c) niesienia pomocy poszkodowanym,
 - d) współdziałania przy ustalaniu przyczyn wypadków kolejowych.
3. Ustalanie przyczyn zdarzenia i odpowiedzialności za ich następstwa dokonywane jest przez komisję kolejową powołaną przez Zarządcę z udziałem Przewoźnika.
4. Komisję kolejową powołuje się w celu prowadzenia postępowania wyjaśniającego zdarzenie kolejowe stosownie do postanowień *Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i wydarzeń kolejowych JSK-R3*, przy czym ustalenia komisji kolejowej następują w formie protokołu ustaleń końcowych, uzgadnianego przez przedstawicieli stron *Umowy* i zawierającego w szczególności:
 - a) ustalenie okoliczności, przyczyn i końcową kwalifikację zdarzenia,
 - b) wyszczególnienie i rozmiar szkód i strat z tytułu następstw zdarzenia,
 - c) analizę i wnioski w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej stron *Umowy* albo innych podmiotów.
5. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej.
6. W zakresie ustalonym w postępowaniu powypadkowym i podpisanym protokole ustaleń końcowych, strony umowy zobowiązane są do naprawienia szkody, w tym zwrotu kosztów poniesionych przy usuwaniu skutków zdarzenia i niesienia pomocy oraz pokrycia kosztów odszkodowań proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się do zaistnienia zdarzenia.
7. Strony stosują odpowiednio określone powyżej zasady postępowania w razie zdarzeń kolejowych wynikłych z:
 - a) niewłaściwej ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska,
 - b) klęski żywiołowej,
 - c) innych podobnych zdarzeń.

§ 35. Postępowanie w przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych i ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej JSK stycznej z obiektami infrastruktury usługowej

1. Jeżeli wystąpią odstępstwa od rozkładu jazdy spowodowane zdarzeniem z winy przewoźnika, przewoźnik ponosi odpowiedzialność w stosunku do JSK.
2. Zgodnie z postanowieniami *Ustawy* jest JSK zobowiązana do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii/bocznicy kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu rzeczy.
3. JSK powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu utrudnień eksploatacyjnych mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
4. W przypadku wystąpienia zakłóceń JSK podejmuje wszelkie możliwe działania mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.
5. JSK ma prawo, w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych o charakterze nagłym, do użycia pojazdu kolejowego przewoźnika w celu usunięcia (ściągnięcia do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia) ze szlaku uszkodzonego pojazdu kolejowego tego lub innego Przewoźnika.
6. Zgodnie z art. 7 ust. 1 *Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska* (tekst jednolity: Dz.U. z 2016r. poz.672) podmiot powodujący zanieczyszczenie środowiska ponosi koszty usunięcia skutków tego zanieczyszczenia.

7. O planowych robotach na linii /objektu/boczniczy kolejowej, prowadzonych w ramach zadań remontowych i utrzymania infrastruktury kolejowej JSK powiadamia Przewoźników *Zawiadomieniem o utrudnieniach na liniach/boczniczy kolejowej JSK* przesłanym na adres e-mail lub faksem na 30 dni kalendarzowych przed terminem planowanego przedsięwzięcia. Zawiadomienie zawiera lokalizację robót na linii/boczniczy kolejowej, informację o zmianie organizacji ruchu, wprowadzonych obostrzeniach i ograniczeniach w ruchu kolejowym i jest przekazywane do zainteresowanych w celu skoordynowania zakresu prac drogowych z zadaniami przewozowymi. W przypadku długotrwałych robót terminy poszczególnych faz oraz ujawnione w trakcie realizacji zadań nowe okoliczności, mające wpływ na zdolność eksploatacyjną linii/boczniczy kolejowej, będą przekazywane osobnym *Zawiadomieniem*.
8. JSK, ze względu na usytuowanie i rozmiar sieci kolejowej nie ma możliwości wyznaczania tras objazdowych. Trasy alternatywne mogą dotyczyć jedynie niezbędnych przejazdów pociągów/ składów manewrowych z ominięciem miejsca objętego naprawą do stacji sąsiednich. W takich przypadkach opłata podstawowa naliczana będzie za trasę najkrótszą.
9. O ograniczeniach eksploatacyjnych będących skutkiem nieplanowych zamknięć torowych, spowodowanych naprawą uszkodzeń lub wykonaniem dodatkowych zadań utrzymaniowych infrastruktury kolejowej, oraz o zmianach parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii/boczniczy, w tym także o nieprawidłowej pracy urządzeń sterowania ruchem kolejowym, urządzeń zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych i urządzeń łączności, jeżeli ich stan wywołuje ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, dyspozytor JSK niezwłocznie powiadamia zainteresowanych *Zawiadomieniem o utrudnieniach na linii/boczniczy kolejowej JSK* przesłanym e-mailem lub faksem.
10. W sytuacji ograniczenia zdolności przepustowej linii/boczniczy kolejowej, spowodowanej zamknięciem torowym lub innymi czynnikami techniczno-eksploatacyjnymi, JSK przyjmuje rozwiązanie najkorzystniejsze pod kątem wykorzystania istniejącej zdolności przepustowej i udziela pierwszeństwa temu Przewoźnikowi, którego pociąg/skład manewrowy w większym stopniu spowoduje zabezpieczenie potrzeb przewozowych zakładów górniczych JSW S.A. i zakładów koksowniczych JSW KOKS S.A.

§ 36. Przewóz materiałów sypkich

1. Do przewozu materiałów sypkich mogą być użyte wagony odpowiedniego typu (serii) zgodnie z ich przeznaczeniem, posiadające szczelne pudła uniemożliwiające wysypywanie się materiału na drogę kolejową.
2. W przypadku przewozu materiałów sypkich w wagonach otwartych, ładunek poza równomiernym rozmieszczeniem przesyłki na powierzchni ładunkowej, nie może wystawać ponad burty wagonu.
3. W celu zabezpieczenia przewozu materiałów pyłących powierzchnie ładunkowe należy pokryć (zrosić) wodnymi roztworami koloidalnymi substancji błonotwórczych bądź ładunek zabezpieczyć oponami wagonowymi.

Jastrzębie-Zdrój, 2017r.

Załącznik nr 1 Wykaz obiektów infrastruktury usługowej

Wyzkaz obiektów infrastruktury usługowej zlokalizowanych na bocznicach				
Nazwa obiektu	Usługi świadczone w obiektach	Dojazd do obiektu / punkt styku	Lokalizacja obiektu	Infrastruktura czynna/nieczynna/ prywatna/ ogólnodostępna
Terminal towarowy Centralne Składowisko Odpadów Górnicznych	Przewozy składami manewrowymi w obrębie bocznic, podstawianie wagonów pod rampy rozładunkowe, zabieranie próżnych wagonów po rozładunku	Linia kolejową nr 27 Knurów - Budryk Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. Odgałęzia się rozjazdem nr 64 (początek rozjazdu) w km 9,447 stacji Budryk położonej na linii kolejowej nr 27 Knurów – Budryk do punktów przeładunkowych zakończonych kozłami oporowymi. Stacją obsługującą obiekt jest stacja Budryk.	Bocznica "Knurów Zwałowisko" - Świadcstwo Bezpieczeństwa Nr 107/UK/18	Czynna, ogólnodostępna dla uprawnionych przewoźników
Terminal towarowy Victoria	Przyjmowanie wagonów z przeznaczeniem do zakładu koksowniczego na torach zdawczo-odbiorczych pomiędzy bocznica a stacją Wałbrzych Fabryczny i transport składami manewrowymi do bocznic. Obsługa bocznic polegająca na obsłudze punktów za i wyładunkowych bocznic. Rozrząd składów manewrowych, obsługa punktów za i wyładunkowych bocznic, formowanie składów manewrowych. Zdawanie wagonów składami manewrowymi z bocznic na tory zdawczo-odbiorcze pomiędzy bocznica a stacją Wałbrzych Fabrycznych.	Linia kolejową nr 274 Wrocław Świebodzki - Zgorzelec PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Odgałęzia się w stacji Wałbrzych Fabryczny od toru nr 9 rozjazdem nr 7 w km 74,078 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki - Zgorzelec, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Bocznica "Koksownia Victoria" - Świadcstwo Bezpieczeństwa Nr 118/UK/13	Czynna, ogólnodostępna dla uprawnionych przewoźników
Terminal towarowy KWK Knurów Szczygłowice - Ruch Knurów	1. Przewozy próżnych wagonów w składach całopociągowych do terminalu zdawczo-odbiorczego z przeznaczeniem pod załadunek węgla. 2. Przewozy składami manewrowymi w obrębie bocznic, rozrząd wagonów, praca manewrowa związana z podstawianiem i zabraniem wagonów z miejsc ładunkowych, przyjęciem i nadaniem przesyłek wagonowych (w tym całopociągowych), przewozy węgla do terminalu zdawczo-odbiorczego oraz przewozy kamienia do terminali wyładunkowych. 3. Przewozy przesyłek całopociągowych z terminalu zdawczo-odbiorczego do odbiorców węgla. 4. Dojazd do budynku lokomotywowni.	Linia kolejową nr 149 Zabrze Makoszowy - Leszczyny PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Linia 149 odgałęzia się w stacji Knurów: a) od toru stacyjnego nr 4 rozjazdem nr 5 w km 10,900 b) od toru stacyjnego nr 10 rozjazdem nr 27 o/d w km 12,100 linii kolejowej nr 149 Zabrze Makoszowy – Leszczyny, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Linia kolejową nr 27 Knurów - Budryk Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. Linia kolejową nr 305 Nieborowice – KnS (KWK Knurów) KP Kopalnia Linie Kolejowe Sp. z o.o.	Bocznica JSW KWK Knurów Szczygłowice - Ruch Knurów - Świadcstwo Bezpieczeństwa Nr ... (wniosek złożony do UTK)	Czynna, ogólnodostępna dla uprawnionych przewoźników

Załącznik nr 2. Charakterystyka obiektu: podstawowe parametry

Podstawowe parametry Bocznicy Kolejowej Knurów Zwałowisko

- Tory bocznicowe są zbudowane z szyn typu S-49 na podkładach drewnianych, na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie typu „K”,
- Prędkość maksymalna 25 km/h,
- Całkowita długość użyteczna torów bocznic kolejowej wynosi 3 125 m.
- Długość toru szlakowego wynosi 3 957 m.
- Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 20 ton/oś (196 kN)
- Największe pochylenie wynosi:
 - na torze szlakowym 12,7 ‰,
 - na torach przyjazdowo-odjazdowych 4,2 ‰,
 - na torach dojazdowo-rozładunkowych 11,6 ‰,
 - na torze wyciągowym 4,1 ‰,

Podstawowe parametry techniczne bocznicy kolejowej Koksowni Victoria

1. Tory bocznicowe są zbudowane z szyn typu S-49 na podkładach drewnianych, częściowo żelbetowych na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie typu „K”,
2. Najmniejszy promień łuku wynosi 100 m,
3. Największe pochylenie niwelety wynosi 39,2‰,
4. Dopuszczalny nacisk osi na szyny wynosi 20,0 t/oś (196 kN/oś),
5. Prędkość maksymalna 25 km/h

Bocznica JSW KWK Knurów Szczygłowice - Ruch Knurów

2. Tory bocznicowe są zbudowane z szyn typu S-49 na podkładach drewnianych, na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie typu „K”,
3. Prędkość maksymalna 25 km/h,
4. Całkowita długość torów bocznicy wynosi 31 381 m.
5. Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 22 tony/oś (220 kN)
6. Największe pochylenie wynosi:
 - na torach komunikacyjnych 22,1 ‰,
 - na torach rozładunkowych 19,1 ‰,
 - na torach załadunkowych 11,2 ‰,
 - na torach łącznikowych 13,0 ‰,
 - na torach zdawczo-odbiorczych 8,8 ‰,



Załącznik nr 3. Wzór wniosku o udostępnienie obiektów infrastruktury usługowej zlokalizowanych na bocznicach kolejowych zarządzanych przez JSK

..... Jastrzębie - Zdrój, dnia

(Wnioskodawca)

dnia

(data sporządzenia wniosku)

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
 ul. Górnicza 1
 44-330 Jastrzębie – Zdrój

WNIOSEK

o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej

wymienionego w §2 Regulaminu dostępu i korzystania z obiektów infrastruktury usługowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, zlokalizowanych na bocznicach kolejowych zarządzanych przez Jastrzębską Spółkę Kolejową Sp. z o.o.

Okres wnioskowania	Masa towaru zadeklarowana dla wnioskowanego okresu	Inne informacje (np. towar niebezpieczny, TWR, z przekroczoną skrajnią, wyjątkowo ciężki i inne istotne dla zamówienia)

Wniosek należy złożyć co najmniej 7 dni przed planowaną obsługą obiektu

.....
 podpis osoby uprawnionej

Zawiadomienie o udostępnieniu obiektu

Data wpływu:

Dostęp do obiektu przydzielono na okres:

Dla zakresu zdolności przepustowej obiektu:

.....
 podpis osoby uprawnionej

Załącznik nr 4. Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących pracowników Przewoźnika wykonujących czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (dotyczących zasad i warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego)

Lp.	Nazwa przepisu wewnętrznego/instrukcji Zarządcy Infrastruktury
1	JSK – R1 - Instrukcja o prowadzeniu ruchu kolejowego
2	JSK - R2 - Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych
4	JSK – R4 - Instrukcja postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych na liniach i bocznicach kolejowych JSK
5	JSK – R7 - Instrukcja dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych
6	JSK - R9 - Instrukcja o sporządzaniu regulaminów technicznych
7	JSK – R12 - Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej
8	JSK – R20 - Instrukcja obsługi przejazdów kolejowych
9	JSK – R34 - Instrukcja o technice pracy manewrowej
10	JSK – E1 - Instrukcja sygnalizacji
11	JSK - E36 - Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych

Instrukcje JSK dostępne są na stronie: <https://www.jsk.pl/firma/instrukcje/>

Załącznik nr 5. Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących Przewoźnika korzystającego z obiektów infrastruktury usługowej JSK (dotyczących zasad i warunków realizacji przejazdów towarem niebezpiecznym, nadzwyczajnym i innym wymagającym podjęcia szczególnych działań)

Lp.	Nazwa przepisu wewnętrznego/instrukcji Zarządcy Infrastruktury
1	JSK - R1 - Instrukcja o prowadzeniu ruchu kolejowego
2	JSK- R2 - Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych
3	JSK- R4 - Instrukcja o przewozie materiałów niebezpiecznych
4	Przepisy o międzynarodowym przewozie towarów (CIM)
5	RID – Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych

Instrukcje JSK dostępne są na stronie: <https://www.jsk.pl/firma/instrukcje/>

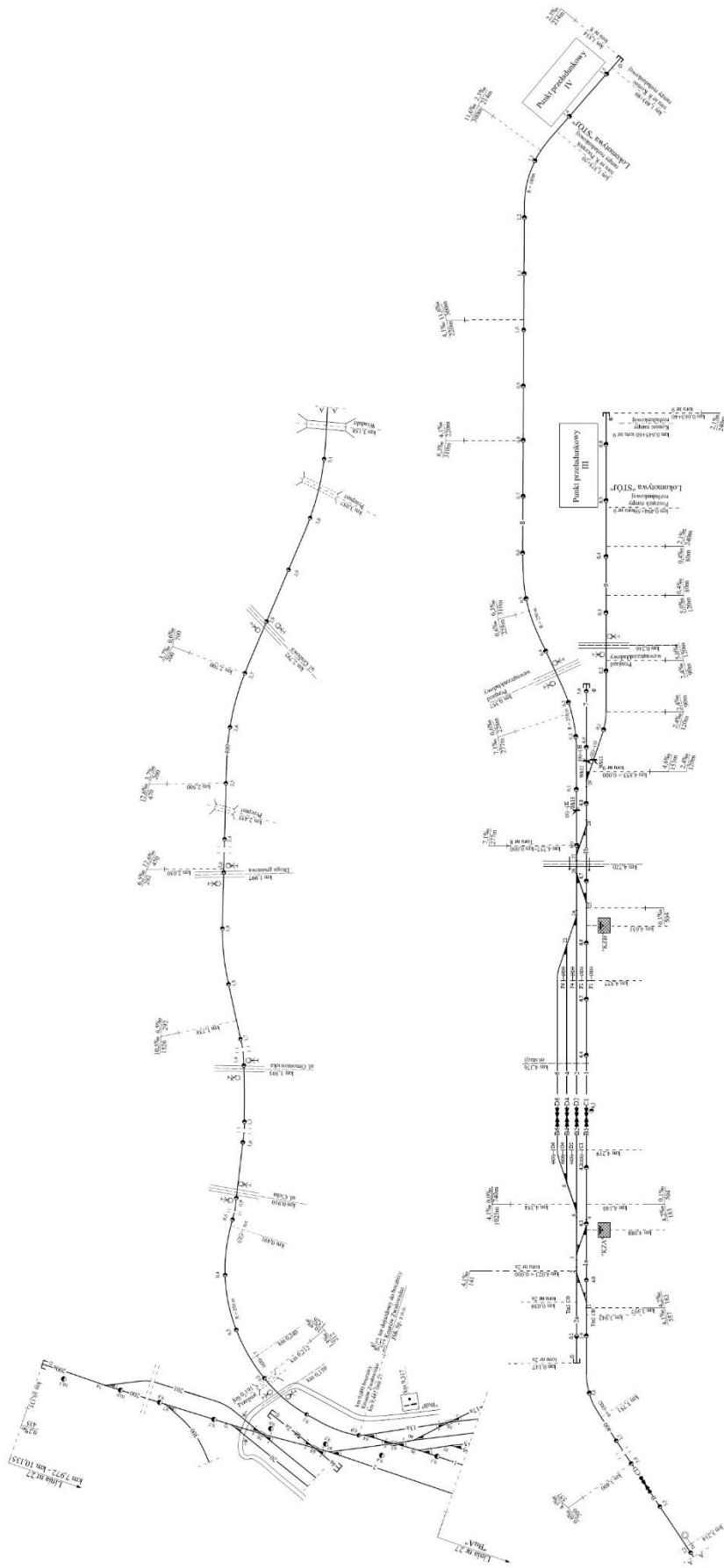
Załącznik nr 6. Wykaz przepisów wewnętrznych określających zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej JSK

Lp.	Nazwa przepisu wewnętrznego/instrukcji Zarządcy Infrastruktury
1	JSK - D - Instrukcja w zakresie warunków technicznych utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynierskich
2	JSK - E - Instrukcja obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym
3	JSK - E36 - Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych w JSK

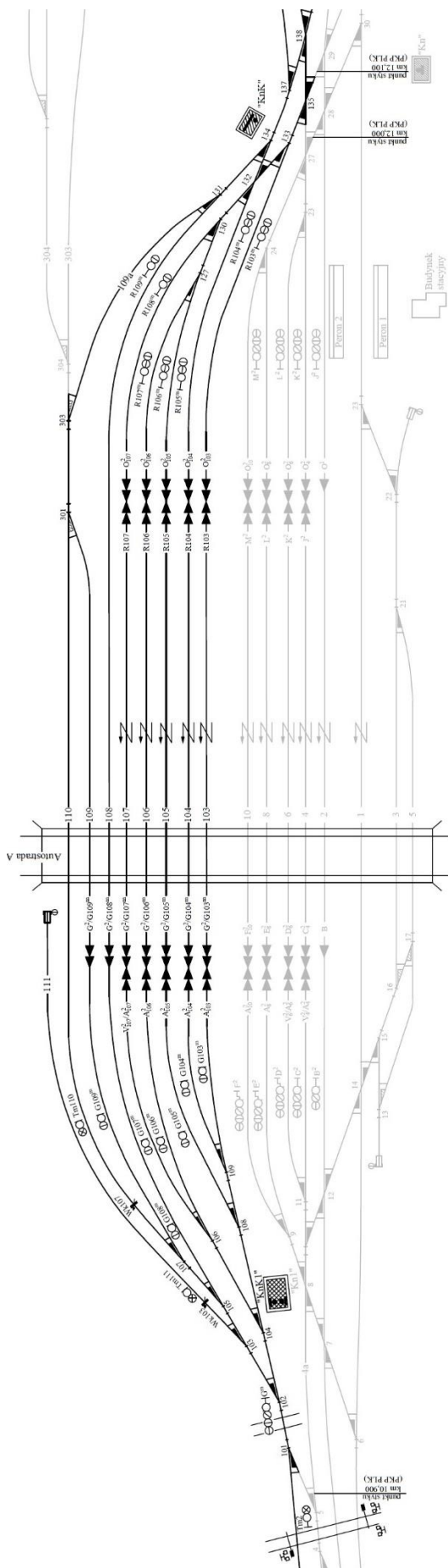
Instrukcje JSK dostępne są na stronie: <https://www.jsk.pl/firma/instrukcje/>

Załącznik nr 7. Plany schematyczne obiektów z naniesionymi punktami operacyjnymi

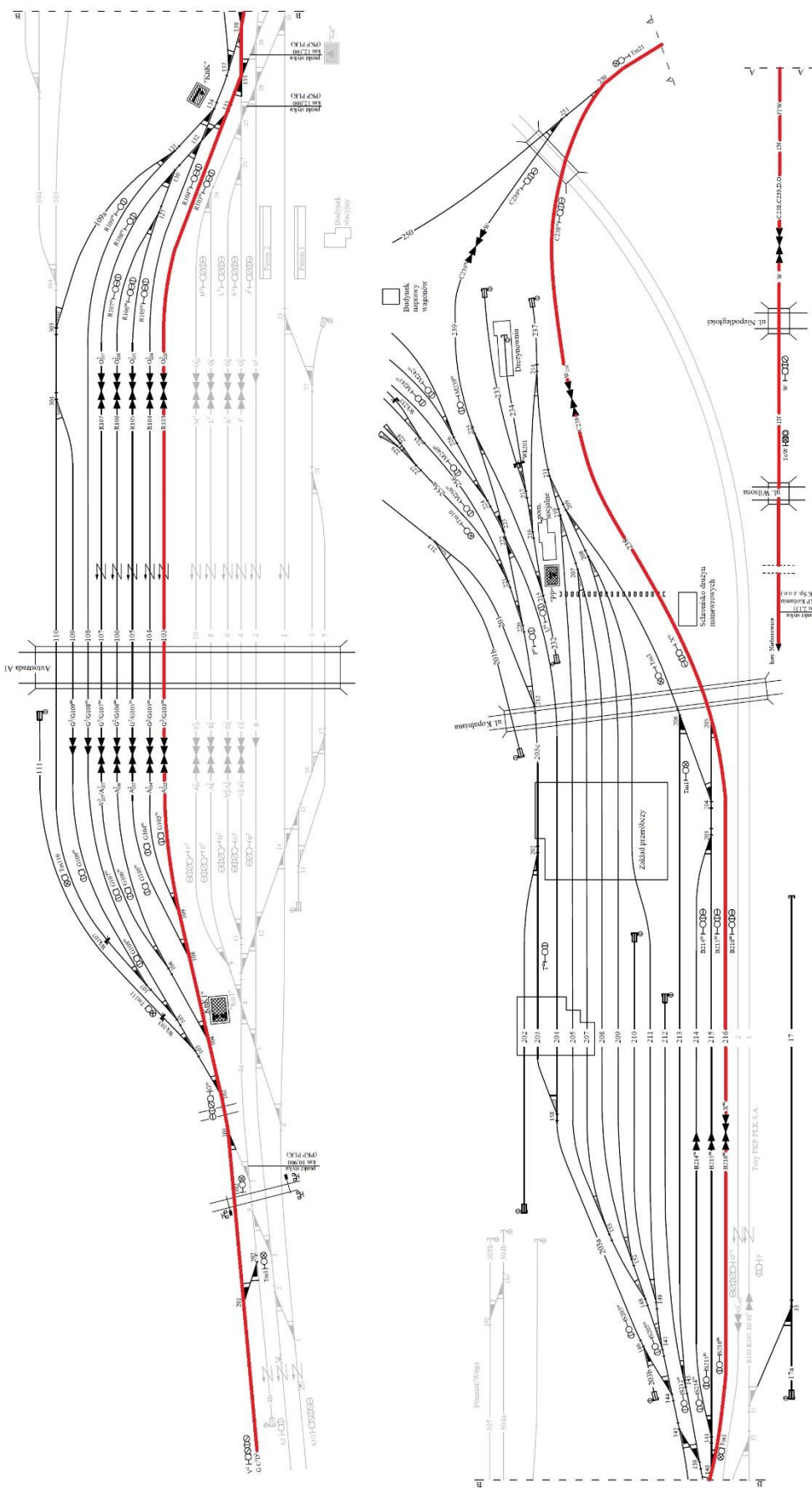
1. Terminal kolejowy Centralne Składowisko Odpadów Górniczych



b) Punkt zdawczo-odbiorczy

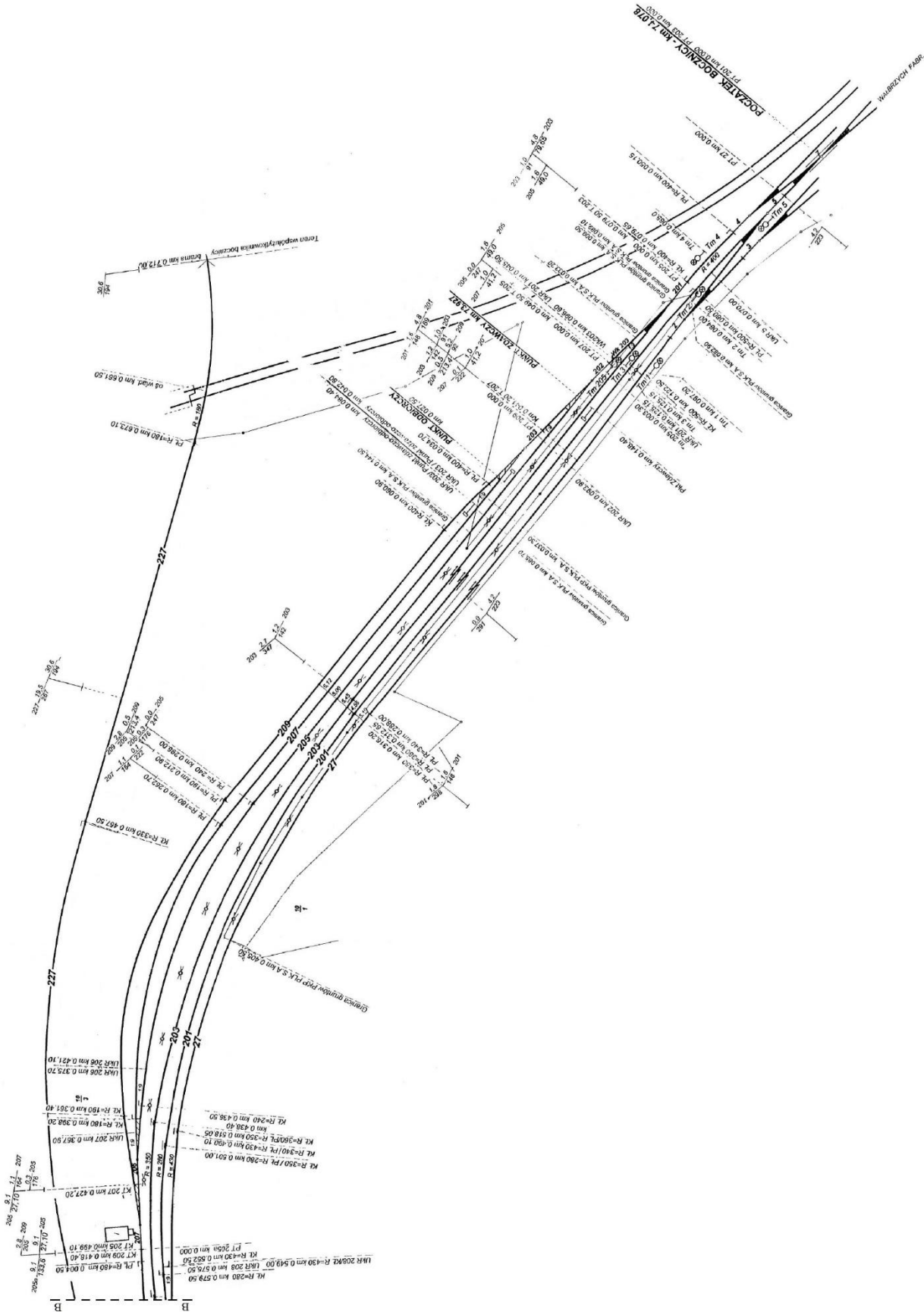


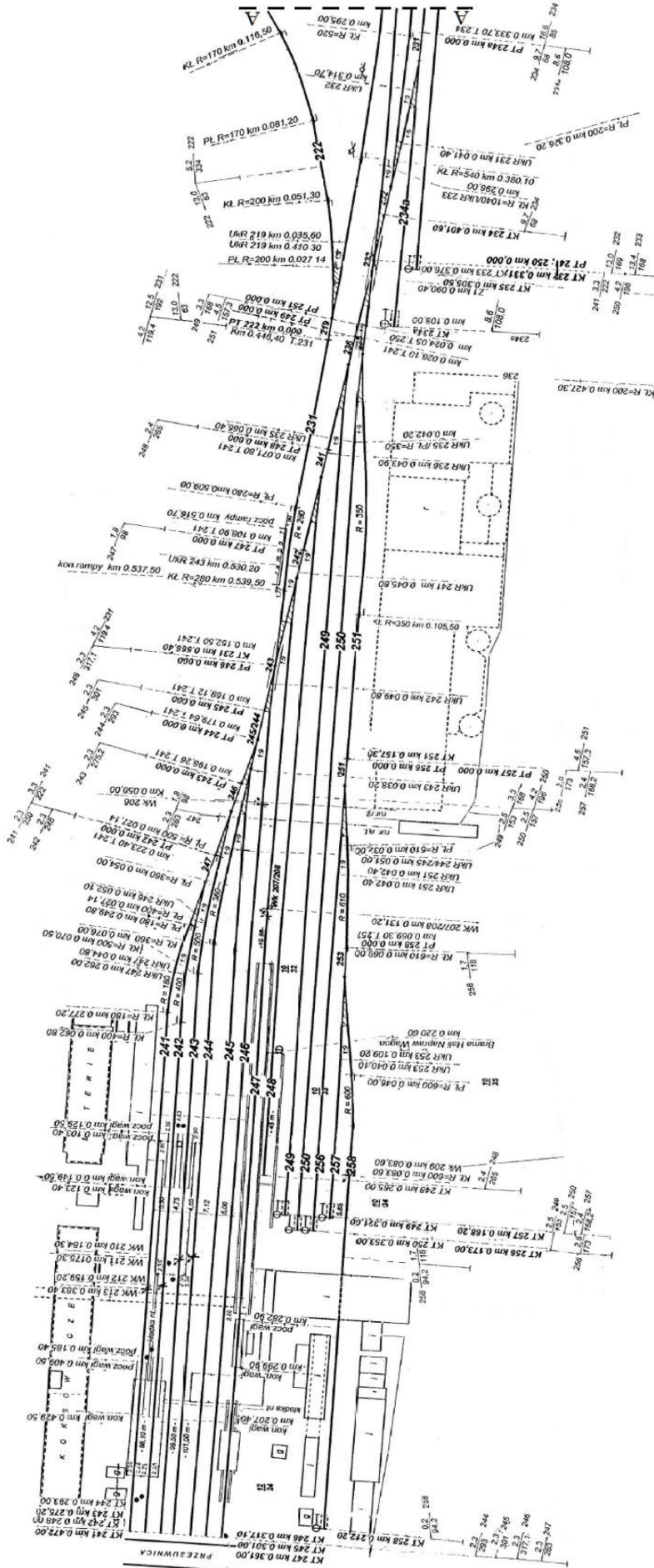
c) Przewozy tranzytujące przez bocznice



3. Terminal kolejowy WZK Victoria:

a) punkt zdawczo-odbiorczy





Załącznik nr 8. Ograniczenia w dostępie do obiektów infrastruktury usługowej JSK spowodowane przerwą eksploatacyjną

Wykaz obiektów, do których wprowadzono ograniczenia w dostępie spowodowane przerwą eksploatacyjną

Nr linii	Nazwa obiektu	Ograniczenia		Uwagi
27	Centralne Składowisko Odpadów Górniczych	Od godz. 14 niedzieli lub innego dnia świątecznego po dniu wolnym od pracy	Do godz. 6 poniedziałku lub innego dnia poświęconego	Przerwa eksploatacyjna stacji Budryk

1. Przerwy eksploatacyjne wynikają z procesu technologicznego pracy zakładów górniczych Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A.
2. W przypadku zgłoszenia przez zakłady górnicze zapotrzebowania na usługi transportu kolejowego, przerwy zostaną dostosowane adekwatnie do wielkości pracy.
3. Stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie zawierają dodatkowych kosztów czynników pracy użytych w przerwie eksploatacyjnej. Do opłaty za korzystanie z linii/odcinka w przerwie eksploatacyjnej zarządca może naliczyć dodatkowe koszty czynników pracy niezbędnych w związku z przygotowaniem obiektu do prowadzenia na nim ruchu kolejowego.

Załącznik nr 9. Cennik zawierający stawki jednostkowe opłat za dostęp przez przewoźników kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej JSK

Opłaty za dostęp na sieci JSK do urządzeń związanych z obsługą pociągów towarowych (obiektów infrastruktury usługowej), a także zapewnienie tej obsługi wraz z miernikami (usługi wymienione w ust.2 załącznika nr 2 do Ustawy)				
	Nazwa obiektu	Miernik	Stawka jednostkowa opłaty (zł)	Zakres usługi
1.	Terminal towarowy Centralne Składowisko Odpadów Górniczych	Tona netto przewiezionych towarów	1,07	Korzystanie z torów i urządzeń przy formowaniu składów pociągów/manewrowych (praca manewrowa z wykorzystaniem co najmniej dwóch torów), obsługa punktów rozładunkowych Jazdy torem dojazdowym nr 400.
2.	Terminal towarowy KWK Knurów	bruttotona	0,96	Przewozy próżnych wagonów w składach całopociągowych do terminalu zdawczo-odbiorczego z przeznaczeniem pod załadunek węgla. Korzystanie z torów i urządzeń formowaniu składów pociągów/manewrowych (praca manewrowa z wykorzystaniem co najmniej dwóch torów), Przewozy Podstawianie wagonów pod załadunek kamienia, przewóz kamienia i obsługa punktów rozładunkowych.
		1 obsługa	80,30	Obsługa grupy torów zdawczo-odbiorczych terminalu: a) wjazd składu próżnych węglarek = podstawienie wagonów; wjazd składu z przesyłkami do wydania = zabranie wagonów; wyjazd składu z wagonami próżnymi = zabranie wagonów; wyjazd składu ładownego = zabranie wagonów; jazda lokomotywy luzem po skład lub jazda lokomotywy luzem od składu
		skład/km	80,30	b) przewozy tranzytujące przez bocznice

3.	Terminal towarowy WZK Victoria	100% przepustowości obiektu / m-c	40 141	Przyjmowanie wagonów z przeznaczeniem do zakładu koksowniczego na torach zdawczo-odbiorczych stacji Wałbrzych Fabryczny i transport składami manewrowymi do bocznic. Obsługa bocznic polegająca na obsłudze punktów za i wyładunkowych bocznic. Rozrząd składów manewrowych, obsługa punktów za i wyładunkowych bocznic, formowanie składów manewrowych. Zdawanie wagonów składami manewrowymi z bocznic na tory zdawczo-odbiorcze stacji Wałbrzych Fabrycznych.
Opłata za usługę dodatkową wraz z miernikami (usługi wymienione w ust.3 załącznika nr 2 do Ustawy)				
	Nazwa usługi dodatkowej	Miernik	Stawka jednostkowa opłaty (zł)	Zakres usługi
1.	Udostępnienia wyciągów z regulaminów i innych dokumentów	Strona A4	4,15	Wnioskuje przewoźnik
2.	Wykonanie dodatkowych czynności wynikających ze szczególnych warunków realizacji przejazdu z przesyłką nadzwyczajną. Praca w obiektach JSK umożliwiającą realizację przejazdu. Udział pracowników JSK w pilotowaniu przejazdu.	Roboczogodzina	50zł	Wnioskuje przewoźnik

Załącznik nr 10 Sprawozdanie z korzystania z terminalu towarowego udostępnionego na bocznicę

I.p	Przewoźnik	Nr wniosku	Data (rr-mm-dd)	Godz.	Nr pociągu/składu manewrowego	Terminal Towarowy Bocznicy	Wjazd	Wyjazd	Ilość wagonów/lokomotywu luzem

Wykaz zmian i uzupełnień

L.p.	Zmiana dotyczy	Zmiana/uzupełnienie wynika z:	Obowiązuje od dnia:	Podpis pracownika wnoszącego zmianę
1	Zmiana adresu Firmy	Zmiana siedziby firmy	16 stycznia 2018r.	
2	Wprowadzenie definicji wskaźnika korygującego 1,903	Zapytania przewoźnika	12 marca 2018r.	