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.

Zawierający w treści opis obiektów infrastruktury usługowej:
- Terminal towarowy Centralne Składowisko Odpadów Górniczych
- Terminal towarowy KWK Knurów
- Terminal towarowy WZK Victoria

Jastrzębie-Zdrój, 2020

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 obiektów infrastruktury usługowej: Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o. **6**
§ 5. Korzystanie z regulaminu, rozpowszechnianie, aktualizacja oraz zgłaszanie uwag **6**
II. OPIS OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ, INFRASTRUKTURA KOLEJOWA OBIEKTÓW UDOSTĘPNIANA PRZEWOŹNIKOM KOLEJOWYM **7**
§ 6. Infrastruktura kolejowa Obiektów **7**
§ 7. Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury Obiektów **7**
§ 8. Zmiany właściwości technicznych, które mogą mieć istotny wpływ na eksploatację Obiektów. Ograniczenia w korzystaniu z Obiektów **7**
III. OGÓLNE WARUNKI KORZYSTANIA Z OBIEKTÓW **7**
§ 9. Funkcje podstawowe w zakresie podejmowania decyzji związanych z udostępnianiem obiektów **7**
§ 10. Przepisy, Instrukcje, Regulaminy i Dokumenty uprawniające do uzyskania dostępu do infrastruktury i wykonywania przewozów **8**
§ 11. Organizacja przejazdu **8**
§ 12. Zasady akceptacji personelu **8**
§ 13. Szkolenie pracowników **8**
§ 14. Zasady akceptacji taboru kolejowego **8**
§ 15. Wymagania w zakresie sieci radiotelefonicznych i urządzeń sieci trakcyjnej **9**
§ 16. Wymagania dla taboru specjalnego **9**
§ 17. Wymagania w zakresie ochrony środowiska **10**
§ 18. Inne wymagania wynikające ze specyfiki przewozów **10**
IV. USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ JSK W OBIEKCIE **10**
§ 19. Zakres świadczonych usług **10**
§ 20. Usługi, które są świadczone na rzecz przewoźników w trakcie realizacji przejazdu w ramach udostępnienia obiektu infrastruktury usługowej: **10**
V. SKŁADANIE WNIOSKÓW, PRZYDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ LICENCJONOWANYM PRZEWOŹNIKOM KOLEJOWYM **10**
§ 21. Przydzielanie zdolności przepustowej Obiektu **10**
§ 22. Postępowanie w sytuacjach konfliktowych i przepełnienia infrastruktury usługowej obiektu - procedura koordynacyjna **11**
§ 23. Rezygnacja z niewykorzystanej zdolności przepustowej **11**
VI. ZASADY USTALANIA OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z OBIEKTU, MEDOTYKA WYZNACZANIA STAWEK JEDNOSTKOWYCH, ROZLICZANIE NALEŻNOŚCI **11**
§ 24. Metodyka wyznaczania opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej **11**
§ 25. Rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań **12**
§ 26. Rozliczanie należności, system zniżek **12**
VII. REALIZACJA UMOWY O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH **12**
§ 27. Realizacja przejazdów **12**
§ 28. Uprawnienia i obowiązki stron **13**
§ 29. Zezwolenia dla pracowników przewoźnika **15**
§ 30. Czynności sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel JSK **16**
§ 31. Kontrola (audyt) realizacji warunków udostępnienia infrastruktury kolejowej **17**
§ 32. Zgłaszanie gotowości składu manewrowego do odjazdu **18**
§ 33. Wzajemne powiadamianie stron **18**
§ 34. Tok postępowania w przypadku zaistnienia zdarzenia **18**
§ 35. Postępowanie w przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych i ograniczeń w korzystaniu z obiektów infrastruktury kolejowej oraz infrastruktury kolejowej JSK stycznej z obiektami **19**
§ 36. Przewóz materiałów sypkich **20**
Załącznik nr 1. Wykaz obiektów infrastruktury usługowej. Charakterystyka usług świadczonych w obiektach. Położenie obiektów **21**
Załącznik nr 2. Charakterystyka obiektu: podstawowe parametry techniczne **22**
Załącznik nr 3. Wzór wniosku o udostępnienie obiektów infrastruktury usługowej zlokalizowanych na bocznicach kolejowych zarządzanych przez JSK **23**

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) **24**
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) ... **24**
Załącznik nr 6. Wykaz przepisów wewnętrznych określających zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej JSK **24**
Załącznik nr 7. Plany schematyczne obiektów z naniesionymi punktami operacyjnymi i instalacjami, w których świadczone są usługi związane z koleją **25**
Załącznik nr 8. Ograniczenia w dostępie do obiektów infrastruktury usługowej JSK spowodowane przerwą eksploatacyjną **33**
Załącznik nr 9. Cennik zawierający stawki jednostkowe opłat za dostęp przez przewoźników kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej JSK i usługi kolejowe świadczone w obiektach **34**
Załącznik nr 10. Sprawozdanie z korzystania z terminalu towarowego ……. udostępnionego na bocznicy ……..... **35**
Załącznik nr 11. Projekt umowy o korzystanie z infrastruktury usługowej **36**
Załącznik nr 12. Klauzula etyczna i klauzule antykorupcyjne **41**
Wykaz zmian i uzupełnień **42**

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1. Podstawa prawna opracowania

1. Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003r. (tekst jedn.: Dz.U. z 2019r., poz. 710 z późn. zm.), zwana dalej Ustawą.
2. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U.UE.L.2012.343.32).
3. Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (Dz.U.UE.L.2017.307.1).
4. Statut Sieci Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. przyjęty uchwałą 221/VII/17 z dnia 7 grudnia 2017r.
5. Statut Obiektów Infrastruktury Usługowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. przyjęty uchwałą 221/VII/17 z dnia 7 grudnia 2017r.
6. Regulamin przyjęty został uchwałą nr 163/VII/19 Zarządu Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. i obowiązuje od 1 czerwca 2019r.
7. Celem Regulaminu jest umożliwienie wszystkim uprawnionym Przewoźnikom kolejowym (wnioskodawcom) dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją świadczonych w tych obiektach w niedyskryminacyjny sposób, w szczególności poprzez zapewnienie przejrzystości warunków dostępu do obiektów infrastruktury kolejowej - bocznicowej oraz informacji na temat opłat.

§ 2. Lokalizacja obiektów

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

§ 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 obiektów**, stosowane są pojęcia dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności z Ustawą i aktami wykonawczymi do niej.
2. Zapisy w *Regulaminie* wyczerpują wymogi art. 4 Rozporządzenia 2017/2177 w zakresie publikacji opisu obiektów infrastruktury usługowej oraz procedury koordynacyjnej w sytuacji niewystarczającej zdolności przepustowej Obiektów.
3. W *Regulaminie*, zamiast pełnej nazwy: Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o., stosuje się skrót JSK lub Operator.
4. W *Regulaminie*, zamiast pełnej nazwy obiektu infrastruktury usługowej - stosuje się skrót Obiekt.
5. W *Regulaminie*, zamiast pełnej nazwy: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., stosuje się skrót PLK.
6. W *Regulaminie*, zamiast pełnego brzmienia Umowy o korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej, stosuje się skrót Umowa.
7. 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.
Bocznica 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.
Plan obsługi bocznicy – opracowany przez przewoźnika kolejowego plan podstawiania i zabierania wagonów na torach zdawczo-odbiorczych obiektu infrastruktury usługowej.
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 bocznicą kolejową użytkownika.
Punkty handlowe – miejsca z dostępem do infrastruktury kolejowej punktowej, przeznaczone do odprawy rzeczy.
Regulamin obiektów – opracowanie opisujące obiekty infrastruktury usługowej i usługi związane z koleją, świadczone w Obiektach zlokalizowanych na bocznicach kolejowych zarządzanych przez Operatora obiektów - Jastrzębską Spółkę Kolejową Sp. z o.o., określające zasady i warunki dostępu do Obiektów oraz prawa i obowiązki Przewoźnika, który korzysta lub ma zamiar korzystać z Obiektu/ów.
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.
Skład manewrowy – tabor sprzęgnięty z pojazdem trakcyjnym (pojazdem szynowym z własnym napędem) użytym do wykonywania manewrów lub wykonywania przewozów w obrębie bocznicy, także przewozów pomiędzy bocznicą stacyjną a stacją obsługującą, któremu użytkownik bocznicy kolejowej/zarządca nie nadał statusu pociągu.
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, umożliwiający rozpoczynanie 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 – organizacja i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa.
Sytuacja nadzwyczajna – sytuacja, w której w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezalenie 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 infrastruktury usługowej zlokalizowany na bocznicy.
Towar niebezpieczny - materiał lub przedmiot, który zgodnie z ADR, RID lub ADN nie jest dopuszczony, odpowiednio, do przewozu drogowego, przewozu koleją lub przewozu żeglugą 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 szynowy wykonywany bez udziału przewoźnika kolejowego oraz bez należących do niego pojazdów kolejowych w ramach wewnątrzzakładowego procesu produkcji jednego lub kilku sąsiadujących przedsiębiorstw, w tym na obszarze górniczym – kopalń odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie którego pojazdy w nim uczestniczące nie wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstw lub wyjeżdżają wyłącznie na infrastrukturę prywatną.
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 pojazdu kolejowego – 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 – Umowa o korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej dalej zwaną Umową.
Usługa trakcyjna – działalność przedsiębiorcy polegająca na zapewnieniu pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego.
Użytkownik bocznicy kolejowej – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznica kolejowa.
Wykres ruchu – graficzne przedstawienie rozkładu jazdy w układzie współrzędnych drogi i czasu (wykres funkcji drogi w czasie).
Współczynnik korygujący 1,903 – uwzględniający obrót wagonu w stanie próżnym i ładownym na bazie masy netto towaru.

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/bocznicach, 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 z późn. zm.).
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).

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

1. JSK wykonuje zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na posiadanej sieci kolejowej w oparciu o przepisy *Ustawy* i przyjęty przez Zarząd JSK uchwałą nr 221/VII/17 statut sieci. oraz Ustawy z dnia 6 marca 2018r. Prawo przedsiębiorców (tekst jednolity Dz.U. z 2018r., poz. 646 z późn. zm.), Ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (tekst jednolity Dz.U. z 2019r., poz. 505 z późn. zm.) oraz innych obowiązujących regulacji. 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.
2. JSK wykonuje zadania zarządcy infrastruktury określone w art. 5.1. *Ustawy* i operatora obiektu infrastruktury usługowej, określone w *Rozdziale 6a Ustawy.*
3. JSK jest uczestnikiem rynku kolejowego niezależnym w sensie prawnym, własnościowym i organizacyjnym od przedsiębiorstw kolejowych (Przewoźników) 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. Charakterystyka usług świadczonych w obiektach. Położenie obiektów.
   - **Załącznik nr 2** Charakterystyka obiektu: podstawowe parametry techniczne.
   - **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 z naniesionymi punktami operacyjnymi i instalacjami, w których świadczone są usługi związane z koleją.
   - **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 i usługi kolejowe świadczone w obiektach.
   - **Załącznik nr 10** Sprawozdanie z korzystania z terminalu towarowego.
   - **Załącznik nr 11** Projekt umowy o udostępnianie obiektów infrastruktury usługowej.
   - **Załącznik nr 12** Klauzula etyczna i klauzule antykorupcyjne.

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
(032) 476 24 58
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* obiektów.

II. OPIS OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ, INFRASTRUKTURA KOLEJOWA OBIEKTÓW UDOSTĘPNIANA 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 udziela Dział Handlowy tel. 607 929 684.

§ 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. Zmiany właściwości technicznych, które mogą mieć istotny wpływ na eksploatację Obiektów. Ograniczenia w korzystaniu z Obiektów

1. W procesie udostępniania obiektów mogą wystąpić następujące ograniczenia eksploatacyjne:
   a) planowane zamknięcia torowe wynikające z potrzeby wykonania prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania,
   b) nieplanowane zamknięcia torowe wynikające z uszkodzeń infrastruktury kolejowej (np. usuwanie szkody wywołanej eksploatacją górniczą),
   c) ograniczenie ruchowe mające charakter nagły, wpływające na planową realizację przewozów, powstałe w wyniku wystąpienia uszkodzeń infrastruktury kolejowej i taboru,
   d) wystąpienie 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. JSK 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 z późn. zm.).
5. W każdym przypadku utraty ważności lub zmiany dokumentów uprawniających do korzystania z infrastruktury kolejowej, Przewoźnik zobowiązany jest do przedstawienia aktualnych dokumentów.

§ 11. Organizacja przejazdu

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

§ 12. 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 dojazdowych do miejsc odgałęzienia bocznic i autoryzacji ze znajomości bocznic.
2. Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności wynikające z *Umowy*, muszą być wyposażeni w imienne zezwolenia upoważniające do przebywania na całym lub ograniczonym obszarze kolejowym Zarządcy.

§ 13. Szkolenie pracowników

1. Szkolenia pracowników przewoźnika, 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.

§ 14. 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 z późn. zm.). *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych* (Dz. U. z 2014r., poz. 720 z późn. zm.) 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 z późn. zm.).
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/toru dojazdowego do bocznicy 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.
5. Urządzenia radiotelefoniczne winny spełniać wymagania *Ustawy z dnia 16 lipca 2004r. Prawo telekomunikacyjne* (tekst jedn. Dz.U. z 2018r., poz. 1954 z późn. zm.) oraz przepisów wydanych na podstawie Art. 20 *Ustawy*.
6. Zestawy kołowe pojazdów kolejowych powinny zapewniać elektryczne zwieranie toków szynowych- rezystancja zestawów kołowych nie może być większa niż 50 mΩ.

§ 15. 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 2018r., poz.1954 z późn. zm.),
   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.
5. Operatorem systemu dystrybucji energii elektrycznej, do którego przyłączona jest sieć trakcyjna 3kV DC jest PKP Energetyka S.A.
6. Przewoźnicy korzystający z energii elektrycznej na cele trakcyjne zobowiązani są do umowy w zakresie sprzedaży energii elektrycznej z przedsiębiorstwem energetycznym.

§ 16. 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. 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.

§ 17. 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. 2018r., poz. 799 z późn. zm.).
2. Przewoźnicy korzystający z infrastruktury kolejowej Obiektu odpowiadają za wszelkie emisje do środowiska na obszarze kolejowym lub poza nim, powstałe w wyniku prowadzonej przez nich działalności.
3. W przypadku spowodowania przez Przewoźnika zanieczyszczenia środowiska, bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku, Przewoźnik ponosi koszty podjętych działań zapobiegawczych i naprawczych, o których mowa w ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz.U. z 2018 r., poz. 954 z późn. zm.).
4. Zgodnie z art. 7 ust. 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz.U. z 2018r. poz. 799 z późn. zm.) podmiot powodujący zanieczyszczenie środowiska ponosi koszty usunięcia skutków tego zanieczyszczenia.

§ 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 z późn. 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

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. Obsługa 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. SKŁADANIE WNIOSKÓW, PRZYDZIELANIE 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) poświadczone 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 W*niosku – wnioski* złożone w terminie rozpatruje się przed wnioskami złożonymi po terminie,
   c) optymalne wykorzystanie zdolności przepustowej oraz parametrów techniczno-eksploatacyjnych obiektu,
   d) wnioski złożone po ww. terminie (wniosek ad hoc) rozpatrywany jest w miarę możliwości przydzielenia zdolności przepustowej.
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 - procedura koordynacyjna

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 związanego z dostępem do Obiektu bądź świadczeniem usług kolejowych w Obiekcie 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 najlepiej zabezpieczyć potrzeby transportowe zakładów górniczych JSW S.A.

§ 23. Rezygnacja z niewykorzystanej zdolności przepustowej

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

VI. ZASADY USTALANIA OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z OBIEKTU, MEDOTYKA 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. 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.
   2.2. 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.
   2.3. Opłat nie nalicza się za przejazdy technologiczne związane z utrzymaniem i naprawą infrastruktury kolejowej.
   2.4. Do opłat, o których mowa w niniejszym paragrafie, naliczany jest na podstawie odrębnych przepisów należny podatek VAT od towarów i usług.

§ 25. Rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań

1. Niedotrzymanie zobowiązań wynikających z *Umowy* powoduje odpowiedzialność z tytułu szkody wyrządzonej drugiej stronie.
2. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z *Umowy* jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji wyższej w szczególności katastrof, pożarów, powodzi, strajków, jak również innych zdarzeń wynikających z działania siły wyższej, na które strony nie mają wpływu, lecz które utrudniają pełne lub częściowe wypełnienie zobowiązań wynikających z Umowy.
3. 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.
4. 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 wymaganych standardów.

§ 26. Rozliczanie należności, system zniżek

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 opóźnienie w regulowaniu należności mogą być naliczane odsetki.
4. JSK dopuszcza możliwość stosowanie ulg bądź zniżek w opłatach za korzystanie z usług świadczonych w Obiektach na równych i niedyskryminacyjnych zasadach pod warunkiem otrzymania zewnętrznego finansowania podstawowej działalności operatorskiej.

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 bocznicy i zasady ruchu kolejowego ujęte w regulaminie pracy bocznicy kolejowej. Wyciąg z regulaminu pracy bocznicy 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 wspomagania 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 2015 r., poz. 360 z późn. 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 bocznicy kolejowej,
   d) zaspokaja dodatkowe i doraźne potrzeby przewozowe Przewoźnika, nieujęte w planie obsługi bocznicy, 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 *Regulaminu*,
   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 na bocznicy (w Obiekcie),
      - zaistnieniu zdarzeń, o wystąpieniu których Operator był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec np.: strajk, blokada przejazdu, demonstracja,
      - niedopuszczeniu do przejazdu lub zatrzymania przejazdu pojazdu kolejowego (w składzie manewrowym) Przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pojazd kolejowy (skład manewrowy), albo obsługującej go osoby, wymagań określonych w § 31 *Regulaminu*,
   h) informuje Przewoźnika o konieczności wprowadzenia długotrwałych ograniczeń ruchowych, w tym w szczególności wynikających z nagłej potrzeby wykonania robót na bocznicy (w Obiekcie) przez Operatora lub na jego zlecenie,
   i) 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,
   j) organizuje i przeprowadza, na wniosek Przewoźnika – w trybie i wg zasad określonych w odrębnej umowie – niezbędne szkolenia i egzaminy pracowników przewoźnika,
   k) współdziała, na warunkach określonych w odrębnych umowach z innymi Zarządcami Infrastruktury Kolejowej, w zakresie przejazdów po liniach /odcinkach kolejowych przylegających do punktu styku,
   l) powiadamia Przewoźnika o zmianach w regulaminach i przepisach wewnętrznych obowiązujących u Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, stanowiących podstawę dla wykonywania *Umowy* w terminie nie późniejszym niż 15 dni przed wejściem zmian w życie,
   m) wydaje odpłatnie wyciągi z regulaminów pracy bocznicy 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. 2016r., poz.328 z późn. 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 bocznicy, 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 *Regulaminu*,
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 zsypowych 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 z późn. 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 jednolity Dz. U. 2015r., poz. 50 z późn. zm.),
   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 jakiekolwiek 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 dokumentacje, 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 bocznicy 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 bocznicy dotyczących dopuszczonej 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 Obiektu.
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

Czynności sprawdzające wykonują 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.	Przybory sygnałowe, kamizelkę ostrzegawczą, sprawny radiotelefon zapewniający łączność z maszynistą.
4	Inni pracownicy Przewoźnika	a) dokument tożsamości wydany przez Przewoźnika (legitymacja służbowa), b) uprawnienie do wykonywania czynności wydane przez przewoźnika.	Kamizelkę ostrzegawczą.

§ 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 odchyleń 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 bocznicy.	Niespełnienie wymagań któregokolwiek 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 JSK E-1, d) przyborów sygnałowych, e) specjalistyczne wyposażenie w przypadku przewozu materiałów niebezpiecznych.	Braki wyposażenia ujęte w którymkolwiek z punktów a)-e) eliminują pojazd wydany do ruchu. Pojazd z obrotu eliminują braki ujęte w pkt. d).	Opis braków wyposażenia i podjętych decyzji.	Osoby wskazane w poz. 1.
4.	W zakresie zestawiania składu manewrowego – zapewnienie wagonów z czynnym hamulcem na końcu (ewentualnie na początku) składu.	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.
5.	W zakresie diagnozowania stanu technicznego zestawów kołowych pojazdów szynowych.	Stwierdzenie: - zagrzanych 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 z i do bocznicy zgłasza odpowiednio dyżurnemu ruchu właściwej bocznicy bądź stacji maszynista prowadzący skład manewrowy/pociąg (pojazd kolejowy).
2. Zgłoszenie dokonywane jest za pomocą urządzeń radiołączności 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 przewozową towaru oraz numer identyfikacyjny zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami,
   h) informacji o przyjętej do przewozu przesyłki nadzwyczajnej,
   i) godziny zgłoszenia.
3. Fakt zgłoszenia gotowości składu manewrowego do odjazdu odnotowany jest przez właściwego 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 32 47 52 684) 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 zlokalizowanym na bocznicy stacyjnej 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.U.UE.L320 z 17.11.2012r.) oraz wzajemnej wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa systemu kolejowego.
4. W związku z ruchem składów manewrowych pomiędzy Obiektem zlokalizowanym na bocznicy stacyjnej 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. (z późniejszymi zmianami) w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.U.UE.L121 z 03.05.2013r.) w odniesieniu do zagrożeń, którymi nie są w stanie zarządzać samodzielnie.

§ 34. Tok postępowania w przypadku zaistnienia zdarzenia

1. W przypadku wystąpienia zdarzenia na obszarze kolejowym Zarządcy Infrastruktury Kolejowej JSK, uczestnicy zdarzenia 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 z późn. zm.) oraz *Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym JSK-R3*.
2. Uczestnicy zdarzenia 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/Operatora z udziałem Przewoźnika.
4. Komisję kolejową powołuje się w celu prowadzenia postępowania wyjaśniającego zdarzenie kolejowe stosownie do postanowień *Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym 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 obiektów infrastruktury kolejowej oraz infrastruktury kolejowej JSK stycznej z obiektami

1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu rzeczy, JSK jest zobowiązana do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej.
2. 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/bocznicy, 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/bocznicy kolejowej JSK przesłanym e-mailem lub faksem.
3. W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, JSK podejmuje działania (z uwzględnieniem interesów i po zasięgnięciu opinii zainteresowanych przewoźników), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych. W tym celu JSK może wprowadzić w szczególności: zmniejszenie prędkości jazd manewrowych, zastosowanie zastępczych środków trakcyjnych, odstawienie składów na jednym torze itp.
4. W sytuacji ograniczenia zdolności przepustowej Obiektu zlokalizowanego na bocznicy 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 skład manewrowy w większym stopniu spowoduje zabezpieczenie potrzeb przewozowych zakładów górniczych JSW S.A. i zakładów koksowniczych WZK Victoria S.A.
5. W przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, tj. konieczności „ściągnięcia" uszkodzonego taboru lub taboru z przemieszczonym ładunkiem, w celu przywrócenia możliwości przejazdu, JSK ma prawo do użycia pojazdu kolejowego z napędem Przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika Przewoźnika (maszynisty, rewidenta), posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu usunięcia ze szlaku uszkodzonego pojazdu kolejowego tego Przewoźnika oraz innego przewoźnika. Dotyczy to również przypadków konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru ze składu, który z powodu usterki taboru uniemożliwiającej jego dalszą jazdę, został zatrzymany na bocznicy oraz gdy zatrzymany skład blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność Obiektu. Użycie pojazdu kolejowego z napędem Przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika Przewoźnika przez JSK może być zastosowane jedynie w celu „ściągnięcia" uszkodzonego pojazdu do najbliższej stacji/bocznicy, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do przestawienia uszkodzonego taboru na tor boczny bocznicy i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu pojazdu kolejowego z pociągu. W przypadkach, kiedy konieczność dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem spowodowana jest winą Przewoźnika, rozliczenie kosztów poniesionych z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w *Umowie*.
6. Dla przywrócenia ruchu po torze szlakowym lub stacyjnym – w przypadkach, o których mowa w ust. 5 – JSK ma również prawo użyć zespołów kolejowego ratownictwa technicznego. Kosztami działań zespołów kolejowego ratownictwa technicznego, o których mowa wyżej, JSK obciąża Przewoźnika.

7. Przewoźnik i JSK zobowiązane są do pokrycia udokumentowanych kosztów bezpośrednich (tj. wyłącznie uzasadnione koszty bez narzutów i marży zysku), wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych spowodowanych przyczynami leżącymi po ich stronie.
8. Zwroty opłat, obciążenia z tytułu ponoszonych kosztów likwidacji skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, użycia pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych, o których mowa w ust. 5, w tym również spowodowanych przez JSK oraz inne rozliczenia, dokonywane są odpowiednio – zarówno przez JSK i Przewoźnika – z zachowaniem terminów płatności wynikających z *Umowy*, na rachunek JSK lub Przewoźnika.
9. W przypadku, gdy Przewoźnik korzystający z obiektów infrastruktury usługowej w zakresie torów znajdujących się przy placach, rampach ładunkowych lub innych miejsc niezarządzanych przez JSK, na których odbywają się prace ładunkowe, zakończy czynności i pozostawi próżny skład, uniemożliwiając innemu Przewoźnikowi korzystanie z tych torów w celu załadunku lub wyładunku np. kruszyw, węgla zainteresowany Przewoźnik zgłasza do dyspozytora JSK propozycję przestawienia próżnych wagonów na inny tor i właściwe ich zabezpieczenie. Dyspozytor JSK, o którym mowa powyżej, uzgadnia z Przewoźnikiem, którego próżny skład zajmuje ww. tory, przestawienie tych wagonów na inny tor przez Przewoźnika zainteresowanego korzystaniem z torów. Przewoźnik realizujący prace manewrowe ponosi pełną odpowiedzialność wobec Przewoźnika, którego tabor jest przestawiany za uszkodzenia taboru lub inne szkody zaistniałe w taborze podczas wykonywanych prac manewrowych. Koszty powstałe z tego tytułu obciążają Przewoźnika, który pozostawił próżny skład i będą rozliczone przez JSK na podstawie faktury wystawionej przez Przewoźnika wykonującego prace manewrowe, na zasadach określonych w ust. 5.
10. Pozostawienie taboru na torach zdawczo-odbiorczych niezamówionego przez zakład górniczy bądź inne uporczywe blokowanie torów taborem Przewoźnika, JSK traktować będzie jako utrudnienia eksploatacyjne, o których mowa w ust. 5. W tych przypadkach JSK ma prawo do użycia zasobów innego przewoźnika w celu przywrócenia niezakłóconego ruchu, a kosztami obciąży dysponenta taboru zbędnego dla procesu produkcyjnego zakładów górniczych Jastrzębskiej Spółki Węglowej 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 pylących powierzchnie ładunkowe należy pokryć (zrosić) wodnymi roztworami koloidalnymi substancji błonotwórczych bądź ładunek zabezpieczyć oponami wagonowymi.

Jastrzębie-Zdrój, 1 czerwca 2020r.

Załącznik nr 1. Wykaz obiektów infrastruktury usługowej. Charakterystyka usług świadczonych w obiektach. Położenie obiektów

Wykaz obiektów infrastruktury usługowej zlokalizowanych na bocznicach			
Usługi świadczone w obiektach	**Dojazd do obiektu / punkt styku**	**Lokalizacja obiektu**	**Infrastruktura czynna/ nieczynna/ prywatna/ ogólnodostępna**
Przewozy składami manewrowymi w obrębie bocznicy, podstawianie wagonów pod rampy rozładunkowe, zabieranie próżnych wagonów po rozładunku.	**Linią 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"- Dokument uprawniający do eksploatacji: Świadectwo Bezpieczeństwa.	Czynna, ogólnodostępna dla uprawnionych przewoźników.
Przyjmowanie wagonów z przeznaczeniem do zakładu koksowniczego na torach zdawczo-odbiorczych pomiędzy bocznicą a stacją Wałbrzych Fabryczny i transport składami manewrowymi do bocznicy. Obsługa bocznicy polegająca na obsłudze punktów za i wyładunkowych bocznicy. Rozrząd składów manewrowych, obsługa punktów za i wyładunkowych bocznicy, formowanie składów manewrowych. Zdawanie wagonów składami manewrowymi z bocznicy na tory zdawczo-odbiorcze pomiędzy bocznicą a stacją Wałbrzych Fabrycznych.	**Linią 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" - Dokument uprawniający do eksploatacji: Świadectwo Bezpieczeństwa.	Czynna, ogólnodostępna dla uprawnionych przewoźników.
1. Przewozy próżnych wagonów w składach całopociągowych do terminalu zdawczo-odbiorczego z przeznaczeniem pod załadunek węgla. 2. Przewozy składami manewrowymi w obrębie bocznicy, 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.	**Linią kolejową nr 149 Zabrze Makoszowy - Leszczyny PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.** Odgałęzia się w stacji Knurów: a) od toru nr 4a rozjazdem nr 5 w km 10,900, b) od toru nr 2 rozjazdem nr 29 a/b w km 12,100, c) od toru nr 4 rozjazdem nr 27 c/d w km 12,000, d) od toru nr 1 rozjazdem nr 32 w km 12,163 linii kolejowej nr 149 Zabrze Makoszowy – Leszczyny, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. **Linią kolejową nr 27 Knurów - Budryk Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o.** **Linią kolejową nr 305 Nieborowice – KnS (KWK Knurów) KP Kotlarnia - Linie Kolejowe Sp. z o.o.** Odgałęzia się w stacji Knurów: a) od toru nr 1N w km 2,131 linii kolejowej nr 305 Nieborowice – KnS (KWK Knurów) zarządzanej przez KP Kotlarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o.	Bocznica JSW KWK Knurów Szczygłowice - Ruch Knurów - Dokument uprawniający do eksploatacji: Świadectwo Bezpieczeństwa.	Czynna, ogólnodostępna dla uprawnionych przewoźników.

Załącznik nr 2. Charakterystyka obiektu: podstawowe parametry techniczne

Podstawowe parametry Bocznicy Kolejowej Knurów Zwałowisko

1. Tory bocznicowe są zbudowane z szyn typu S-49 na podkładach drewnianych, na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie typu „K".

2. Prędkość maksymalna 25 km/h.

3. Całkowita długość użyteczna torów bocznicy kolejowej wynosi 1 673 m.

4. Długość toru szlakowego wynosi 3 957 m.

5. Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 20 ton/oś (196 kN).

6. 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 21,0 t/oś (205 kN/oś).

5. Prędkość maksymalna 25 km/h.

Bocznica JSW KWK Knurów Szczygłowice - Ruch Knurów

1. Tory bocznicowe są zbudowane z szyn typu S-49 na podkładach drewnianych, na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie typu „K".

2. Prędkość maksymalna 25 km/h.

3. Całkowita długość torów bocznicy wynosi 31 381 m.

4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 22 tony/oś (215 kN).

5. 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 ‰.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Spółka z o.o.
44-330 Jastrzębie-Zdrój ul. Górnicza 1
e-mail: jsk@jsk.pl; www.jsk.pl
tel. 032 475 95 80-89
fax. 032 475 95 87

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 pociągów na liniach JSK
2	**JSK - R2** - Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych
3	**JSK - R3** - Instrukcja o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym
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 - R12** - Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej
7	**JSK - R20** - Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych
8	**JSK - R34** - Instrukcja o technice pracy manewrowej
9	**JSK - E1** - Instrukcja sygnalizacji na liniach JSK
10	**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 pociągów na liniach JSK
2	**JSK - R2** - Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych
3	**JSK - R4** - Instrukcja o przewozie materiałów niebezpiecznych na liniach i bocznicach kolejowych JSK
4	**CIM** - Przepisy o międzynarodowym przewozie towarów
5	**RID** - Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych

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

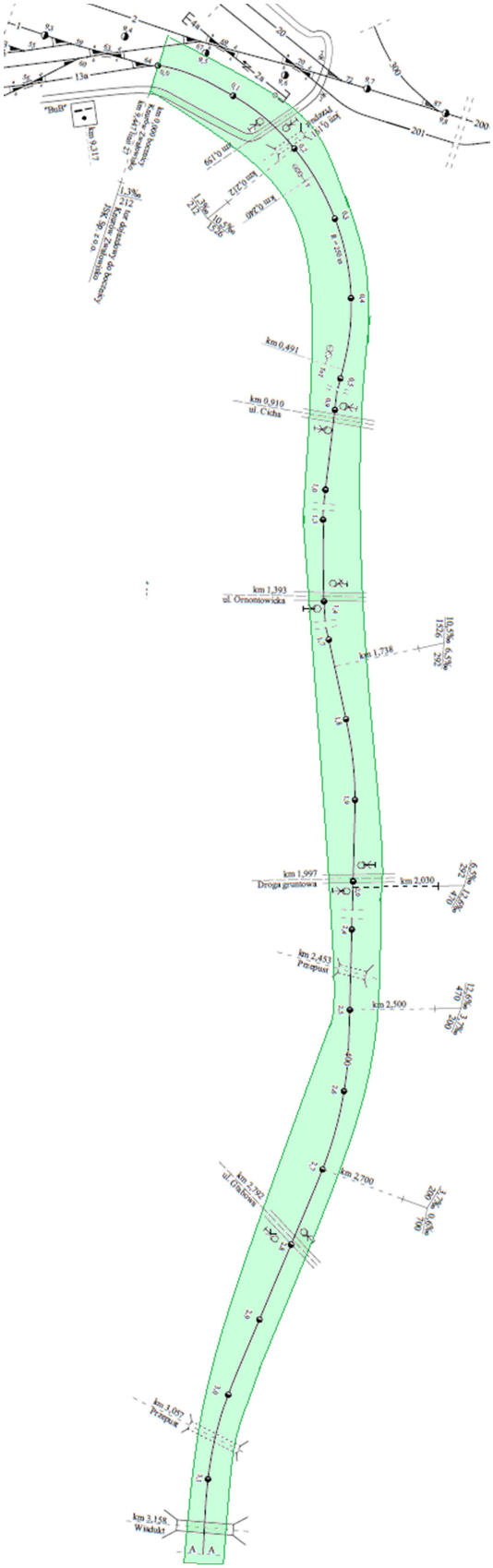
Załącznik nr 6. Wykaz przepisów wewnętrznych określających zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej JSK

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

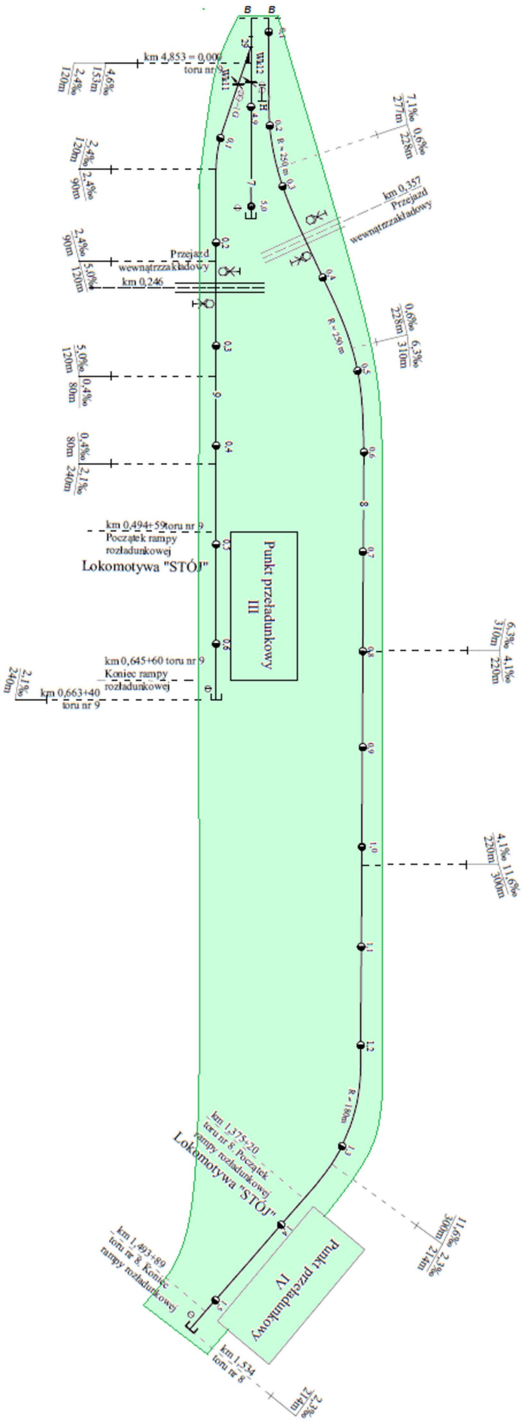
Instrukcje JSK dostępne są na stronie: **https://www.jsk.pl/firma/instrukcje/**

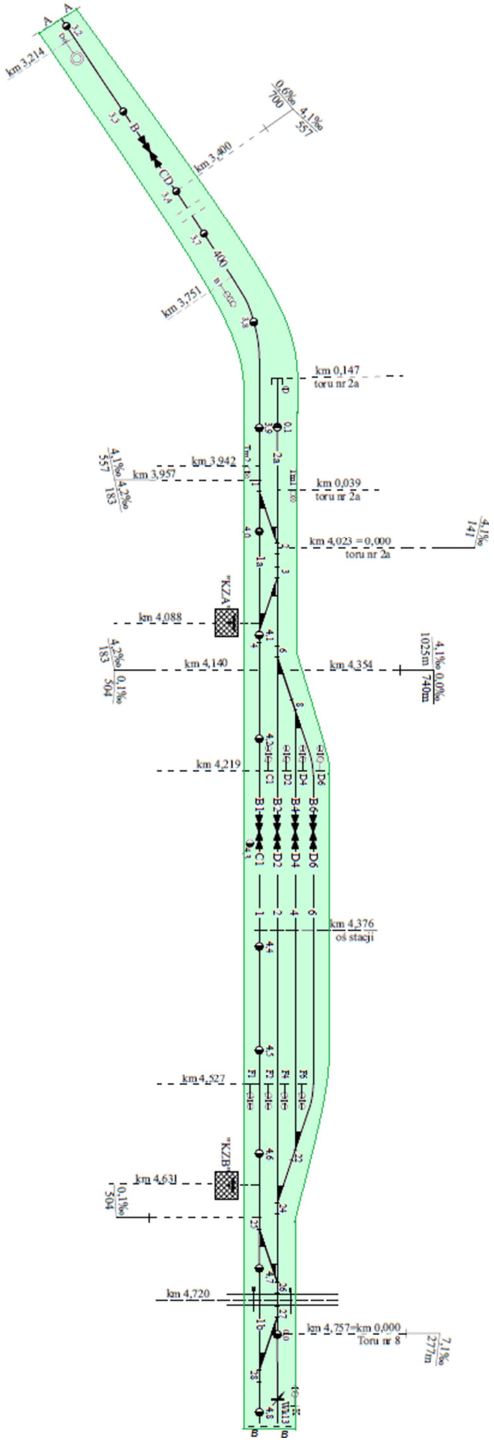
Załącznik nr 7. Plany schematyczne obiektów z naniesionymi punktami operacyjnymi i instalacjami, w których świadczone są usługi związane z koleją

1. Terminal kolejowy Centralne Składowisko Odpadów Górniczych



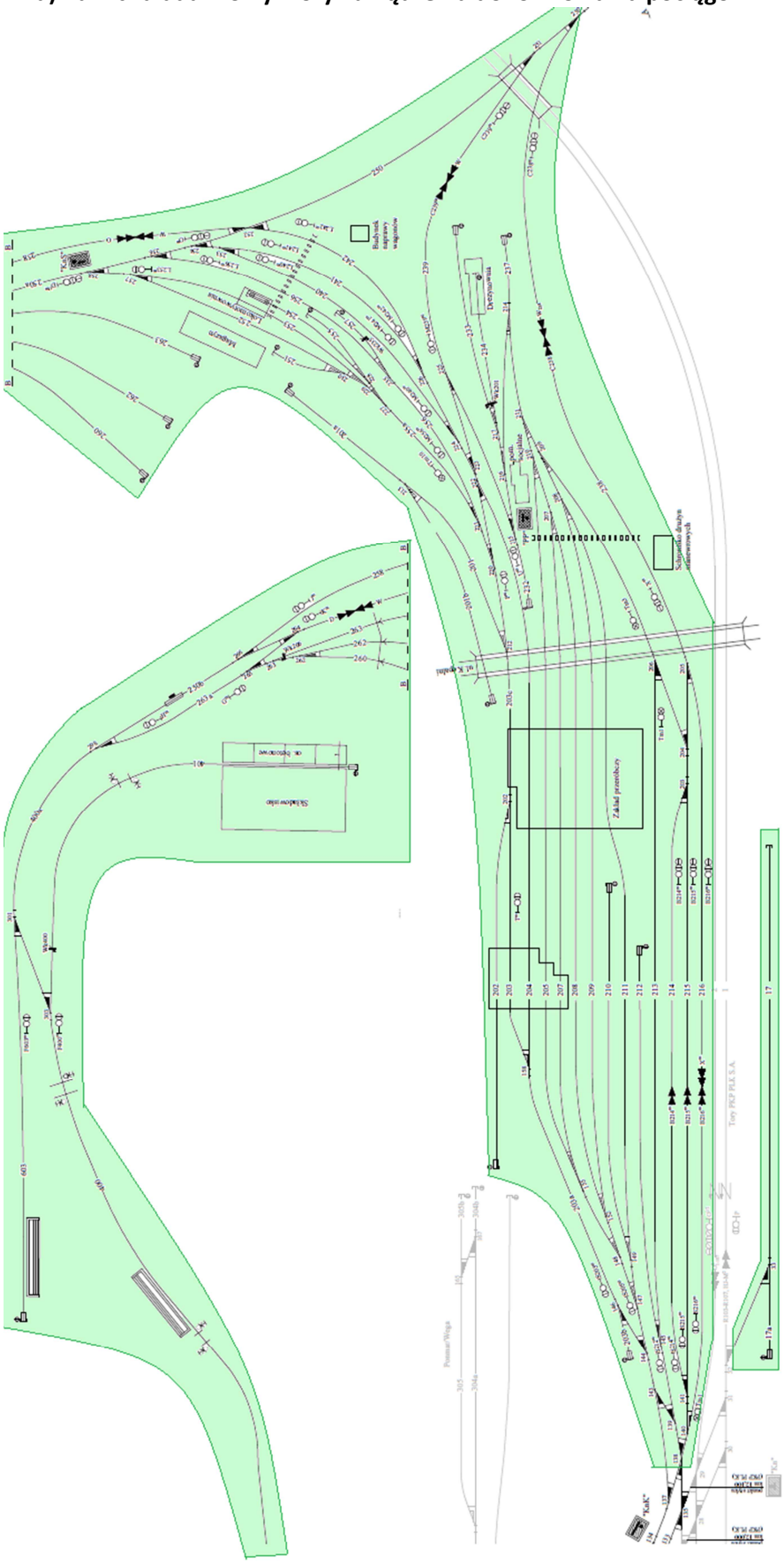
Jastrzębska Spółka Kolejowa Spółka z o.o.
44-330 Jastrzębie-Zdrój ul. Górnicza 1
e-mail: jsk@jsk.pl; www.jsk.pl
tel. 032 475 95 80-89
fax. 032 475 95 87



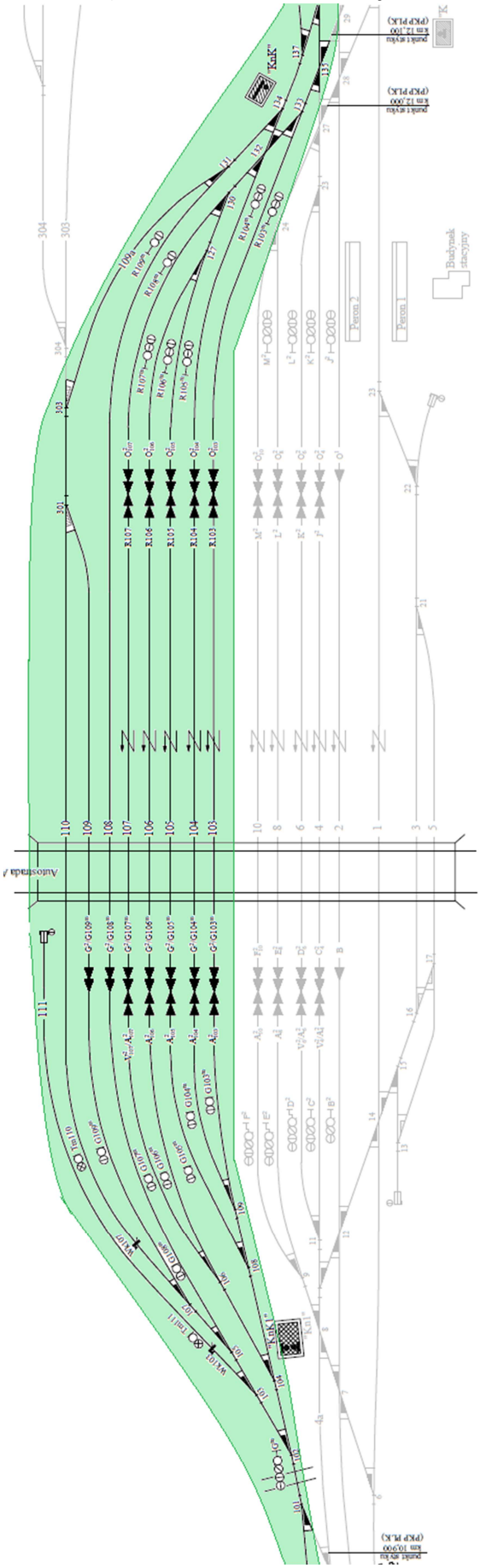


2. Terminal kolejowy KWK Knurów Szczygłowice- „Ruch Knurów”:

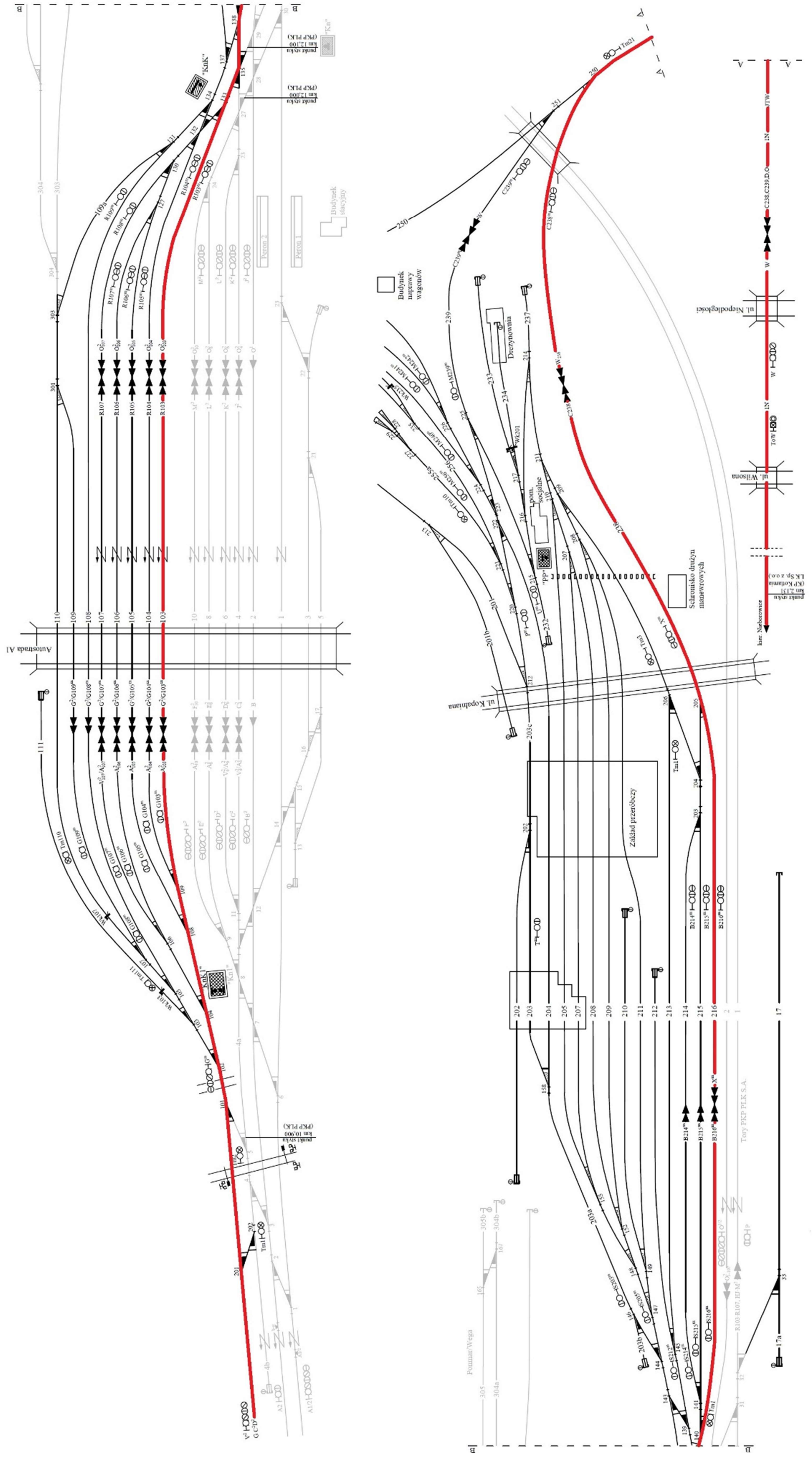
a) Punkt załadunkowy. Tory i urządzenia do formowania pociągów



b) Punkt zdawczo-odbiorczy

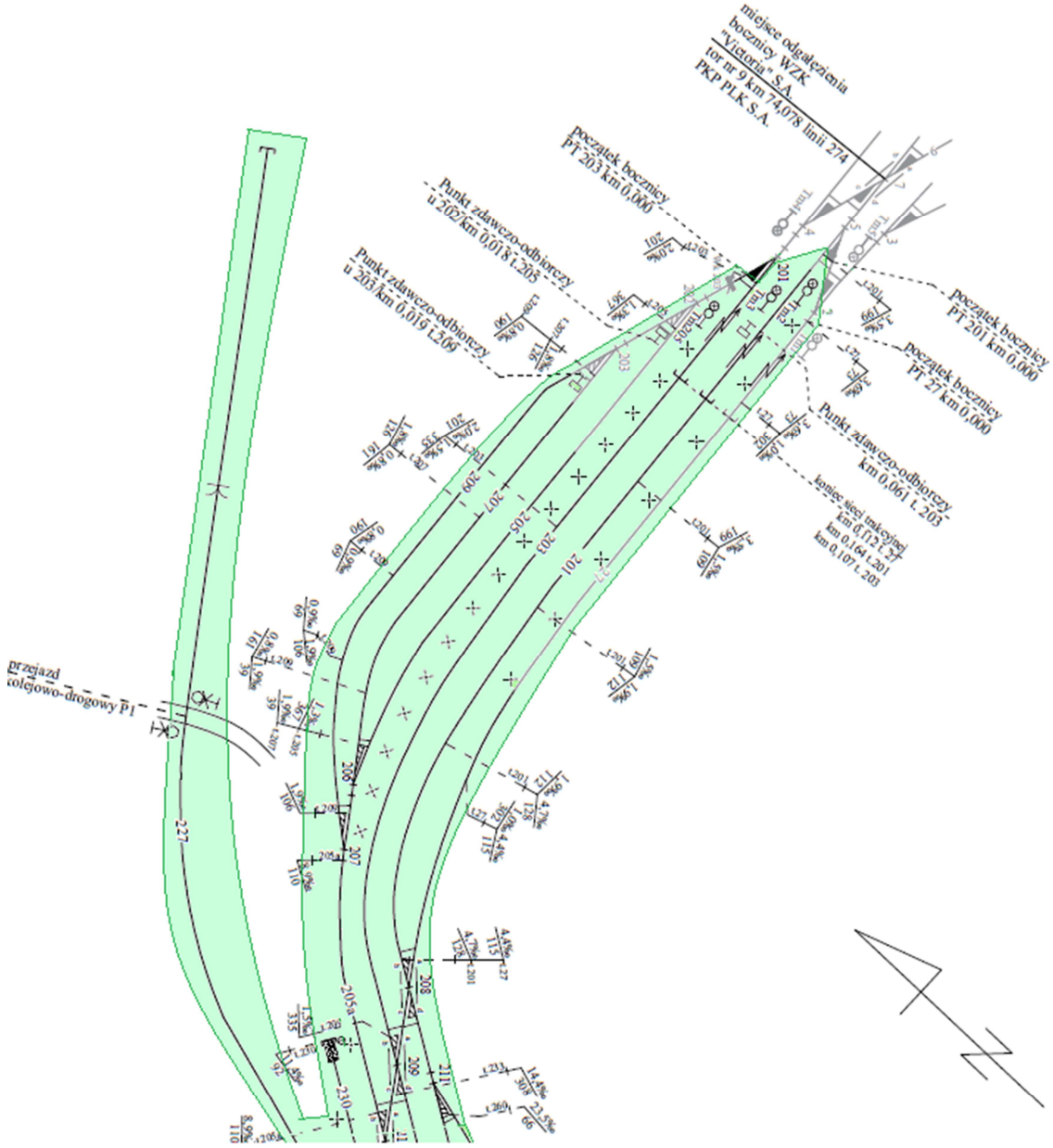


c) Przewozy tranzytujące przez bocznicę

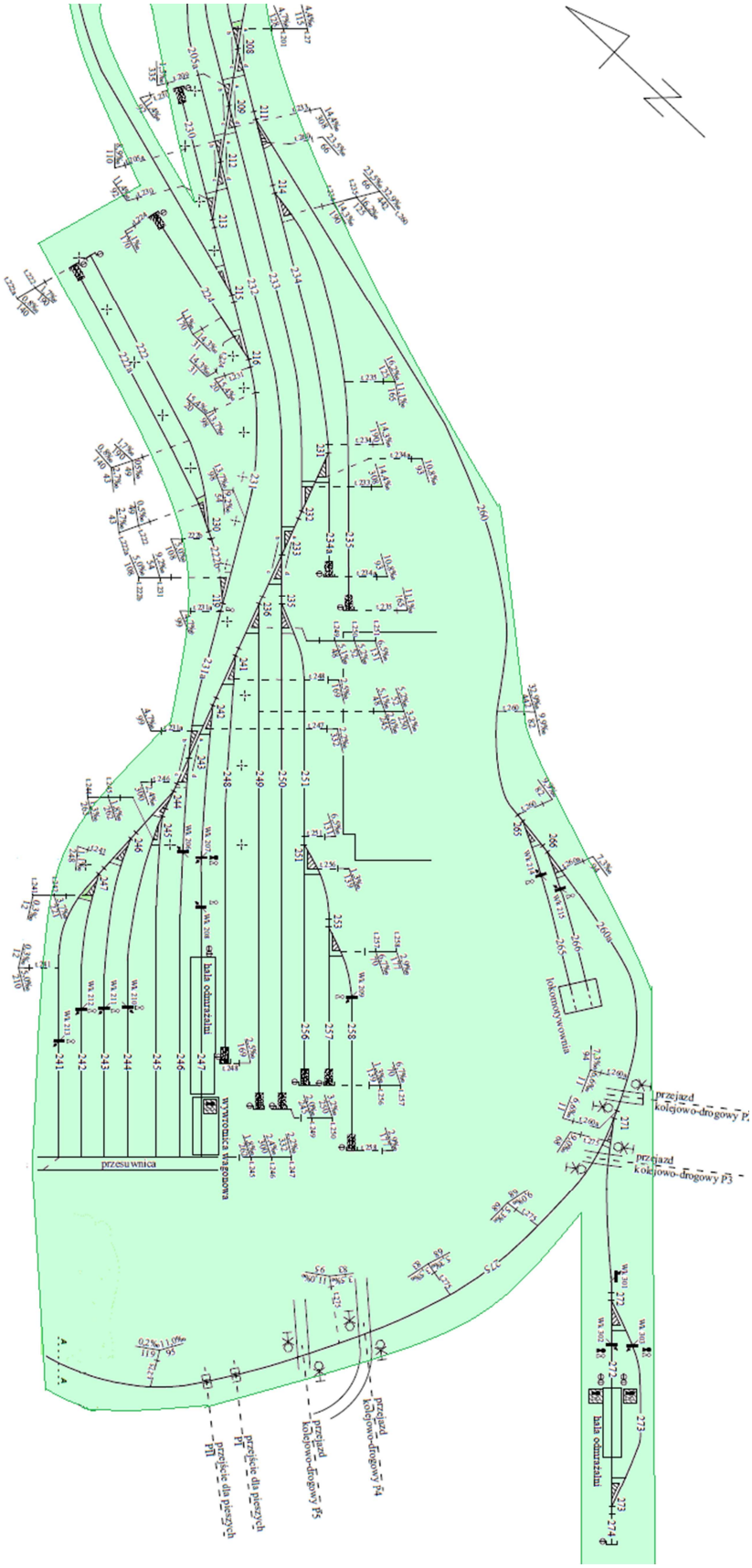


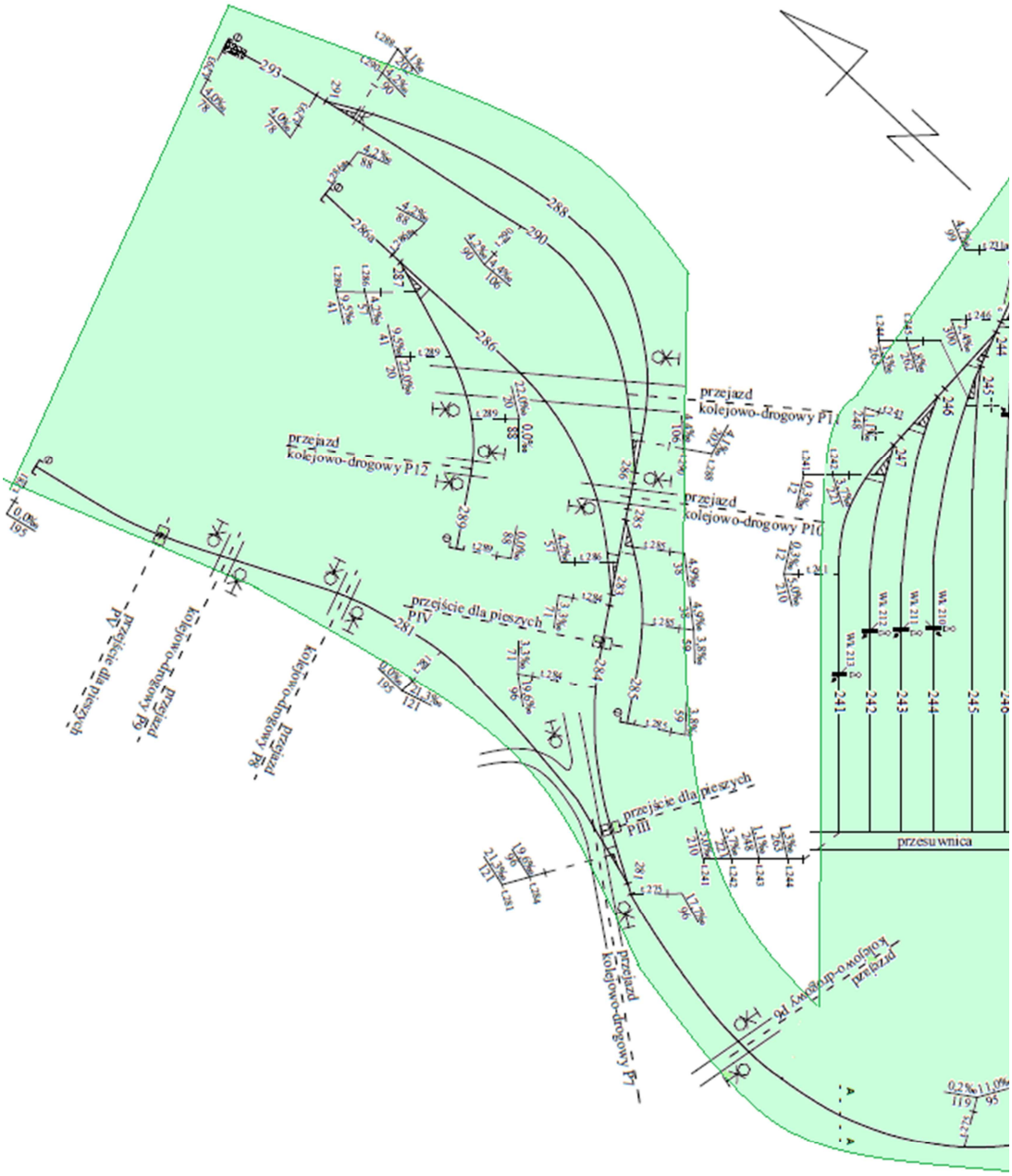
3. Terminal kolejowy WZK Victoria:

a) Punkt zdawczo-odbiorczy



b) Zakład WZK Victoria




przejazd kolejowo-drogowy P12
przejazd kolejowo-drogowy P10
przejście dla pieszych PIV
przejście dla pieszych PIII
przejazd kolejowo-drogowy P7
przejazd kolejowo-drogowy P6
przejazd kolejowo-drogowy P8
przejazd kolejowo-drogowy P9
przejście dla pieszych P4
przesuwnica

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	Terminal towarowy Centralne Składowisko Odpadów Górniczych	Od godz. 14 soboty lub pierwszego dnia wolnego po dniu roboczym	Do godz. 6 poniedziałku lub innego dnia poświątecznego	Przerwa eksploatacyjna stacji Budryk
-----	Terminal towarowy KWK Knurów	Od godz. 14 soboty lub pierwszego dnia wolnego po dniu roboczym	Do godz. 6 poniedziałku lub innego dnia poświątecznego	Przerwa eksploatacyjna KWK Knurów-Szczygłowice

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.

4. Dopuszcza się złożenie przez Przewoźnika zamówienia na pracę posterunków ruchu w przerwie eksploatacyjnej. W tym przypadku JSK obciąży Przewoźnika opłatą wynikającą z rzeczywistych kosztów poniesionych przez Zarządcę w związku z dodatkowym zatrudnieniem niezbędnego personelu.

Załącznik nr 9. Cennik zawierający stawki jednostkowe opłat za dostęp przez przewoźników kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej JSK i usługi kolejowe świadczone w obiektach

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** **W okresie od 1.01.2020r. do 31.12.2020r. przyznaje się ulgę wartości 0,40zł**	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** **W okresie od 1.05.2020r. do 31.12.2020r. przyznaje się ulgę w opłacie wysokości 5%**	Przewozy próżnych wagonów w składach całopociągowych do terminalu zdawczo-odbiorczego z przeznaczeniem pod załadunek węgla. Korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów/manewrowych (praca manewrowa z wykorzystaniem co najmniej dwóch torów), Przewozy węgla w obszarze terminalu. Przewozy/podstawianie wagonów pod załadunek kamienia, przewóz kamienia i obsługa punktów rozładunkowych.
		1 obsługa	**80,30**	Obsługa grupy torów zdawczo-odbiorczych terminalu: -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**	Przewozy tranzytujące przez bocznicę.
3.	**Terminal towarowy WZK Victoria**	**100% przepustowości obiektu / m-c**	**~~40 141,00 /~~** **od 1 stycznia 2020r. 56 197,00 zł** **W okresie od 1 lipca 2020r. do 31 grudnia 2020r. przyznaje się ulgę w opłacie wysokości 3 000,00 zł**	Przyjmowanie wagonów z przeznaczeniem do zakładu koksowniczego na torach zdawczo-odbiorczych stacji Wałbrzych Fabryczny i transport składami manewrowymi do bocznicy. Obsługa bocznicy polegająca na obsłudze punktów za i wyładunkowych bocznicy. Rozrząd składów manewrowych, obsługa punktów za i wyładunkowych bocznicy, formowanie składów manewrowych. Zdawanie wagonów składami manewrowymi z bocznicy 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 umożliwiająca realizację przejazdu. Udział pracowników JSK w pilotowaniu przejazdu.**	**Roboczogodzina**	**50,00**	Wnioskuje przewoźnik

Załącznik nr 10. Sprawozdanie z korzystania z terminalu towarowego …… udostępnionego na bocznicy ……

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

Załącznik nr 11. Projekt umowy o korzystanie z infrastruktury usługowej

UMOWA NR ……/JSK/2020
O KORZYSTANIE Z OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

zawarta w dniu …… 2020r. w Jastrzębiu - Zdroju pomiędzy:

Jastrzębską Spółką Kolejową Sp. z o.o. z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju przy ul. Górniczej 1, wpisaną do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Gliwicach X Wydział Gospodarczy KRS pod numerem 0000017437, posiadającą nr NIP: 6331960412, REGON: 273848477, o kapitale zakładowym 108 672 500,00 PLN, którą reprezentują:

1. Artur Stroka – Prezes Zarządu,

2. Adam Rzepski – Z-ca Prezesa Zarządu,

zwaną dalej Operatorem obiektu infrastruktury usługowej lub Zarządcą,

a

…….. z siedzibą w …… przy ul. …… wpisaną do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy w ……, …… Wydział Gospodarczy KRS pod numerem KRS …… posiadającą nr NIP: ……, REGON: ……, o kapitale zakładowym ……..,00 PLN, którą reprezentują:

1. …….. – ……..,

2. …….. – ……..,

zwaną dalej Przewoźnikiem, a łącznie dalej zwanych Stronami.

OŚWIADCZENIE STRON

1. Operator obiektów infrastruktury usługowej wymienionych w Załączniku nr 1 do Umowy zwany dalej Operatorem, oświadcza, że prowadzi działalność gospodarczą polegającą na zarządzaniu obiektami infrastruktury usługowej (OIU) zlokalizowanych na bocznicach kolejowych, wymienionych w Załączniku nr 1. Operator eksploatuje bocznice na podstawie przepisów art. 17d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2019r., poz. 710 z późn. zm.) zwanej dalej Ustawą, przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018r. Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2019r., poz. 1292 z późn. zm.), posiada tytuł prawny do bocznic i świadectwa bezpieczeństwa.
2. Warunkiem dostępu Przewoźnika do obiektu Zarządcy jest posiadanie ważnych dokumentów, o których mowa w art. 17e ust. 1-3 Ustawy. Przewoźnik oświadcza, że prowadzi działalność gospodarczą, polegającą na wykonywaniu kolejowych przewozów rzeczy, na podstawie licencji nr …… udzielonej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzją z dnia ……..r. wydanej na czas nieokreślony oraz że posiada Certyfikat Bezpieczeństwa cz. A nr PL ……. wydany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dnia …….. r. ważny do …….. r. i Certyfikat Bezpieczeństwa cz. B nr PL …… wydany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dnia ……. r. ważny do ……..r.
3. Przewoźnik oświadcza, że w obiektach infrastruktury usługowej, wymienionych w Załączniku nr 1 zlokalizowanych na bocznicach, dalej zwanymi obiektami, realizował będzie przewozy kolejowe rzeczy na zasadach jazd manewrowych w okresie obowiązywania Umowy o korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej - zwanej dalej Umową - przy wykorzystaniu pojazdów kolejowych spełniających warunki bezpieczeństwa ruchu kolejowego określone w art. 20 Ustawy oraz przy zatrudnieniu pracowników spełniających warunki, o których mowa w art. 22b i w art. 22d Ustawy.
4. Strony oświadczają, że w przypadku, kiedy w trakcie obowiązywania Umowy dokumenty uprawniające do prowadzenia działalności stracą swoją ważność lub ulegną zmianie, każda ze Stron przedstawi drugiej Stronie aktualne dokumenty.
5. Operator oświadcza, że w terminalach towarowych zlokalizowanych na bocznicach wykonuje zadania związane z utrzymaniem drogi kolejowej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz innych urządzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w stanie zapewniającym bezpieczne wykonywanie jazd manewrowych.
6. Operator oświadcza, że zatrudnia przy realizacji zadań, wymienionych w ust. 5, wyłącznie osoby spełniające wymagania określone w art. 22d Ustawy.
7. Przewoźnik oświadcza, że zapoznał się z treścią „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., zawierający w treści opis obiektów infrastruktury usługowej: terminalu towarowego Centralne Składowisko Odpadów Górniczych, terminalu towarowego KWK Knurów i terminalu towarowego WZK Victoria", zwanego dalej Regulaminem obiektu.

8. Zarządca oświadcza, że jest administratorem Państwa danych osobowych. Więcej informacji w kwestii ochrony danych osobowych można uzyskać na stronie internetowej pod adresem: **https://www.jsk.pl/rodo/polityka-prywatnosci/**. Sprawy dotyczące przetwarzania danych osobowych można kierować pod adres: **kodo@jsk.pl**.
9. Przewoźnik oświadcza, że zapoznał się z treścią *Regulaminów pracy bocznic kolejowych,* na których zlokalizowane są obiekty, zwanych dalej *Regulaminami bocznicy* oraz z przepisami i instrukcjami Operatora wymienionymi w załącznikach do *Regulaminu obiektu* i zobowiązuje się do ich przestrzegania.
10. Przewoźnik oświadcza, że zapoznał z warunkami miejscowymi obiektu, zlokalizowanego na bocznicy kolejowej, pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego i prowadzących pojazdy kolejowe.
11. Strony oświadczają, że w trakcie realizacji Umowy będą stosować postanowienia Regulaminów, o których mowa w ust. 7 i 9.
12. Przewoźnik oświadcza, że zapoznał się z Klauzulą Etyki i Klauzulą Antykorupcyjna obowiązującą w Grupie Kapitałowej JSW. Klauzule stanowią Załącznik nr 2 do niniejszej umowy.
13. JSK/Strony oświadcza/ją, że posiada/ją status dużego przedsiębiorcy w rozumieniu art. 4 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych.
14. Przewoźnik jest zobowiązany do stosowania właściwych metod załadunku towarów na wagonach oraz prawidłowego zabezpieczenia ładunku od kradzieży i uszkodzenia na czas przewozu oraz jego ubezpieczenie w tym zakresie.

§ 1
Przedmiot Umowy

1. Operator udostępnia Przewoźnikowi elementy drogi kolejowej stanowiącej infrastrukturę kolejową bocznic będących w jego posiadaniu w celu wykonywania przewozów rzeczy na zasadach jazd manewrowych związanych z obsługą terminali towarowych (OIU) i wykonaniu innych czynności związanych z pracą manewrową.
2. Udostępnienie realizowane jest na wniosek przewoźnika w okresie obowiązywania Umowy.
3. Przewoźnik realizuje pracę manewrową w terminalach towarowych na zasadach określonych Regulaminem pracy bocznicy, Regulaminem obiektu i Umową.

§ 2
Obowiązki i uprawnienia Stron Umowy

Strony uzgodniły, że obowiązywać będą następujące postanowienia:

a) Operator ma prawo do przeprowadzania czynności kontrolnych (audytu) realizacji warunków korzystania z bocznic kolejowych przez Przewoźnika wymienionych w § 31 Regulaminu obiektu.
b) Operator jest zobowiązany do powiadamiania Przewoźnika o wynikach przeprowadzonych czynności sprawdzających, o których mowa powyżej.
c) Przewoźnik podczas realizacji jazd manewrowych dotrzymywał będzie parametrów składów manewrowych określonych w Regulaminie bocznicy.
d) Przewoźnik zobowiązany jest zaznajomić swoich pracowników zatrudnionych przy realizacji przewozów kolejowych o warunkach korzystania z obiektu i regulacjach zawartych w Regulaminach.
e) Operator na zamówienie Przewoźnika wydaje odpłatnie wyciągi z Regulaminów.
f) Operator jest zobowiązany do powiadamiania Przewoźnika o wszelkich zmianach w obowiązujących przepisach i instrukcjach, jak również wszelkich zmianach i utrudnieniach w ruchu kolejowym.
g) Operator jest zobowiązany do umożliwienia wstępu na jego obszar kolejowy pracownikom Przewoźnika dla wykonania czynności służbowych.
h) Przewoźnik zobowiązuje się posiadać na pojazdach trakcyjnych radiotelefony współpracujące z siecią radiotelefoniczną łączności manewrowej bocznicy.

§ 3
Powiadomienia

1. Strony ustalają następujące zasady dokonywania powiadomień:
   a) o zdarzeniach mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia:
      - ze strony Zarządcy/Operatora: dyspozytora JSK Sp. z o.o. (dalej JSK) telefon nr 32 47625 89, 32 47 52 684, e-mail: **dyspozytura@jsk.pl** lub pracownika, którego należy powiadomić zgodnie z przesyłanym wykazem,
      - ze strony Przewoźnika: Dyspozytora ds. Przewozów Kolejowych - tel. ……, kom. ……..… e-mail: ……..
   b) o zakłóceniach w realizacji obsługi obiektu Zarządca powiadamia przedstawiciela Przewoźnika wg ust. 1 pkt. a oraz maszynistę pojazdu trakcyjnego Przewoźnika za pomocą urządzeń radiołączności, a fakt powiadomienia odnotowuje w Książce rozmów telefonicznych, wpisując imię i nazwisko powiadomionych osób oraz nr pociągu.
2. Powiadomienia dokonywane w formie pisemnej kierowane są na adres:
   a) ze strony Zarządcy/Operatora: Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o., 44-330 Jastrzębie -Zdrój, ul. Górnicza 1,
   b) ze strony Przewoźnika: ……

Strony dopuszczają dokonywanie powiadomień telefonicznie, pocztą elektroniczną z zastrzeżeniem obowiązku przechowywania dokumentacji potwierdzającej fakt dokonania powiadamiania przez okres co najmniej 5 lat.

§ 4
Opłaty za dostęp i korzystanie z obiektu oraz zasady ich wyznaczania

1. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej obiektów (dalej opłaty) wnoszone są przez Przewoźnika na rzecz Operatora w okresach miesięcznych po zrealizowaniu usług korzystania z drogi kolejowej obiektu w celu wykonania prac manewrowych związanych z obsługą obiektu.
2. Opłata za korzystanie z obiektu wyznaczana jest jako iloczyn masy netto przewiezionych towarów składami manewrowymi i stawki jednostkowej określonej w Cenniku stanowiącym załącznik nr 9 Regulaminu obiektu.
3. Podstawę do wyznaczenia opłaty stanowi miesięczny wykaz przewiezionej masy przez Przewoźnika w obrębie obiektu, sporządzony przez Operatora i uzgadniany z Przewoźnikiem.
4. W wykazach, przekazywanych do uzgodnienia na adres e-mail: ……. oraz ……. zawarte są m.in. informacje dotyczące przesyłek wagonowych odpadów górniczych i innych towarów wyładowanych na punktach przeładunkowych obiektu i przewiezionych składami manewrowymi Przewoźnika.
5. Do opłaty netto dolicza się należny podatek VAT.
6. Dopuszcza się uzgadnianie realizacji pracy eksploatacyjnej poprzez udostępnienie aplikacji systemu informatycznego wspomagającego działalność operacyjną JSK.

§ 5
Opłaty inne

Należności wzajemne Stron, powstałe w wyniku likwidacji skutków zdarzeń kolejowych, traktowane są odrębnie od należności powstałych w wyniku korzystania z drogi kolejowej obiektu i regulowane są przez Strony w trybie uzgodnionym po zapoznaniu się z ustaleniami komisji kolejowej.

§ 6
Wartość Umowy

1. Szacowana łączna wartość umowy wynosi netto ok. ……..,00 zł (słownie: ……. tysiące złotych). Do powyższej kwoty dolicza się należny podatek VAT.
2. Wskazana w ust. 1 planowana łączna wartość umowy nie stanowi zobowiązania Przewoźnika do korzystania z obiektu, a jedynie stanowi informacyjną wartość dla potrzeb Operatora.

§ 7
Odszkodowania

1. Niedotrzymanie zobowiązań wynikających z Umowy powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej Stronie, z wyłączeniem przypadków o których mowa w ustępie 2.
2. Odpowiedzialność Stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy jest wyłączona w przypadku zaistnienia siły wyższej w szczególności katastrof, pożarów, powodzi, strajków, jak również innych zdarzeń wynikających z działania siły wyższej, na które strony nie mają wpływu, lecz które utrudniają pełne lub częściowe wypełnienie zobowiązań wynikających z Umowy.
3. Zakres odpowiedzialności Stron Umowy z tytułu utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki oraz mienia Przewoźnika w składzie manewrowym określa komisja z udziałem przedstawicieli obu Stron, powołana przez Operatora na wniosek Przewoźnika. Podstawą do uznania ewentualnych roszczeń Przewoźnika są ustalenia ujęte w protokole z prac tej komisji. Jeżeli ustalenia komisji nie są podjęte jednogłośnie, każdej z Stron przysługuje uprawnienie do dochodzenia roszczeń przed Sądem.
4. Strony Umowy zobowiązują się do wyceny strat poniesionych w swoim mieniu na zasadach kosztowych, bez stosowania nieuzasadnionych narzutów i zysków, zgodnie z powszechną znajomością źródeł pochodzenia kosztów. Podstawą wystawienia faktury obciążającej będzie zaakceptowana przez obie strony specyfikacja kosztów ustalonych sprawiedliwie, zgodnie ze sztuką i standardami obowiązującymi w sektorze kolejowym.
5. Zapisy w ust.4 odnoszą się również do wyceny wzajemnych obciążeń Stron z tytułu strat poniesionych w wyniku zdarzeń kolejowych.

§ 8
Zasady rozliczania należności z tytułu opłat za korzystanie z obiektów i innych objętych Umową

1. Faktura za dostęp i korzystanie z obiektu wystawiana jest na adres …… w okresach miesięcznych na podstawie uzgodnionych przez obie Strony wykazów dołączonych do faktury VAT.
2. Opłata za dostęp i korzystanie z obiektu wnoszona jest przez Przewoźnika na podstawie faktury VAT wystawionej przez Operatora w terminie 30 dni od daty wystawienia faktury VAT - na rachunek bankowy nr **27 1020 1026 0000 1102 0229 5319.**

3. Zarządca, który jest czynnym podatnikiem VAT, oświadcza, że numer rachunku bankowego wskazany w ust. 2 oraz w treści faktury VAT został zamieszczony w wykazie, o którym mowa w art. 96b ustawy o podatku od towarów i usług.
4. Za datę dokonania zapłaty uważa się datę wpływu na rachunek Zarządcy.
5. Rozliczenia z tytułu ponoszonych kosztów likwidacji skutków zdarzeń kolejowych (po zakończeniu dochodzenia powypadkowego) dokonywane są odpowiednio przez Strony Umowy z zachowaniem 30 dniowych terminów płatności od daty wystawienia faktury VAT na rachunek Operatora lub Przewoźnika wskazany w fakturze VAT.
6. Analogicznie do zasady opisanej w ust. 5 traktuje się inne płatności wzajemne, takie jak np. zwroty opłat wynikające z przyjętych korekt we wzajemnych obciążeniach.
7. Za opóźnienia w zapłacie należności mogą być naliczane odsetki ustawowe.

§ 9
Szczególne zobowiązania Stron

1. Strony zobowiązują się do wykonywania z należytą starannością zobowiązań wynikających z Umowy.
2. Strony zobowiązują się do bezzwłocznego wzajemnego powiadamiania się o wszelkich okolicznościach i zdarzeniach, mających wpływ na wykonanie zobowiązań wynikających z Umowy, w tym w szczególności takich, które mogą wywołać niekorzystne skutki dla jednej lub obu Stron.
3. Strony ponoszą odpowiedzialność za działania i zaniechania własnych pracowników oraz osób, którymi posługują się przy wykonywaniu Umowy.
4. Strony Umowy nie odpowiadają za skutki wynikające z działania siły wyższej, w szczególności katastrof, pożarów, powodzi, strajków, jak również innych zdarzeń wynikających z działania siły wyższej, na które strony nie mają wpływu, lecz które utrudniają pełne lub częściowe wypełnienie zobowiązań wynikających z Umowy.
5. Strony umowy zobowiązują się do zachowania w tajemnicy, odpowiedniego zabezpieczenia oraz niewykorzystywania wszelkich informacji dotyczących prowadzonych negocjacji/wykonania przedmiotu umowy, jak również informacji dotyczących drugiej strony umowy oraz jej działalności, w których posiadanie wszedł/weszła w związku z prowadzonymi negocjacjami/zawarciem/ wykonaniem umowy.
6. Strony zastrzegają sobie prawo upubliczniania informacji przedstawionych w umowie na potrzeby tworzenia raportów przekazywanych do publicznej wiadomości przez podmiot dominujący wobec niego - Jastrzębską Spółkę Węglową S.A.- w związku z notowaniem papierów wartościowych Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A. na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.
7. W związku z ruchem składów manewrowych pomiędzy obiektem bocznicy a stacją obsługującą bocznicę, Strony zobowiązują się do stosowania procesu monitorowania zagrożeń zgodnie z wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1078/2012 z 16 listopada 2012r. oraz uczestniczenia w wymianie informacji dotyczących bezpieczeństwa systemu kolejowego.
8. W związku z ruchem składów manewrowych pomiędzy obiektem bocznicy a stacją obsługującą bocznicę, Strony na podstawie Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013r. (z późniejszymi zmianami), zobowiązują się do uczestnictwa w procesie zarządzania ryzykiem.

§ 10
Postanowienia końcowe

1. Zmiany Umowy i oświadczenia w przedmiocie jej rozwiązania wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności, przy czym stronami dla ich wprowadzenia są zawsze Strony Umowy.
2. Załączniki i aneksy stanowią integralną część Umowy.
3. Umowa zostaje zawarta na okres od **13 grudnia 2020r**. do **11 grudnia 2021r**., tj. na czas obowiązywania rozkładu jazdy 2020/2021.
4. Umowa ulega rozwiązaniu z dniem powzięcia przez Operatora wiadomości o utracie przez Przewoźnika dokumentu potwierdzającego zdolność do bezpiecznego wykonywania przewozów. Operator może rozwiązać Umowę bez wypowiedzenia w przypadku braku zapłaty za okres co najmniej 4 kolejnych miesięcy. Rozwiązanie Umowy zostanie poprzedzone wyznaczeniem dodatkowego 14 dniowego terminu do dokonania zapłaty.
5. Operator może zawiesić wykonywanie Umowy w przypadku braku zapłaty przez Przewoźnika za okres co najmniej 2 kolejnych miesięcy, jednakże przed zawieszeniem wykonywania Umowy wezwie Przewoźnika do spełnienia świadczenia wyznaczając termin nie krótszy niż 14 dni.
6. W zakresie nieuregulowanym Umową stosuje się powszechnie obowiązujące przepisy prawa, a w przypadku ich braku, doręczone Przewoźnikowi regulacje Operatora wydane w oparciu o obowiązujące przepisy prawa.
7. W przypadku zmiany powszechnie obowiązujących przepisów prawa, Strony nie muszą zawierać aneksów, zmieniać umowy, a nowe przepisy mają zastosowanie z mocy prawa.
8. Spory dotyczące Umowy Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
9. Przy dalszym braku porozumienia w sprawach spornych, po wyczerpaniu powyższych możliwości, sprawa może być skierowana na drogę postępowania przed Sądem Powszechnym właściwym dla siedziby Zarządcy.
10. W sprawach nieuregulowanych Umową mają zastosowanie przepisy Kodeksu Cywilnego oraz odpowiednie przepisy dotyczące stosunku łączącego strony Umowy.

11. Przewoźnik nie może, bez pisemnej zgody Operatora, przenieść wierzytelności wynikających z Umowy na osobę trzecią.
12. Umowa ma charakter tajemnicy przedsiębiorcy. Informacje dotyczące działalności gospodarczej Stron, pozyskane przez Strony w związku z wykonywaniem zobowiązań wynikających z Umowy, nie mogą być ujawnione osobom trzecim, za wyjątkiem przypadków określonych przez prawo lub po uzyskaniu w tym zakresie zgody drugiej Strony.
13. Umowa została sporządzona w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron, podpisanych przez Strony.

za Operatora	za Przewoźnika
.....	.....
.....	.....

Załącznik nr 12. Klauzula etyczna i klauzule antykorupcyjne

I. Klauzula etyczna

Zleceniobiorca / Wykonawca / Dostawca / Kupujący oświadcza, że zapoznał się z obowiązującym w Grupie Kapitałowej JSW S.A. „Kodeksem Etyki JSW", którego treść została udostępniona na stronie **https://www.jsk.pl/firma/compliance** i zobowiązuje się, że w związku z realizacją niniejszej umowy będzie przestrzegać zasad opisanych w ww. Kodeksie, oraz że standardów tych przestrzegać będą jego podwykonawcy oraz wszelkie inne osoby przy pomocy których wykonuje umowę, jak również osoby, którym powierza wykonanie umowy (w całości lub w części). Ponadto, Zleceniobiorca / Wykonawca / Dostawca / Kupujący zobowiązuje się do zapobiegania i niepodejmowania działań, które mogłyby powodować naruszenie tych zasad przez jego pracowników. Zleceniobiorca / Wykonawca / Dostawca / Kupujący zapewni zgodność swoich działań z powyższymi zasadami i na żądanie JSK Sp. z o.o. niezwłocznie poinformuje o stosowanych w tym zakresie procedurach. Za wszelkie działania lub zaniechania stanowiące naruszenie powyższych obowiązków przez podwykonawców, osoby przy pomocy których Zleceniobiorca / Wykonawca / Dostawca / Kupujący wykonuje umowę, jak również osoby, którym powierza wykonanie Umowy (w całości lub w części), Zleceniobiorca / Wykonawca / Dostawca / Kupujący ponosi odpowiedzialność jak za działania własne.

II. Klauzule antykorupcyjne

Odrzucenie korupcji

[Kontrahent] oświadcza, że w swojej działalności nie stosuje i nie toleruje korupcji, łapownictwa oraz wszelkich innych form wywierania wpływu, które mogą być sprzeczne z prawem lub dobrymi obyczajami. [Kontrahent] oświadcza, że zapoznał się z obowiązującą w Grupie Kapitałowej JSW S.A. „Polityką antykorupcyjną Grupy Kapitałowej JSW" oraz „Procedurą zgłaszania nieprawidłowości w Grupie Kapitałowej JSW", których treść została udostępniona na stronie **https://www.jsk.pl/firma/compliance** i zobowiązuje się, że w związku z realizacją niniejszej umowy będzie przestrzegać zasad opisanych w ww. Polityce i Procedurze, oraz że standardów tych przestrzegać będą jego podwykonawcy oraz wszelkie inne osoby przy pomocy których wykonuje umowę, jak również osoby, którym powierza wykonanie umowy (w całości lub w części). W celu uniknięcia wątpliwości, powyższe nie stanowi zgody na realizację przedmiotu umowy przez [Kontrahenta] z udziałem podwykonawców lub innych osób trzecich, o ile z innych postanowień umowy lub z jej istoty wynika obowiązek realizowania przedmiotu umowy bez udziału podwykonawców lub innych osób trzecich.

Zobowiązanie do niepodejmowania działań korupcyjnych

[Kontrahent] zobowiązuje się, że od dnia wejście w życie umowy, [jego/jej] członkowie kadry kierowniczej wyższego szczebla, członkowie zarządu i pracownicy nie będą stosować i tolerować korupcji, łapownictwa, jak również żadnych innych form wywierania wpływu, które są sprzeczne z prawem lub dobrymi obyczajami, w tym w szczególności nie będą (bezpośrednio lub w sposób dorozumiany) oferować, obiecywać, udzielać, upoważniać, zabiegać o korzyści lub przyjmować jakichkolwiek nienależnych korzyści finansowych lub innych korzyści jakiegokolwiek rodzaju (lub nie będą sugerowali, że dokonają lub mogą dokonać takiej czynności w dowolnym czasie w przyszłości) w jakikolwiek sposób związany z umową oraz że [podjął/podjęła] uzasadnione środki, aby uniemożliwić podwykonawcom, agentom lub jakimkolwiek innym osobom trzecim, podlegającym jej kontroli lub decydującemu wpływowi, dokonanie takich czynności.

Zobowiązanie do udzielenia informacji

[Kontrahent] zobowiązuje się do udzielenia drugiej stronie informacji i dokumentów oraz poddania kontroli ksiąg rachunkowych i dokumentacji finansowej w zakresie niezbędnym do wykazania, że [Kontrahent] wywiązuje się z określonych w niniejszej umowie obowiązków dotyczących niepodejmowania działalności korupcyjnej i zapobiegania korupcji, w terminie [14] (czternastu) dni od dnia doręczenia wezwania drugiej stronie.

Procedura naprawcza

Jeżeli JSK Sp. z o.o., w wyniku wykonania przewidzianego w umowie prawa do kontroli ksiąg rachunkowych oraz dokumentacji finansowej lub w inny sposób uprawdopodobni, że [Kontrahent] dopuścił/a się naruszenia lub kilku powtarzających się naruszeń postanowień obowiązków dotyczących niepodejmowania działalności korupcyjnej i zapobiegania korupcji, JSK Sp. z o.o. powiadomi o tym [Kontrahenta] i zażąda podjęcia w rozsądnym terminie niezbędnych działań naprawczych oraz poinformowania o takich działaniach. Jeżeli nie zostaną podjęte skuteczne działania naprawcze JSK Sp. z o.o. może, według własnego uznania, zawiesić Umowę lub ją wypowiedzieć, przy założeniu, że wszystkie kwoty i świadczenia należne na mocy Umowy w momencie jej zawieszenia lub wypowiedzenia pozostaną wymagalne i należne, w zakresie dopuszczalnym obowiązującymi przepisami prawa.

Odpowiedzialność

Za szkodę poniesioną przez JSK Sp. z o.o. wynikająca z niewykonania lub nienależytego wykonania określonych w niniejszej umowie obowiązków dotyczących niepodejmowania działalności korupcyjnej i zapobiegania korupcji oraz innych form wywierania wpływu, które są sprzeczne z prawem lub dobrymi obyczajami [Kontrahent] ponosi odpowiedzialność na zasadach ogólnych, niezależnie od limitów i ograniczeń określonych w umowie.

Wykaz zmian i uzupełnień

L.p.	Zmiana dotyczy	Zmiana/uzupełnienie wynika z:	Obowiązuje od dnia:	Podpis pracownika wnoszącego zmianę
1.	Załącznika Nr 9: - nowa opłata za korzystanie z terminalu towarowego na bocznicy WZK Victoria w kwocie: **56 197,00 zł**	**Uchwały Nr 394/VII/19** Zarządu Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. z dnia 21 listopada 2019r.	01 stycznia 2020r.	Marcin Wojtkowiak Kierownik Sekcji Udostępnienia Infrastruktury
2.	Załącznika Nr 9: - ulga w opłacie za korzystanie z OIU CSOG na bocznicy Knurów Zwałowisko	**Uchwały Nr 30/VII/20** Zarządu Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. z dnia 30.01.2020r.	01 stycznia 2020r. do 31 grudnia 2020r.	Krystian Goszyc Dyrektor
3.	Załącznika Nr 9: - ulga w opłacie za korzystanie z OIU na bocznicy KWK Knurów (praca manewrowa i przewozy wewnętrzne w obszarze terminalu towarowego)	**Uchwały Nr192/VII/20** Zarządu Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. z dnia 29.05.2020r.	01 maja 2020r. do 31 grudnia 2020r.	Krystian Goszyc Dyrektor
4.	Załącznika nr 11: - nowy projekt umowy o korzystanie z infrastruktury. usługowej	**Przeglądu dokumentu**	01 maja 2020r.	Krystian Goszyc Dyrektor
5.	Załącznika Nr 9: - ulga w opłacie za korzystanie z terminalu towarowego na bocznicy WZK Victoria	**Protokół** z negocjacji w zakresie wysokości opłaty za dostęp do terminalu towarowego bocznicy WZK Victoria w Wałbrzychu z dnia 30.06.2020r.	01 lipca 2020r. do 31 grudnia 2020r.	Marcin Wojtkowiak Kierownik Sekcji Udostępnienia Infrastruktury