

Załącznik Nr 1 do Uchwały Zarządu
„ATS” sp. z o.o. nr 1 z dn. 11.05.2022 r.



REGULAMIN
DOSTĘPU DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
Terminal Towarowy
na boczniczy kolejowej:
„Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o.o.”
(„REGULAMIN OIU”)

WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Nr zm.	Zmianę wprowadzono aktem normatywnym Spółki:			Zm. dotyczy rozdziału, paragrafu lub strony	Zmiana obowiązuje od dnia	Data i podpis pracownika wnoszącego zmianę	Uwagi
	Rodzaj aktu norm.	Nr aktu norm.	Data wyd. aktu norm.				
1	2	3	4	5	6	7	8

SPIS TREŚCI:

WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ.....	3
I. POSTANOWIENIA OGÓLNE	7
1. Wprowadzenie	7
2. Definicje skrótów i pojęć użytych w Regulaminie OIU	7
3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU	10
4. Dokumenty powiązane.....	10
5. Odpowiedzialność.....	11
6. Dane kontaktowe oraz dane o działalności gospodarczej Operatora.....	11
7. Struktura Regulaminu OIU, aktualizacja oraz zgłaszanie uwag do Regulaminu	12
II. POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE	13
1. Opis infrastruktury boczniczy	13
2. Ograniczenia w zakresie korzystania z obiektu infrastruktury usługowej	13
3. Szczegółne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez Operatora w zakresie organizacji i techniki pracy manewrowej wykonywanej na terenie boczniczy.....	14
4. Wymagania i warunki dotyczące pracowników Przewoźnika w ramach dostępu do OIU	15
5. Wymagania i warunki dotyczące pojazdów kolejowych Przewoźnika w ramach dostępu do OIU.....	16
6. Wymagania dotyczące ochrony środowiska	16
7. Rodzaje usług świadczonych przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU	16
8. Umowa na realizację usług w ramach dostępu do OIU	17
9. Wnioski o realizację usług w ramach dostępu do OIU	18
10. Zasady realizacji usług w ramach dostępu do OIU.....	19
11. Opłaty za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU	20
12. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony	21
13. Obowiązki i uprawnienia stron w ramach dostępu do OIU.....	21
14. Postępowanie w razie zdarzeń kolejowych lub innych wydarzeń eksploatacyjnych na terenie OIU	24
III. POSTANOWIENIA KOŃCOWE.....	24

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Wprowadzenie

1. Bocznicą kolejową o nazwie: „Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o.o.”, stanowi jeden kompleksowy obiekt infrastruktury usługowej (OIU), przeznaczony do świadczenia części spośród usług wymienionych w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy o transporcie kolejowym, tj. usług szczegółowo wymienionych w rozdziale II, ust. 7 niniejszego Regulaminu.
2. Prawo do dysponowania nieruchomością, na terenie której położona jest bocznicą kolejową „Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o.o.”, na podstawie umowy najmu nr KNKa8.022.KC.14331.2016 zawartej z PKP S.A. w dniu 21 czerwca 2017 r., posiada „Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o.o.”, która, w myśl przepisów Ustawy o transporcie kolejowym, w ramach udostępnienia przedmiotowego obiektu infrastruktury usługowej, występuje zarówno jako Operator obiektu, jak i Zarządca infrastruktury.
3. Dokumentem uprawniającym Użytkownika bocznicą kolejową, tj. Spółkę Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o.o. do eksploatacji Bocznicą jest świadectwo bezpieczeństwa, wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Nr 241/UK/18 (ważne do 19 listopada 2023 r.).

2. Definicje skrótów i pojęć użytych w Regulaminie OIU

1. **Spółka** lub **ATS Sp. z o.o.** – „Autoterminal Śląsk Logistic spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.
2. **Regulamin OIU** lub **Regulamin** – Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej, tj. bocznicą kolejową: „Zaplecze Techniczne Spółki ATS Sp. z o.o.
3. **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 o transporcie kolejowym. Dla potrzeb niniejszego Regulaminu: **Operator OIU** lub **Operator** – użytkownik bocznicą, tj. ATS Sp. z o.o.
4. **OIU** – 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. Dla potrzeb Regulaminu: **OIU** – bocznicą kolejową: ATS Sp. z o.o.
5. **Umowa** – umowa określająca warunki świadczenia przez Operatora na rzecz Przewoźnika usług w ramach dostępu do bocznicą ATS Sp. z o.o., stanowiącej obiekt infrastruktury usługowej.
6. **Ustawa o transporcie kolejowym** lub **Ustawa** – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984).
7. **UTK** – Urząd Transportu Kolejowego.

8. **PKP PLK S.A.** - Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A.
9. **Bocznicą kolejową** – 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 włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.
10. **Bocznicą** lub **Bocznicą ATS Sp. z o.o.** – dla potrzeb Regulaminu: bocznicą kolejową Spółki ATS Sp. z o.o. o nazwie: „Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o.o.”.
11. **Drogą kolejową** – 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.
12. **Linią kolejową** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
13. **Terminal towarowy** - obiekt z wyposażeniem służącym do przeładunku między co najmniej dwoma rodzajami transportu lub między dwoma różnymi systemami kolejowymi, oraz do tymczasowego składowania towarów, taki jak port, port śródlądowy, port lotniczy i terminal kolejowo-drogowy;
14. **Terminal Towarowy lub Terminal** – terminal towarowy Spółki Autoterminal Śląsk Logistic spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.
15. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu Zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
16. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych z napędem lub bez napędu.
17. **Manewr** – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
18. **Skład manewrowy** – tabor sprzęgnięty z pojazdem kolejowym z napędem użytym do wykonywania manewrów. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się przed, za lub pomiędzy pojazdami kolejowymi.
19. **Zarządca infrastruktury** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo w przypadku budowy nowej infrastruktury podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora.
20. **Użytkownik bocznicą kolejową** – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznicą kolejową.
Dla potrzeb niniejszego Regulaminu użytkownikiem bocznicą kolejową jest *ATS Sp. z o.o.*
21. **Przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej. Dla

- potrzeb Regulaminu – podmiot, który zawarł z Operatorem umowę na realizację usług w ramach dostępu do OIU.
22. **Pracownicy Przewoźnika** – pracownicy lub współpracownicy Przewoźnika, którzy uczestniczą w wykonywaniu przedmiotu umowy o realizację usług w ramach dostępu do OIU.
 23. **Pracownicy Operatora** – pracownicy ATS Sp. z o.o., a także inne osoby uczestniczące w realizacji w imieniu ww. podmiotu przedmiotu umowy o realizację usług w ramach dostępu do OIU.
 24. **Regulamin pracy bocznic kolejowej** – Regulamin pracy bocznic kolejowej: ATS Sp. z o.o.
 25. **Zdolność przepustowa** – możliwość eksploatacyjno – ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie.
 26. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent.
 27. **Wypadek** – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - 1) Kolidzje;
 - 2) Wykolejenia;
 - 3) zdarzenia na przejazdach;
 - 4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
 - 5) pożar pojazdu kolejowego.
 28. **Poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - 1) przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub
 - 2) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
 29. **Incident** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
 30. **Sytuacja nadzwyczajna** – sytuacja, w której, w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezależnie od woli stron umowy, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na terenie bocznic ATS Sp. z o.o., niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z tej umowy, a której żadna ze stron, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła przewidzieć lub zapobiec.
Sytuacja nadzwyczajna może wynikać z:

- 1) wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego (np. stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, itp.);
- 2) protestów społecznych (np. strajki);
- 3) wydarzeń o charakterze terrorystycznym lub ich przesłanek;
- 4) innych nieprzewidzianych wydarzeń jak: powodzie, pożary, huragany, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, potrącenia osób postronnych, kolizje ze zwierzętami / wkraczanie zwierząt w skrajnię, awarie zewnętrznych sieci energetycznych lub zewnętrznych sieci łączności itp., w tym również będących rezultatem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej), skutkujących zmianami w procesie eksploatacyjnym.

3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu OIU

1. Regulamin OIU opracowany został w celu określenia:

- 1) zasad i warunków, na których Operator udostępnia OIU licencjonowanym przewoźnikom kolejowym;
- 2) *obowiązków, które muszą spełniać pracownicy przewoźnika wykonujący manewry i inne czynności w ramach dostępu do OIU;*
- 3) warunków, jakie muszą spełniać pojazdy kolejowe przewoźnika wykonujące manewry na bocznicy;
- 4) zasad wzajemnych rozliczeń za usługi w ramach udostępnienia przewoźnikowi kolejowemu OIU;
- 5) zasad postępowania w przypadku wystąpienia zdarzenia podczas wykonywania manewrów na bocznicy.

2. Regulamin OIU obowiązuje:

- 1) Pracowników Operatora, oraz
- 2) Pracowników przewoźnika,

w częściach dotyczących zadań realizowanych na bocznicy w ramach udostępnienia obiektu infrastruktury usługowej.

4. Dokumenty powiązane

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.).
2. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r., poz. 1219 z późn. zm.).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017r. w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755 z późn. zm.).

4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2021 r., poz. 101).
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2373).
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 212 z późn. zm.).
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (tekst jednolity: Dz. U z 2019 r., poz. 340).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r., poz. 369).
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 226 z późn. zm.).

5. Odpowiedzialność

1. Spółka ATS Sp. z o.o. ponosi odpowiedzialność za dane publikowane w Regulaminie, monitoruje ich poprawność i dokonuje aktualizacji na dzień publikacji zmian.
2. Spółka ATS Sp. z o.o. nie ponosi odpowiedzialności za informacje publikowane przez inne podmioty pod ich adresami internetowymi podanymi w Regulaminie, w tym za dane opracowywane przez innych Operatorów obiektów infrastruktury usługowej i Zarządców infrastruktury kolejowej.

6. Dane kontaktowe oraz dane o działalności gospodarczej Operatora

1. Siedziba Operatora, adres do korespondencji:

Miasto Dąbrowa Górnicza,
Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o.o.
41-300 Dąbrowa Górnicza,
ul. Południowa 2a

2. Bezpośredni kontakt z Operatorem:

1) Sekretariat: Agnieszka Staszak

tel. 32 2604255, mobile: + 48 691 998 090, e-mail: ats@atslogistic.com.pl
lub a.staszak@atslogistic.com.pl

- 2) Dyrektor Terminalu: Piotr Dryps
Tel +48 691 998 098, e-mail: p.dryps@atslogistic.com.pl
- 3) Zarządca Terminalu: Krzysztof Komosa
Tel +48 693 339 296, e-mail: k.komosa@atslogistic.com.pl
- 4) Kierownik Terminalu: Michał Kułak
Tel +48 691 910 501, e-mail: m.kulak@atslogistic.com.pl
- 5) Kierownik ds. Klientów Kluczowych: Jarosław Świercz
Tel +48 691 998 002, e-mail: j.swiercz@atslogistic.com.pl
3. Numer Krajowego Rejestru Sądowego: 0000118000
4. Numer Identyfikacji Podatkowej: 575-000-80-89
5. Numer REGON: 150664778
6. Kapitał Zakładowy: 4.000.000,00 zł
7. Świadectwo bezpieczeństwa bocznicy: Nr 241/UK/18 (ważne do 19 listopada 2023 r.).

7. Struktura Regulaminu OIU, aktualizacja oraz zgłaszanie uwag do Regulaminu

1. Regulamin składa się z części opisowej, określającej warunki udostępniania i korzystania z OIU oraz załączników zawierających:
 - 1) Charakterystykę elementów infrastruktury kolejowej Bocznicy: – Załącznik Nr 1,
 - 2) Regulacje wewnętrzne *Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o.o.*, określające zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania infrastruktury kolejowej na Bocznicy – Załącznik Nr 2,
 - 3) Plan schematyczny Bocznicy – Załącznik Nr 3,
 - 4) Cennik opłat za usługi w ramach dostępu do OIU – Załącznik Nr 4,
 - 5) Wniosek o dostęp do OIU i zawarcie Umowy – Załącznik Nr 5,
 - 6) Wniosek o realizację usług w ramach dostępu do OIU – Załącznik Nr 6
2. Zmiany w Regulaminie OIU, w tym w załącznikach do Regulaminu OIU, dokonywane są w uzasadnionych przypadkach.
3. Zmiany do Regulaminu OIU mające wpływ na udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej zostaną opublikowane na stronie internetowej: <https://www.atslogistic.com.pl/> a korzystający z OIU Przewoźnicy dodatkowo zostaną o nich poinformowani drogą elektroniczną.

4. Uwagi i zastrzeżenia, co do treści Regulaminu należy zgłaszać na adres: Autoterminal Śląsk Logistic Sp. z o.o. 41-300 Dąbrowa Górnicza, ul. Południowa 2a lub na adres e-mail: Dyrektor Terminalu Piotr Dryps, e-mail: p.dryps@atslogistic.com.pl / Zarządca Terminalu Krzysztof Komosa, e-mail: k.komosa@atslogistic.com.pl
5. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.

II. POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

1. Opis infrastruktury bocznic

1. Położenie bocznic:

Bocznic kolejowa „Autoterminal Śląsk Logistic sp. z o.o. „odgałęzia się od toru dojazdowego nr 1A rozjazdem nr 140 w km 4,051. Tor dojazdowy odgałęzia się rozjazdem nr 76 w km 69,681 linii kolejowej nr 62 Tunel-Sosnowiec Główny, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Początkiem bocznic jest styk złączowy za krzyżownicą rozjazdu nr 201 (kilometr 0,000 bocznic).
3. Bocznic czynna jest w pełnym zakresie i jej obsługa może być dokonywana w ciągu całej doby, w okresie całego roku.
4. Stacją obsługującą pod względem techniczno–ruchowym jest stacja Dąbrowa Górnicza Strzemieszycze zarządzana przez PKP PLK S.A.
5. Charakterystyka elementów udostępnionej infrastruktury kolejowej bocznic jest zawarta w **Załączniku Nr 1** do Regulaminu.
6. Szczegółowych informacji o infrastrukturze kolejowej bocznic będącej w zarządzie Operatora OIU udziela Zarządca Terminalu Krzysztof Komosa, e-mail: k.komosa@atslogistic.com.pl , tel +48 693 339 296.

2. Ograniczenia w zakresie korzystania z obiektu infrastruktury usługowej

1. W procesie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić ograniczenia lub wyłączenia infrastruktury w wyniku:
 - 1) uszkodzeń technicznych elementów infrastruktury kolejowej;
 - 2) sytuacji, o wystąpieniu których Operator był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np. strajk, blokady przejazdu, demonstracje itp.;
 - 3) niedopuszczenia do przejazdu lub zatrzymania pojazdu przewoźnika kolejowego na skutek niespełnienia przez ten pojazd lub pracowników przewoźnika wymagań określonych w umowie, ustawie i przepisach wydanych na jej podstawie oraz wymagań określonych przez Operatora w jego wewnętrznych regulacjach;

- 4) wystąpienia Sytuacji nadzwyczajnych, w tym powstałych na skutek gwałtownych zmian atmosferycznych oraz innych, o których Operator nie był uprzedzony;
 - 5) wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu oraz sytuacji związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa;
 - 6) planowanych remontów, budowy lub modernizacji infrastruktury zarządzanej przez Operatora.
2. O wystąpieniu zakłóceń, o których mowa powyżej, Operator OIU powiadamia Przewoźnika kolejowego w terminie:
- w odniesieniu do pkt 1 – 5 – bezzwłocznie,
 - w odniesieniu do pkt 6 – nie krótszym niż 14 dni.

Dopuszcza się dokonywanie powiadomień, o których mowa powyżej przy wykorzystaniu poczty elektronicznej, na znane Operatorowi adresy e-mailowe wskazane w umowie.

3. Operator OIU, zgodnie z postanowieniami Ustawy o transporcie kolejowym (art. 36b, ust. 4), może odmówić przewoźnikowi kolejowemu dostępu do obiektu. W przypadku ww. odmowy, operator uzasadnia swoją decyzję na piśmie i przekazuje ją przewoźnikowi kolejowemu.
4. Bocznicą nie jest przystosowana do obsługi towarów niebezpiecznych i nie bierze udziału w procesie ich przewozu i postoju.
5. Jazdy pojazdów kolejowych trakcji elektrycznej, ze względu na brak zabudowy sieci trakcyjnej jest zabroniona.

3. Szczególne wymagania dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez Operatora w zakresie organizacji i techniki pracy manewrowej wykonywanej na terenie bocznic

1. Manewry na bocznicach wykonywane są sposobem odstawczym na zasadzie przetaczania taboru pojazdem trakcyjnym.
2. Wykonywanie na bocznicach manewrów sposobem odrzutowym lub z wykorzystaniem siły ludzkiej jest zabronione.
3. Maksymalne prędkości jazd manewrowych, jakie mogą być stosowane na terenie bocznic są określone w regulaminie pracy bocznic kolejowych.
4. Na terenie bocznic podczas wykonywania manewrów na torach bocznic, lokomotywa powinna znajdować się na końcu lub początku składu manewrowego. Miejsce umieszczenia pojazdu trakcyjnego w składzie manewrowym powinno wynikać z technologii i rodzaju wykonywanych czynności oraz użytecznych długości torów, na których wykonywane są manewry, tak aby po wykonaniu czynności tabor nie pozostawał na rozjazdach lub w granicach ich ukresów.

5. Manewry składów manewrowych pomiędzy torami stacji Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce, a torami bocznicy odbywają się na zasadach jazdy manewrowych niepilotowanych.
6. Manewry w obrębie całej bocznicy wymagają obsady drużyny manewrowej.
7. Pojazdy kolejowe zbliżając się do przejść w poziomie szyn wzdłuż hali zobowiązane są zmniejszyć prędkość jazdy do 5 km/h i podać sygnał „Bacność”. Jazdy manewrowe po ww. przejściach mogą być kontynuowane, jeżeli ruch drogowy i pieszy został na nich wstrzymany.
8. Przy manewrach wymagających pilotowania przez drużynę manewrową dopuszcza się na bocznicy stosowanie jednoosobowej obsady drużyny manewrowej, składającej się jedynie z kierownika manewrów, który jest jednocześnie wykonującym czynności manewrowe.
9. Szczegółowe informacje w zakresie parametrów technicznych infrastruktury kolejowej bocznicy i lokalnych ograniczeń nimi spowodowanych zawiera Regulamin pracy bocznicy kolejowej oraz instrukcja wykonywania prac manewrowych i sygnalizacji **ATS-M1**, których postanowienia pracownicy Przewoźników są zobowiązani znać podczas realizowanych na bocznicy zadań w ramach dostępu do OIU.
10. Regulamin pracy bocznicy kolejowej oraz ww. instrukcja są dostępne na terenie bocznicy u Zarządcy Terminalu Krzysztof Komosa, e-mail: k.komosa@atslogistic.com.pl , tel +48 693 339 296.

4. Wymagania i warunki dotyczące pracowników Przewoźnika w ramach dostępu do OIU

1. Pracownicy przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem manewrów oraz prowadzący pojazdy kolejowe, realizujący na terenie bocznicy wyznaczone zadania w ramach dostępu do OIU, muszą spełniać warunki określone w ustawie o transporcie kolejowym oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie, a także znać postanowienia regulaminu pracy bocznicy kolejowej i innych regulacji wewnętrznych Operatora dotyczących zasad wykonywania czynności na terenie bocznicy, szczególnie w przedmiocie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na bocznicy.
2. Regulacje wewnętrzne Operatora określające zasady bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury są zawarte w **Załączniku Nr 2** do Regulaminu.
3. Przewoźnik, przed przystąpieniem do realizacji przewozów w ramach dostępu do OIU winien pisemnie zwrócić się do Operatora o przekazanie odpowiednich wyciągów z instrukcji i regulaminów, które Operator zobowiązany jest niezwłocznie przekazać Przewoźnikowi bezpłatnie w formie elektronicznej.

5. Wymagania i warunki dotyczące pojazdów kolejowych Przewoźnika w ramach dostępu do OIU

1. Do manewrów po torach boczniczy dopuszcza się pojazdy kolejowe Przewoźników, które:
 - 1) spełniają wszystkie warunki technicznej eksploatacji określone w przepisach wydanych na podstawie Ustawy o transporcie kolejowym, w tym – w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 226 z późn. zm.),
 - 2) są 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 918, z późn. zm.).
2. Na torach boczniczy mogą być prowadzone manewry pojazdami kolejowymi, których największy dopuszczalny nacisk osi na szyny nie przekracza **20 ton/oś (206 kN/oś)**.

6. Wymagania dotyczące ochrony środowiska

1. Przewoźnik korzystający z OIU nie może emitować substancji niebezpiecznych do wód, gruntu lub powietrza, które mogłyby powodować przekroczenia standardów jakości środowiska (podstawa prawna: Ustawa Prawo ochrony środowiska, art. 174, ust.1).
2. 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.

7. Rodzaje usług świadczonych przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU

1. Bocznicza ATS Sp. z o.o. , stanowi jeden kompleksowy obiekt infrastruktury usługowej, przeznaczony do świadczenia części spośród usług wymienionych w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy, polegających na dostępie do- i korzystaniu z wybranych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych Boczniczy, tj.:
 - 1) place postojowe samochodowe;
 - 2) place postojowe dla kontenerów i naczep intermodalnych;
 - 3) rampa czołowa najazdowa (tor 503 i 505) dla załadunku i wyładunku samochodów;
 - 4) załadunek i rozładunek kontenerów i naczep intermodalnych za pomocą podnośnika kontenerowego typu reachstraker (tor 501) w ramach terminalu towarowego.

8. Umowa na realizację usług w ramach dostępu do OIU

1. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do obiektów, w których są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do Ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach, a Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, którzy świadczą usługi, o których mowa w ust. 3 załącznika nr 2 do ustawy, zobowiązani są do świadczenia ich na równych i niedyskryminujących zasadach.
2. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie po zawarciu z Operatorem Umowy określającej, w szczególności, prawa i obowiązki Operatora i Przewoźnika związane ze świadczonymi usługami.
3. ATS Sp. z o.o. zapewnia dostęp do OIU na zasadach określonych w niniejszym Regulaminie oraz w Umowie, przy zachowaniu warunków wykonywania manewrów określonych w Regulaminie pracy bocznicy kolejowej i innych regulacjach wewnętrznych wymienionych w **Załączniku Nr 2** do Regulaminu OIU.
4. Warunkiem złożenia przez Przewoźnika do Operatora wniosku na wykonanie konkretnych usług na terenie Bocznicy jest wcześniejsze zawarcie umowy na realizację usług w ramach dostępu do OIU.
5. Umowa szczegółowo reguluje obopólne zobowiązania między Przewoźnikiem a Operatorem w zakresie praw i obowiązków stron, zagadnień formalno – prawnych oraz handlowych.
6. W celu zawarcia Umowy, przewoźnik kolejowy występuje do Operatora z pisemnym wnioskiem na adres: ats@atslogistic.com.pl ; lub przesyłając listem poleconym, albo kurierem. Ww. wniosek winien być podpisany przez osobę / osoby zgodnie z reprezentacją przewoźnika wynikającą z KRS lub na mocy udzielonego pełnomocnictwa / upoważnienia. W takim przypadku pełnomocnictwo / upoważnienie winno być załączone do wniosku.
7. We wniosku Przewoźnik/przewoźnik określa w szczególności:
 - 1) firmę Operatora OIU, do którego jest kierowany wniosek;
 - 2) firmę, siedzibę, adres, telefon, e-mail przewoźnika kolejowego;
 - 3) dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, tj.: NIP, Regon;
 - 4) planowane zakresy zamówionych usług;
 - 5) pożądane okresy realizacji wskazanych usług;
 - 6) inne informacje, które przewoźnik kolejowy uznaje za istotne dla zamówienia.
8. Do ww. wniosku przewoźnik jest zobowiązany dołączyć następujące dokumenty:
 - 1) poświadczoną „za zgodność z oryginałem” kopię ważnej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych, określoną w art. 43 Ustawy;

- 2) poświadczoną „za zgodność z oryginałem” kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b Ustawy (Część A oraz Część B dla linii obsługiwanych przez PKP PLK S.A.)

oraz złożyć w ramach ww. wniosku następujące oświadczenia:

- oświadczenie, że będzie informował o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa;
- oświadczenie, że posiadany tabor w odniesieniu do którego Operator ma świadczyć usługi spełnia warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 226 z późn. zm.).
- oświadczenie, że w trakcie realizacji usług na terenie OIU na stanowiskach maszynisty i na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych są zatrudnieni pracownicy spełniający warunki określone w Ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach.

Ww. oświadczenia winny być podpisane przez osobę / osoby zgodnie z reprezentacją Przewoźnika wynikającą z KRS lub na mocy udzielonego pełnomocnictwa / upoważnienia, w takim przypadku pełnomocnictwo / upoważnienie winno być załączone do oświadczeń.

9. Wzór wniosku o dostęp do OIU i zawarcie Umowy znajduje się w **Załączniku Nr 5**.
10. Dokumenty, o których mowa w ust. 8 należy przedłożyć w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski.

9. Wnioski o realizację usług w ramach dostępu do OIU

1. Operator w ramach zawartej z Przewoźnikiem Umowy może świadczyć na jego rzecz:
 - 1) usługi planowe, na podstawie złożonego wniosku na realizację usług planowych w ramach dostępu do OIU, zawierającego m.in. harmonogram zamówionych usług w okresie obowiązywania Umowy, lub
 - 2) usługi nieplanowe, na podstawie złożonych wniosków na realizację we wskazanym terminie usług na terenie OIU innych niż usługi planowe.
2. Wnioski o realizację usług planowych należy składać w ramach wniosku o dostęp do OIU, o którym mowa w ust. 8, pkt 6 Regulaminu powyżej, wg zasad dla niego określonych.
3. Wypełnione i podpisane wnioski o realizację usług nieplanowych należy przysyłać do Operatora za pomocą poczty elektronicznej, w formie skanu, na adres: ats@atslogistic.com.pl, lub składać w formie pisemnej w sekretariacie Operatora w godzinach 8.00-16.00 osobiście lub przez kuriera, albo też

przesyłać listem poleconym na adres: 41-300 Dąbrowa Górnicza, ul. Południowa 2a.

Wnioski o realizację usług nieplanowanych składać może osoba upoważniona przez przewoźnika wymieniona w umowie, o której ust. 8 pkt 2.

4. Operator ma obowiązek rozpatrzyć ww. wnioski w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia otrzymania kompletnego wniosku.
5. Wniosek o realizację usług w ramach dostępu do OIU powinien zawierać następujące dane:
 - 1) firmę Operatora OIU, do którego jest kierowany wniosek,
 - 2) firmę, siedzibę, adres, telefon, e-mail Przewoźnika;
 - 3) dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, tj.: NIP, Regon;
 - 4) planowane zakresy zamówionych usług;
 - 5) pożądane okresy realizacji wskazanych usług;
 - 6) parametry techniczne pojazdów kolejowych lub składów manewrowych, których mają dotyczyć usługi, m.in.: typ, seria pojazdu, ewentualnie typ taboru specjalnego, masa brutto, długość pojazdu, nacisk osi na szynę, rzeczywista masa hamująca;
 - 7) inne informacje, które Przewoźnik uznaje za istotne dla zamówienia.
6. Wzór wniosku o realizację usług w ramach dostępu do OIU znajduje się w **Załączniku Nr 6**.
7. Operator podejmuje wszelkie możliwe działania w celu uwzględnienia wszystkich złożonych przez Przewoźników wniosków, przy czym nie jest on obowiązany do ponoszenia jakichkolwiek nakładów, które są konieczne do realizacji tego celu.
8. Operator rozpatrując wnioski o realizację usług w ramach dostępu do OIU kieruje się zasadą jak najlepszego wykorzystania infrastruktury obiektu pod względem zdolności przepustowej OIU i jego parametrów techniczno – eksploatacyjnych.

10. Zasady realizacji usług w ramach dostępu do OIU

1. Operator zastrzega sobie prawo do pierwszeństwa wykorzystywania OIU dla własnych potrzeb.
2. Uzyskany przez Przewoźnika dostęp do wnioskowanej usługi na terenie OIU nie może być przekazany innemu przewoźnikowi kolejowemu.
3. W trakcie realizacji na terenie bocznic usług w ramach dostępu do OIU, tabor przewoźnika nie może pozostać bez nadzoru. Operator OIU nie zapewnia ochrony taboru w czasie jego pobytu na bocznicach, a nadzór nad nim należy do obowiązków przewoźnika.

4. Rodzaje usług świadczonych przez Operatora na rzecz przewoźnika na terenie bocznicy są określone w rozdz. II, ust. 7 niniejszego Regulaminu.
5. Dostęp pojazdów kolejowych przewoźnika do torów postojowych oraz torów, na których zabudowane są urządzenia do realizacji usług na bocznicy, odbywa się na zasadach przewidzianych dla manewrów, określonych w regulaminie pracy bocznicy kolejowej oraz innych obowiązujących regulacjach Operatora (**Załącznik Nr 2**).
6. W zależności od organizacji i technologii pracy bocznicy, dostęp do poszczególnych torów i urządzeń OIU celem zrealizowania przez Operatora na rzecz przewoźnika zamówionych usług, jest możliwy od poniedziałku do piątku, w dni powszednie, w godzinach 8:00 - 16:00, z wyjątkiem usługi dostępu i korzystania z torów postojowych, dostępnej 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu.
7. Wymagane przepisami ruchu kolejowego czynności techniczne związane z przygotowaniem pojazdów kolejowych przewoźnika do drogi i włączenia ich następnie do Pociągu, nie stanowią części składowej usług, jakie przy tych pojazdach mogą być realizowane, stąd ich wykonywanie należy do obowiązków przewoźnika i powinno się odbywać poza terenem bocznicy.

11. Opłaty za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU

1. Prawną podstawę określenia sposobu ustalania opłat za usługi świadczone przez Operatora na rzecz przewoźnika w ramach udostępnienia OIU stanowi art. 36e Ustawy o transporcie kolejowym.
2. Opłata podstawowa pobierana jest za usługi świadczone przez Operatora na rzecz przewoźnika, tj., za dostęp do- i korzystanie z torów postojowych i urządzeń bocznicy określonych w rozdz. II, ust. 7, pkt 1 Regulaminu.
3. Opłata rezerwacyjna, pobierana jest za zamówioną i przydzieloną, zgodnie ze złożonym wnioskiem, usługę na terenie OIU, która, z winy leżącej po stronie przewoźnika, nie została przez niego zrealizowana. Opłatę rezerwacyjną pobiera się w wysokości:
 - 1) 0% wyznaczonej opłaty podstawowej w przypadku rezygnacji z usługi w terminie dłuższym niż 7 dni kalendarzowych przed planowanym terminem jej realizacji;
 - 2) 10% wyznaczonej opłaty podstawowej w przypadku rezygnacji z usługi w terminie krótszym niż 7 i dłuższym niż 3 dni kalendarzowe przed planowanym terminem jej realizacji;
 - 3) 20% wyznaczonej opłaty podstawowej w przypadku rezygnacji z usługi w terminie krótszym niż 3 dni kalendarzowe przed planowanym terminem jej realizacji.
4. Szczegółowe zasady ustalania opłat za usługi świadczone przez Operatora na rzecz Przewoźnika w ramach udostępnienia OIU oraz ich wysokość za każdą z

usług określonych w ust. 7 Rozdziału II znajdują się w Cenniku opłat za usługi w ramach dostępu do OIU (**Załącznik Nr 4**).

5. Zasady wnoszenia opłat za usługi świadczone w ramach udostępnienia OIU zawarte są w umowie.

12. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań przez strony

1. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z umowy, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy:
 - 1) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną umowy w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań);
 - 2) utraconych korzyści.
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. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z umowy jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych.
5. Przewoźnik w przypadku niedotrzymania parametrów technicznych jego pojazdów ponosi pełną odpowiedzialność za ewentualne straty powstałe w infrastrukturze kolejowej bocznic i zobowiązany jest do zwrotu wszelkich kosztów związanych z ich usunięciem.
6. Sprawy ewentualnych uszkodzeń bądź zniszczeń w infrastrukturze kolejowej bocznic określa protokolarnie komisja składająca się z przedstawicieli obu zainteresowanych stron, w której przewodniczącym jest przedstawiciel Operatora.

13. Obowiązki i uprawnienia stron w ramach dostępu do OIU

1. W ramach udostępniania OIU, Operator OIU:
 - 1) realizuje na rzecz przewoźnika podstawowe i dodatkowe usługi zgodnie z niniejszym Regulaminem i umową;
 - 2) ponosi odpowiedzialność za stan elementów drogi kolejowej udostępnionej przewoźnikowi;
 - 3) w oparciu o dokumentację techniczno – ruchową prowadzi na bieżąco rejestr wykonanych jazd manewrowych przewoźnika w formie wykazów uzgodnionych przez strony Umowy;

- 4) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o zdarzeniach i innych Wydarzeniach eksploatacyjnych, związanych bezpośrednio z jego pojazdem kolejowym lub pracownikiem przewoźnika;
 - 5) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji planowych usług na terenie OIU, w szczególności o:
 - a) doraźnych ograniczeniach techniczno – ruchowych, mających wpływ na planowe dokonywanie manewrów,
 - b) zaistnieniu wydarzeń, o wystąpieniu których Operator był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np.: strajki, blokady przejazdu, demonstracje, itp.,
 - c) niedopuszczeniu do wjazdu na teren bocznic lub zatrzymaniu pojazdu kolejowego/składu manewrowego przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pojazd/skład manewrowy albo obsługującego go pracownika przewoźnika, wymagań określonych w obowiązujących regulacjach prawnych;
 - 6) powiadamia przewoźnika, o zmianach w obowiązujących regulaminach lub instrukcjach, stanowiących podstawę dla wykonywania umowy, w terminie nie późniejszym niż 14 dni przed dniem wejścia w życie zmian;
 - 7) dokonuje czynności sprawdzających dotyczących pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika uczestniczących w realizacji usług na terenie OIU, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami wykonywania manewrów, przy czym, Operator ma prawo niedopuszczenia do jazdy pojazdu przewoźnika w przypadku stwierdzenia niespełnienia przez ten pojazd albo obsługujące go osoby, wymagań określonych w przepisach;
 - 8) ma prawo usunięcia na koszt przewoźnika pozostałości po wykonanych czynnościach w ramach realizowanych usług, jeśli nie dokonał tego przewoźnik, pomimo uprzedniego wezwania;
 - 9) wydaje prowadzącym pojazdy kolejowe z napędem i innym pracownikom przewoźnika biorącym udział w realizacji usługi na terenie OIU, wiążące polecenia w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia jazd manewrowych na terenie bocznic; do wydawania takich poleceń uprawnieni są pracownicy Operatora;
 - 10) ma prawo usunięcia na koszt i ryzyko przewoźnika pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu przewoźnika z terenu bocznic – w przypadku rozwiązania umowy i nieusunięcia ich we własnym zakresie przez przewoźnika, w terminie 5 dni roboczych od dnia rozwiązania umowy;
 - 11) ma prawo żądania od przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub zagrożenia bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska;
2. W ramach korzystania z obiektu infrastruktury usługowej Przewoźnik:

- 1) nie może zlecać innemu przewoźnikowi kolejowemu wykonywania manewrów po infrastrukturze Operatora;
- 2) ponosi pełną odpowiedzialność za stan i sprawność wykorzystywanych na terenie OIU pojazdów kolejowych;
- 3) ma obowiązek przestrzegać zasad i warunków prowadzenia ruchu kolejowego, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.) oraz przepisach wewnętrznych wskazanych w **Załączniku Nr 2**;
- 4) zapewnia wykonywanie przez swoich pracowników poleceń wydawanych przez uprawnionych pracowników Operatora w zakresie prowadzenia jazd manewrowych i bezpieczeństwa na bocznicach;
- 5) wyposaża swoich pracowników, uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym, we wszelkie niezbędne dokumenty i przybory określone w przepisach; pracownicy przewoźnika zobowiązani są do posiadania tychże dokumentów i przyborów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją manewrów na terenie bocznic;
- 6) niezwłocznie powiadamia Operatora o zdarzeniach na terenie bocznic, związanych bezpośrednio z jego pojazdem kolejowym/składem manewrowym lub pracownikami przewoźnika;
- 7) niezwłocznie powiadamia Operatora o dostrzeżonych wszelkich zdarzeniach i wydarzeniach na terenie kolejowym, które tworzą lub mogą stworzyć jakiegokolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ludzi i mienia, innych niż wymienione w pkt 6);
- 8) na żądanie Operatora dokumentuje kwalifikacje i uprawnienia pracowników przewoźnika oraz przedstawia dokumentację, potwierdzającą sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych na terenie bocznic;
- 9) w przypadku rozwiązania umowy, usuwa w terminie do 5 dni roboczych od dnia rozwiązania umowy pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z terenu OIU; w przypadku niewykonania tego zobowiązania, przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez Operatora;
- 10) zgłasza nadzorującemu lub kierującemu manewrami na bocznicach gotowość do manewru pojazdu kolejowego / składu manewrowego po wykonanych czynnościach w ramach realizacji usługi;
- 11) ponosi odpowiedzialność finansową za usunięcie przez Operatora pozostałości po wykonanych czynnościach w ramach realizowanych usług, o ile, pomimo uprzedniego wezwania, nie usunął ich samemu;
- 12) ma prawo żądania od Operatora wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub następuje zagrożenie bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska;
- 13) ma prawo zrezygnowania z zamówionego (objętego umową) udostępnienia infrastruktury i prowadzenia prac manewrowych na bocznicach

bez konsekwencji finansowych, jeżeli poinformuje Operatora o rezygnacji z wyprzedzeniem co najmniej 7 dni.

14. Postępowanie w razie zdarzeń kolejowych lub innych wydarzeń eksploatacyjnych na terenie OIU

1. Każdy pracownik przewoźnika oraz Operatora, który zauważył, że może dojść lub doszło do zdarzenia, powinien:
 - 1) użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki;
 - 2) poinformować o tym nadzorującego pracę manewrową na bocznicy.
2. W przypadku wystąpienia zdarzeń kolejowych na terenie OIU Operator i przewoźnik zobowiązani są do:
 - 1) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń i wydarzeń;
 - 2) współdziałania przy usuwaniu szkód niesienia pomocy poszkodowanym;
 - 3) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzeń kolejowych i wydarzeń eksploatacyjnych.
3. Ustalanie przyczyn i okoliczności zdarzeń kolejowych i innych wydarzeń eksploatacyjnych oraz odpowiedzialności za ich następstwa dokonywane jest przez komisję kolejową powołaną przez Operatora z udziałem przewoźnika.
4. Szczegółowe zasady postępowania po zaistnieniu zdarzeń kolejowych, w tym dotyczące sposobu ustalania okoliczności i przyczyn zdarzenia (wydarzenia) oraz pracy ww. komisji kolejowej, określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U z 2016 r. poz. 369) oraz regulacje wewnętrzne Operatora obowiązujące na bocznicy (**Załącznik Nr 2**), w tym w szczególności – Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicy kolejowej **ATS-W1**.

III. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Niniejszy Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej, tj. bocznicy kolejowej: „Autoterminal Śląsk Logistic spółka z ograniczoną odpowiedzialnością”, wraz z cennikiem opłat za usługi w ramach dostępu do OIU wchodzi w życie 01 maja 2022 r.
1. Pełny tekst Regulaminu w języku polskim oraz angielskim, wraz z załącznikami, Operator OIU publikuje na stronie internetowej pod adresem: <https://www.atslogistic.com.pl/>
2. Spis załączników do Regulaminu OIU:

- 1) Załącznik Nr 1 – Charakterystyka elementów infrastruktury kolejowej bocznicy: „Autoterminal Śląsk Logistic spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.
- 2) Załącznik Nr 2 – Regulacje wewnętrzne ATS Sp. z o.o. określające zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy.
- 3) Załącznik Nr 3 – Plan schematyczny bocznicy.
- 4) Załącznik Nr 4 – Cennik opłat za usługi w ramach dostępu do OIU.
- 5) Załącznik Nr 5 – Wniosek o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i zawarcie umowy na realizację usług w ramach tego dostępu.
- 6) Załącznik Nr 6 – Wniosek o realizację usług w ramach dostępu do OIU.