

CTL MACZKI-BÓR S.A.

41-208 Sosnowiec, ul. Długa 90



CTL LOGISTICS

REGULAMIN SIECI

ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY

CTL MACZKI-BÓR S.A.

NA CZAS OBOWIĄZYWANIA

ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW 2021/2022

Spis treści

Wstęp	4
Rozdział 1 – Postanowienia ogólne.....	4
1. Definicje pojęć stosowanych w Regulaminie	4
2. Podstawowe informacje o Zarządcy	5
3. Relacje Przewoźnik - Zarządca	6
4. Korzystanie z Regulaminu, rozpowszechnianie, aktualizacja, zgłaszanie uwag	6
Rozdział 2 – Udostępniana infrastruktura	8
1. Linie kolejowe	8
2. Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych	8
3. Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej	9
Rozdział 3 - Wymagania związane z uzyskaniem dostępu do infrastruktury	10
1. Warunki przyznawania prawa dostępu.....	10
2. Regulacje wewnętrzne	11
3. Personel.....	11
4. Tabor, urządzenia radiotelefoniczne	11
5. Organizacja przejazdów pociągów	12
Rozdział 4 - Usługi świadczone przez Zarządcę w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej.....	13
1. Zakres usług.....	13
2. Usługi świadczone w ramach opłaty podstawowej	13
3. Usługi o charakterze dodatkowym	13
Rozdział 5 - Przydzielanie tras pociągów	14
1. Składanie oraz rozpatrywanie wniosków na czas obowiązywania rocznego Rozkładu Jazdy	14
2. Harmonogram opracowania rocznego Rozkładu Jazdy	15
3. Zmiany rocznego Rozkładu Jazdy	15
4. Przydzielanie tras pociągów w dni ustawowo wolne	15
5. Priorytety w przydzielaniu tras	16
6. Rozwiązywanie konfliktów przy projektowaniu tras	16
8. Rezygnacja z zamówionej i przydzielonej trasy pociągu	17
Rozdział 6 - Wyznaczanie opłat za udostępnianie, rozliczanie należności	18
1. Rodzaje opłat.....	18
2. Sposób ustalania opłat	18
3. Rozliczanie należności	21
4. Gwarancje finansowe.....	21
5. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań	22
Rozdział 7 - Postępowanie w trakcie realizacji UMOWY	24

1. Realizacja przejazdów pociągów	24
2. Obowiązki i uprawnienia stron	24
3. Sposób przewożenia materiałów sypkich	27
4. Wyposażenie pracowników Przewoźnika w dokumenty i przybory	28
5. Sprawdzanie sposobu realizacji warunków udostępnienia; czynności sprawdzające stan taboru	28
6. Zgłaszanie przez Przewoźnika gotowości do odjazdu	29
7. Powiadomienia.....	29
8. Postępowanie w razie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych	30
9. Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej.....	31
10. Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych Zarządcy do pociągów Przewoźnika	33

Wstęp

Niniejszy Regulamin został opracowany przez Zarządcę Infrastruktury - CTL MACZKI-BÓR S.A. na podstawie USTAWY z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2015.1297 z późn. zm.)

Regulamin obowiązuje w całym okresie przygotowywania, opracowywania i obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022.

Zarządca Infrastruktury - CTL MACZKI-BÓR S.A. posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120150012 wydaną 22.01.2016 r.

Bezpłatny egzemplarz Regulaminu można pobrać ze strony:

<https://ctl.pl/ctl/maczki-bor/#linie>

Dodatkowych informacji udziela CTL Maczki-Bór S.A. Wydział Zarządzania Infrastrukturą :

tel. +48 728 876 100.

Wszelkie uzupełnienia i zmiany Regulaminu będą ogłaszane oraz dostępne na stronach internetowych Zarządcy.

CTL MACZKI-BÓR S.A. zwraca się z prośbą do zainteresowanych Przewoźników kolejowych o zgłaszanie opinii, spostrzeżeń i ewentualnych uwag na temat treści Regulaminu przez cały okres jego obowiązywania za pomocą poczty elektronicznej na adresy e-mail podane w Rozdziale 1 .

Rozdział 1 – Postanowienia ogólne

1. Definicje pojęć stosowanych w Regulaminie

Oprócz pojęć dotyczących udostępniania linii kolejowych zgodnych z obowiązującymi przepisami, w szczególności z Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2015.1297 z późn. zm.) i aktami wykonawczymi do niej - dla potrzeb Regulaminu wprowadza się dodatkowo definicje następujących pojęć:

1. koordynacja - proces rozwiązywania przez zarządcę infrastruktury i Przewoźników kolejowych sytuacji, w której występują kolidujące ze sobą wnioski o przydzielenie trasy pociągu lub przepełnienie infrastruktury,
2. pracownicy Przewoźnika - pracownicy Przewoźnika oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu wykonywania umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów,
3. pracownicy Zarządcy Infrastruktury - pracownicy Zarządcy Infrastruktury oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu wykonywania umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów,
4. zarządzanie kryzysowe - działalność polegająca na zapobieganiu sytuacjom kryzysowym i nadzwyczajnym, przejmowaniu nad nimi kontroli i kształtowaniu ich przebiegu w drodze zaplanowanych działań oraz na odtwarzaniu infrastruktury lub przywróceniu jej pierwotnego charakteru
5. Zarządca infrastruktury – zwany w treści Regulaminu Zarządcą, w rozumieniu niniejszego regulaminu - Zarządcą Infrastruktury jest CTL MACZKI-BÓR S.A. zwaną w treści Regulaminu CTL MB,
6. przydział trasy pociągu - przydzielenie Przewoźnikowi zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej (np. linii kolejowej, grupy torów),
7. zapewnienie dostępu - umożliwienie skorzystania z infrastruktury kolejowej przez Przewoźników,
8. rozkład jazdy - plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje,
9. sytuacja kryzysowa - stan narastającej destabilizacji, niepewności i napięcia społecznego, charakteryzujący się przerwaniem lub poważnym zakłóceniem procesu eksploatacyjno-przewozowego, możliwością utraty kontroli nad przebiegiem wydarzeń oraz eskalacją zagrożenia dla życia i zdrowia ludzkiego lub mienia znacznej wartości,
10. sytuacja nadzwyczajna - sytuacja, w której w wyniku nagłego zdarzenia powstałego niezależnie od woli stron umowy o udostępnianie linii kolejowych, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjno-przewozowego, niemożliwe jest wykonanie w całości lub części tej umowy, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła przewidzieć lub zapobiec. Sytuacja nadzwyczajna może wynikać w szczególności z:

- a) wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego (stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, stanu wojennego),
 - b) protestów społecznych (np. strajki),
 - c) zdarzeń o charakterze terrorystycznym lub ich przesłanek,
 - d) innych nieprzewidzianych zdarzeń jak: powodzie, pożary, huragany, osuwiska ziemi, długotrwałe opady śniegu, wypadki i katastrofy kolejowe, awarie sieci energetycznych lub sieci łączności itp., skutkujących doraźnymi zmianami w procesie przewozowym, w tym również będących rezultatem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej),
11. UMOWA - umowa o udostępnienie linii kolejowych,
 12. USTAWA - Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2017r poz. 2117, 2361, z 2018r poz. 650, 927, 1338, 1629 z późn. zm.),
 13. ROZPORZĄDZENIE - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2014.788 z późn. zm.),
 14. REGULAMIN - niniejsze opracowanie opisujące prawa i obowiązki licencjonowanego Przewoźnika, który korzysta lub chciałby skorzystać z udostępnianych przez Zarządcę linii kolejowych oraz zasady udostępniania linii kolejowych własności CTL MACZKI-BÓR S.A.

2. Podstawowe informacje o Zarządcy

1. Zarządcą przyznającym i udostępniającym linie kolejowe w rozumieniu niniejszego regulaminu jest:

CTL MACZKI-BÓR S.A.
(Zarząd CTL MACZKI-BÓR)

2. Adres i siedziba CTL MACZKI-BÓR S.A.: 41-208 Sosnowiec, ul. Długa 90, woj. śląskie.

3. Dane o działalności gospodarczej Zarządu:

Sąd Rejonowy Katowice-Wschód w Katowicach
Wydział VIII Gospodarczy
KRS nr: 0000361438;
Kapitał Zakładowy: 23.862.500,00 PLN,
Kapitał Wpłacony: 24.000.000,00 PLN,
NIP: 644-051-35-86; Regon: 271569626.

4. Dane tele - adresowe:

CTL Maczki-Bór S.A. tel.
(032) 29 90 121,
fax: (032) 29 90 113
e-mail: recepcja.maczki@ctl.pl

3. Relacje Przewoźnik - Zarządca

1. Wymagania dla Przewoźników i Zarządcy określają przepisy USTAWY, akty wykonawcze wydane na podstawie tej USTAWY oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, kształtujące stosunki handlowe podmiotów gospodarczych.
2. Zasady współpracy Przewoźników i Zarządcy oraz obowiązki i prawa Zarządcy i Przewoźników zawiera niniejszy Regulamin.
3. Szczegółowe relacje Przewoźnik - Zarządca ustalone są przez umowy cywilno-prawne, określające prawa i obowiązki stron, aspekty handlowe, techniczne i eksploatacyjne oraz formalno-prawne dotyczące realizacji wzajemnych zobowiązań, zwane UMOWAMI.

4. Korzystanie z Regulaminu, rozpowszechnianie, aktualizacja, zgłaszanie uwag

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

Załącznik nr 1 - Wykaz udostępnianych linii kolejowych

Charakterystyka udostępnianych linii kolejowych:

Załącznik nr 2.1 . Wykaz maksymalnych prędkości,

Załącznik nr 2.2. Wykaz maksymalnych nacisków osi

Załącznik nr 2.3. Klasy linii

Załącznik nr 2.4. Wykaz posterunków ruchu

Załącznik nr 2.5. Wykaz punktów ekspedycyjnych

Załącznik nr 2.6. Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania

Załącznik nr 3 - Wykaz regulacji wewnętrznych obowiązujących Przewoźnika

Załącznik nr 4 - Harmonogram prac remontowych

Załącznik nr 5 - Wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu

Załącznik nr 6 - Wniosek o rezygnację z przydzielonej trasy pociągu

Załącznik nr 7 - Regulamin aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej

Załącznik nr 8 - Sposób ustalania kategorii linii kolejowych

2. Konsultacje z przewoźnikami kolejowymi przeprowadzane są za pomocą poczty elektronicznej.
3. Adresy poczty elektronicznej do korespondencji dotyczącej konsultacji Regulaminu, należy przesłać na adres wymieniony w pkt. 4.
4. Uwagi i zapytania dotyczące Regulaminu należy zgłaszać na adres:

CTL Maczki-Bór S.A.
Wydział Zarządzania Infrastrukturą
41-208 Sosnowiec, ul. Długa 90,

woj. śląskie

nr tel.: +48 728 876 100

e-mail: jacek.jeziorski@ctl.pl

5. Zmiany w części opisowej Regulaminu i w załącznikach dokonywane są w uzasadnionych przypadkach.
6. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.
7. Informacje dotyczące aktualizacji (zmiany i uzupełnienia) Regulaminu ogłaszane są na stronie internetowej Zarządcy:

<https://ctl.pl/ctl/maczki-bor/#linie>

Rozdział 2 – Udostępniana infrastruktura

1. Linie kolejowe

1. Linie kolejowe Zarządcy nie posiadają trakcji elektrycznej. Przewoźnicy chcący skorzystać z tras na udostępnionych liniach kolejowych Zarządcy muszą stosować do przewozów lokomotywy z napędem spalinowym.
2. Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez Zarządcę zawiera załącznik nr 1.
3. Charakterystykę linii kolejowych zarządzanych przez Zarządcę zawierają załączniki od nr 2.1 do nr 2.6 oraz Rozkład Jazdy.
4. Informacje zawarte w załącznikach odwzorowują stan infrastruktury kolejowej Zarządcy na dzień podany w tych załącznikach.
5. Zarządca zlecił utrzymanie infrastruktury kolejowej firmie CTL Service Sp. z o.o.
6. Szczegółowych, uwzględniających zmiany wprowadzone od momentu ostatniej aktualizacji Regulaminu i załączników do niego, informacji o liniach kolejowych, w tym o:
 - 6.1. parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii i stacji – udziela CTL Service Sp. z o.o. Dział Robót Torowych ds. MB- tel. +48 668 428 065,
 - 6.2. urządzeniach radiotelefonicznych sieci radioł łączności Zarządcy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub utrzymania infrastruktury kolejowej - udziela CTL Service Sp. z o.o. Dział Robót SRKiŁ ds. MB - tel. +48 606 460 703.

2. Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych

1. Korzystających z linii kolejowych obowiązują postanowienia zawarte w Wykazie Ostrzeżeń Stałych (WOS) będącym dodatkiem do Rozkładu Jazdy.
2. WOS jest wydawany okresowo przez Zarządcę. Dodatek zawiera zmiany uwzględniające ograniczenia wynikające z aktualnego stanu nawierzchni.
3. O zmianach wynikających z nagłej potrzeby wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących:
 - 3.1. parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii, na których przydzielono trasy, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych,
 - 3.2. działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru,

Zarządca informuje prowadzącego pojazd kolejowy w sposób określony przepisami.

3. Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej

1. W procesie korzystania z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez CTL MB mogą wystąpić ograniczenia eksploatacyjne:
 - 1.1. natychmiastowe,
 - 1.2. wprowadzane w późniejszym okresie, określonym przez Zarządcę.
2. Ograniczenia eksploatacyjne wynikać mogą między innymi z:
 - 2.1. uszkodzeń technicznych elementów infrastruktury ujawnionych podczas ich diagnozowania,
 - 2.2. stanu technicznego,
 - 2.3. wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych,
 - 2.4. zdarzeń, o wystąpieniu których Zarządca był uprzedzony, lecz mimo należytej staranności nie mógł im zapobiec, np. strajk, blokady przejazdu pociągu, demonstracje,
 - 2.5. niedopuszczenia do przejazdu lub zatrzymania przejazdu pojazdu kolejowego Przewoźnika w wyniku nie spełniania przez ten pojazd albo obsługujące go osoby wymagań obowiązujących Przewoźnika,
 - 2.6. zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu rzeczy,
 - 2.7. potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa.
3. O zaistnieniu konieczności wyeliminowania ograniczeń eksploatacyjnych, wymagającej np. wykonania robót na linii kolejowej Zarządca powiadamia Przewoźników realizujących przewozy na danej linii. W tym przypadku Zarządca uzgadnia z Przewoźnikami zastępcze trasy przewozu, nie później niż 10 dni przed planowanym terminem wprowadzenia zmiany. W przypadku, kiedy Przewoźnik - bez uzasadnionej przyczyny - nie uzgodni propozycji zmian, Zarządca ma prawo potraktować zmiany w przydzielonych trasach jako obowiązujące.
4. Ograniczenia eksploatacyjne o charakterze nagłym wprowadzane są przez Zarządcę w trybie wynikającym z obowiązujących przepisów i regulacji wewnętrznych.

Rozdział 3 - Wymagania związane z uzyskaniem dostępu do infrastruktury

1. Warunki przyznawania prawa dostępu

1. Przewoźnik zamierzający po raz pierwszy realizować przejazdy po liniach kolejowych Zarządcy, uzyskuje prawo dostępu do infrastruktury kolejowej CTL MB, jeżeli przedłoży razem z wnioskiem o udostępnienie tras:
 - 1.1. poświadczoną kopię ważnej licencji, o której mowa w rozdziale 8 USTAWY, wraz z oświadczeniem, że będzie informował o jej cofnięciu lub zmianach,
 - 1.2. poświadczoną kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt. 2 USTAWY, lub poświadczoną kopię ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19 ust. 2 USTAWY,
 - 1.3. oświadczenie, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 USTAWY.
2. Dokumenty, o których mowa w pkt. 1., Przewoźnik składa w siedzibie Zarządcy zgodnie z zasadami określonymi dla składania wniosków o przydzielenie tras.
3. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej Zarządcy uzyskane w poprzednich rozkładach jazdy pociągów, zobowiązany jest na co najmniej 10 dni roboczych przed terminem składania wniosków o przydzielenie tras pociągów do przedłożenia Zarządcy oświadczenia, że dokumenty, o których mowa w pkt. 1, będące podstawą do uzyskania prawa dostępu zachowują swoją ważność lub w przypadku zmiany tych dokumentów do przedłożenia poświadczonych kopii uaktualnionych dokumentów.
4. Zarządca w ciągu 7 dni roboczych informuje przedsiębiorcę/przewoźnika o dopełnieniu przez niego wymaganych warunków uzyskania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej, a w przypadku stwierdzenia braku dokumentów lub braków formalnych w złożonych dokumentach (w tym poświadczonych lub podpisanych przez osoby nieuprawnione do reprezentacji), informuje zainteresowanego o konieczności niezwłocznego ich uzupełnienia.
5. Po otrzymaniu informacji o uzyskaniu prawa dostępu do infrastruktury kolejowej Przewoźnik ma prawo złożenia wniosków o przydzielenie tras pociągów zgodnie z zasadami określonymi w Rozdziale 5.
6. Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej po zawarciu UMOWY.
7. Prawo dostępu zachowuje swoją ważność pod warunkiem, że dokumenty, o których mowa w pkt. 1 nie straciły swej ważności lub nie uległy zmianie. W przypadku kiedy dokumenty stanowiące podstawę do jego wydania straciły swą ważność lub uległy zmianie, Przewoźnik zobowiązany jest do przedstawienia Zarządcy aktualnych dokumentów.

2. Regulacje wewnętrzne

1. Przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej Zarządcy obowiązują postanowienia regulacji wewnętrznych CTL MB według załącznika nr 3.
2. Informacje o wprowadzaniu w życie nowych regulacji wewnętrznych i zmiany w obowiązujących regulacjach wewnętrznych są ogłaszane na stronie internetowej Zarządcy.

3. Personel

Pracownicy Przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe muszą spełniać warunki określone w Ustawie oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie.

4. Tabor, urządzenia radiotelefoniczne

1. Pojazdy kolejowe Przewoźników muszą spełniać warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. 2005 Nr 212, poz. 1771 z późn. zm.) oraz rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu wydanym na podstawie art. 25 USTAWY.
2. Pojazdy kolejowe wyposażone w urządzenia radiotelefonicznych sieci Zarządcy mogą wjeżdżać na linie kolejowe Zarządcy wyłącznie z czynnymi i sprawnymi urządzeniami, a w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop” - ze sprawnym systemem. W urządzeniach systemu „Radio-stop” muszą być wyposażone wszystkie pojazdy trakcyjne z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej.
3. Pojazdy kolejowe oraz pracownicy Przewoźnika muszą być wyposażeni w urządzenia radiotelefoniczne sieci radiołączności Zarządcy zgodnie z zasadami i wymaganiami określonymi w „Instrukcji o zasadach budowy i utrzymania urządzeń łączności PE-25/PE-3”, o której mowa w załączniku nr 3.
4. Przewoźnik nie może udostępniać użytkowanych przez jego personel urządzeń radiotelefonicznych sieci radiołączności Zarządcy innym użytkownikom i odpowiedzialny jest za ich sprawność oraz wykorzystywanie zgodnie z regulacjami wewnętrznymi i regulaminami obowiązującymi w CTL MB.
5. Przewoźnicy, którzy po raz pierwszy będą korzystać z linii kolejowych Zarządcy, podlegają jednorazowemu szkoleniu w zakresie procedury sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu i systemu „Radio-stop”.

Zasady sprawdzania prawidłowości działania urządzeń radiotelefonicznych oraz systemu „Radio-stop” określone są w „Instrukcji o zasadach budowy i utrzymania urządzeń łączności PE-25/PE-3”, o której mowa w załączniku nr 3.

5. Organizacja przejazdów pociągów

1. W przypadku zaistnienia, z przyczyn techniczno-ruchowych lub potrzeby efektywnego wykorzystania linii kolejowych, konieczności dostosowania organizacji przewozów do nowych warunków, ujawnionych w czasie użytkowania linii/odcinków kolejowych, Zarządca powiadamia Przewoźników o zmianach, których mogą dotyczyć te wymagania.
2. Powiadomienia o zmianach dokonywane są podczas realizacji procesu udostępniania linii, zawsze jednak tak, aby Przewoźnik mógł dostosować organizację przewozów do niezbędnych zmian.
3. Zarządca zapewnia realizację przejazdów pociągów Przewoźnika z przesyłkami nadzwyczajnymi w miarę możliwości technicznych i eksploatacyjnych, z zastosowaniem zasad i warunków określonych Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją (Dz.U. 2006 Nr 108, poz. 746) oraz regulacjami wewnętrznymi według załącznika nr 3.

Rozdział 4 - Usługi świadczone przez Zarządcę w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej

1. Zakres usług

1. Zarządca zapewnia realizację przejazdów pociągów Przewoźnika zgodnie z zawartą UMOWĄ, z zastosowaniem zasad i warunków określonych w Regulaminie i regulacjach wewnętrznych, wymienionych w załączniku nr 3.
2. Zarządca świadczy usługi:
 - 2.1. w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej wymienione w ust. 2 pkt.1,
 - 2.2. dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz zapewnienie tej obsługi, wymienione w ust. 2 pkt. 2,
 - 2.3. dodatkowe wymienione w ust. 3.

2. Usługi świadczone w ramach opłaty podstawowej

1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:
 - 1.1. obsługę wniosku o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
 - 1.2. prawo użytkowania przyznanej infrastruktury kolejowej;
 - 1.3. korzystanie z rozjazdów i węzłów kolejowych w zakresie koniecznym dla przejazdu pociągu po przyznanej trasie;
 - 1.4. sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
 - 1.5. udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa infrastruktury
2. Dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz zapewnienie tej obsługi, obejmuje:
 - 2.1. dostęp (dojazd) do urządzeń zaopatrzenia w paliwo,
 - 2.2. dostęp (dojazd) do terminali towarowych.

3. Usługi o charakterze dodatkowym

1. Zarządca świadczy usługi dodatkowe polegające na zatrudnianiu dyżurnego ruchu i dróżnika przejazdowego w dni wolne, niedziele i święta.
2. Inne nieobjęte postanowieniami Regulaminu, realizowane i rozliczane według odrębnych zleceń.

Rozdział 5 - Przydzielanie tras pociągów

1. Składanie oraz rozpatrywanie wniosków na czas obowiązywania rocznego Rozkładu Jazdy

1. W celu skorzystania z linii kolejowych Zarządcy, Przewoźnik zwraca się do Zarządcy z wnioskiem o przydzielenie trasy.

Wniosek składany jest w formie pisemnej lub elektronicznej, według zasad podanych w pkt. 2-8.

2. Wnioski można przesyłać:

- 2.1. pocztą na adres:

CTL MACZKI-BÓR S.A.
Wydział Zarządzania Infrastrukturą
ul. Długa 90, 41-208 Sosnowiec

- 2.2. mailem na adresy:

jacek.jeziorski@ctl.pl; gabriela.slomiak@ctl.pl;

3. Wniosek powinien zawierać dane określone we wzorze zamieszczonym w załączniku nr 5.
4. Wnioski na czas obowiązywania rocznego Rozkładu Jazdy Przewoźnik składa operatywnie po podjęciu informacji o potrzebie wykonywania przewozów po liniach kolejowych Zarządcy.
5. Datą złożenia wniosku pocztą jest data potwierdzenia ze strony Zarządcy odbioru przesyłki z wnioskami w formie pisemnej, zaś dla wniosków składanych elektronicznie - data wygenerowana przez system elektroniczny Zarządcy.
6. Informacje dotyczące wniosków można uzyskać według podanych niżej danych kontaktowych:
CTL MACZKI-BÓR S.A.
Wydział Zarządzania Infrastrukturą
ul. Długa 90, 41-208 Sosnowiec, tel.:
+48 728 876 100; +48 664 967 037;
7. Wnioski przekazane do Zarządcy w formie pisemnej lub elektronicznej, przyjmowane są przez wpisanie na każdym egzemplarzu daty jego przyjęcia ustalonej według zasady, o której mowa w pkt. 5, potwierdzonej podpisem przyjmującego.
8. Rozpatrzeniu podlegają jedynie te wnioski, które zawierają informacje określone we wzorze zgodnym z załącznikiem nr 5.
9. Wnioski są rozpatrywane w dni robocze w godz. 8⁰⁰- 14⁰⁰.
10. W przypadku, kiedy Zarządca stwierdzi nieprawidłowości w sporządzeniu złożonych wniosków niezwłocznie powiadamia o tym składającego wniosek telefonicznie lub elektronicznie.
11. Wnioskodawca zobowiązany jest do przedstawienia koniecznych uzupełnień i poprawek w terminie wyznaczonym przez Zarządcę zgodnie z Rozporządzeniem.

12. Zarządca powiadamia wnioskodawcę o przydzielonych trasach pociągów na czas obowiązywania rocznego Rozkładu Jazdy niezwłocznie, najpóźniej do 24 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągów, dla których Przewoźnik wystąpił o przydzielenie tras.

2. Harmonogram opracowania rocznego Rozkładu Jazdy

Czynność	Termin
składanie wniosków	11.06.2021
konstrukcja rozkładu jazdy	10.07.2021
projekt rozkładu jazdy	07.08.2021
analiza projektu i zgłaszanie uwag przez przewoźników	08.09.2021
analiza możliwości realizacji uwag	08.10.2021
możliwość wycofania wniosków	06.11.2021
weryfikacja i oznaczenie skomunikowań	17.11.2021
przekazanie powiadomienia	03.12.2021

3. Zmiany rocznego Rozkładu Jazdy

1. W okresie obowiązywania rocznego Rozkładu Jazdy, Zarządca wprowadza zmiany w przydzielonych trasach zgłoszone przez Przewoźnika na odrębnym wniosku.
2. Zarządca może uwzględnić proponowane zmiany, o ile nie naruszają one interesów innych Przewoźników.
3. Forma składania wniosków, o których mowa w pkt. 1, musi być zgodna z zasadami opisanymi w ust. 1.
4. Zarządca powiadamia Przewoźnika o wprowadzonych zmianach w trasach pociągów pisemnie (faksem, mailem) w formie powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów.
5. W przypadku powstania konfliktu pomiędzy trasami Przewoźników sposób postępowania jest zgodny z zasadami ust. 5.

4. Przydzielanie tras pociągów w dni ustawowo wolne

1. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu na przejazd realizowany w dni wolne Przewoźnik jest zobowiązany złożyć najpóźniej do godz. 12⁰⁰ w przedostatnim dniu roboczym poprzedzającym dzień wolny, w którym Przewoźnik ma zamiar zrealizować przejazd.

2. Warunkiem koniecznym przyjęcia wniosku jest spełnienie wymagań, o których mowa w Rozdziale 3 Regulaminu (dotyczy Przewoźników, z którymi nie jest zawarta umowa o korzystanie z przydzielonych tras pociągów).
3. Wnioski należy składać do Wydziału Zarządzania Infrastrukturą w dni robocze w godzinach 7⁰⁰-15⁰⁰ w formie pisemnej, elektronicznie: na adres e-mail: gabriela.slomiak@ctl.pl
4. Zarządca powiadamia Przewoźnika o przydzielonych trasach pociągów w dni wolne telefonicznie.

5. Priorytety w przydzielaniu tras

1. Zarządca rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów uwzględniając uwarunkowania wynikające z art. 30 ust. 2 USTAWY oraz z § 4 ust. 5 pkt. 1 oraz ust. 6 pkt. 1 ROZPORZĄDZENIA.
2. Uwarunkowania wymienione w ust. 1 uwzględnia się w całym procesie opracowywania rozkładu jazdy.
3. Podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 1, Zarządca dodatkowo uwzględniania stopień wykorzystania przez Przewoźnika zdolności przepustowej w trakcie obowiązywania poprzedniego rocznego rozkładu jazdy. Pierwszeństwo mają ci Przewoźnicy, którzy najrzetelniej zaplanowali pracę przewozową po infrastrukturze Zarządcy. W tym celu Zarządca sporządza ranking Przewoźników w kolejności od najmniejszej do największej odchyłki (wartość bezwzględna) od wartości UMOWY.

6. Rozwiązywanie konfliktów przy projektowaniu tras

1. W przypadku powstania konfliktu przy przyznawaniu tras lub przepełnienia na infrastrukturze, podejmowany jest przez Zarządcę proces koordynacji z udziałem wszystkich Przewoźników, których trasy mają charakter konfliktowy.
2. W trakcie procesu koordynacji, Zarządca informuje Przewoźników o zaistniałej sytuacji konfliktowej i zgłasza propozycję jej rozwiązania, która może polegać na:
 - 2.1. przeprowadzeniu pociągów trasą zastępczą,
 - 2.2. skróceniu czasu przejazdu pociągu przez przepełniony element infrastruktury poprzez zmniejszenie masy pociągu, użycie środka trakcyjnego o lepszych parametrach trakcyjnych,
 - 2.3. zastosowaniu ograniczeń - w określonych terminach - kursowania wybranych pociągów.
 - 2.4. aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej.
3. Regulamin aukcji stanowi załącznik nr 7 do REGULAMINU.
4. Zaproponowane rozwiązania są dyskutowane w procesie koordynacji, przy czym w ramach procesu koordynacji, Przewoźnik/cy może/gą formułować specjalne wymagania dotyczące organizacji przewozów; uwzględniane są one przez Zarządcę w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych.

5. W przypadku konfliktu pomiędzy trasami tego samego Przewoźnika - decydujące znaczenie ma stanowisko Zarządcy.
6. W rezultacie wypracowywane jest rozwiązanie kompromisowe dla stron konfliktu.
7. Proces koordynacji, o którym mowa w pkt. 1, musi być zakończony w terminie 7 dni od daty powiadomienia Przewoźników o wystąpieniu konfliktu.
8. Jeżeli proces koordynacji nie przyniesie rozwiązania akceptowanego przez wszystkich jego uczestników, Zarządca przydziela trasę, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczno-eksploatacyjne oraz najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej na udostępnianych liniach kolejowych lub na podstawie wyników aukcji.
9. Przyjęte rozwiązanie jest przedstawiane na piśmie przekazywanym Przewoźnikom do uzgodnienia w trybie określonym w § 4 ROZPORZĄDZENIA.

7. Plan powiększenia zdolności przepustowej.

W przypadku wystąpienia przepełnienia infrastruktury kolejowej Zarządca zapewni poprawę przepustowości poprzez zmiany tras, zmianę prędkości lub inne środki zapewniające poprawę zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

8. Rezygnacja z zamówionej i przydzielonej trasy pociągu

1. Przewoźnik ma prawo do zrezygnowania z przydzielonej trasy pociągu. W tym przypadku, Zarządca pobiera opłatę rezerwacyjną za każdą przydzieloną trasę pociągu, która nie została przez Przewoźnika wykorzystana, wyliczoną według zasad opisanych w Rozdziale 6.
2. Zarządca przyjmuje rezygnację z przydzielonej trasy pociągu począwszy od daty przekazania powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów.
3. Rezygnację z przydzielonej trasy pociągu Przewoźnik zgłasza Zarządcy w formie pisemnej, podając:
 - 3.1. nazwę Przewoźnika,
 - 3.2. numer i relację pociągu,
 - 3.3. terminy kursowania pociągu, z których składana jest rezygnacja.
4. Przewoźnik otrzymuje potwierdzenie przyjęcia rezygnacji.
5. Podanie przez Przewoźnika błędnych danych skutkuje nie przyjęciem rezygnacji.

Rozdział 6 - Wyznaczanie opłat za udostępnianie, rozliczanie należności

1. Rodzaje opłat

1. Opłata podstawowa, obejmująca usługi, o których mowa w Rozdziale 4 ust. 2 pkt. 1, pobierana jest za przejazdy zrealizowane według przydzielonych tras pociągów.
2. Opłata podstawowa, obejmująca usługi, o których mowa w Rozdziale 4 ust. 2 pkt. 2, pobierana jest za zrealizowane usługi.
3. Opłata dodatkowa pobierana jest za zrealizowane usługi dodatkowe, o których mowa w Rozdziale 4 ust 3.
4. Opłata rezerwacyjna, pobierana jest za każdą przydzieloną trasę pociągu, która nie została przez Przewoźnika wykorzystana.
5. Za korzystanie w okresie przepełnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1a Ustawy, z odcinków linii kolejowych zgłoszonych Prezesowi UTK jako przepełnione, Zarządca pobiera, począwszy od pierwszego dnia przepełnienia, podwyższoną opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, ustaloną w wyniku aukcji przeprowadzonej z uwzględnieniem zasad, o których mowa w załączniku 7.

2. Sposób ustalania opłat

1. Podstawę do wyznaczenia opłat stanowią stawki jednostkowe opłat zawarte w Cenniku.
2. Do opłat, o których mowa w niniejszym rozdziale doliczany jest należny, na podstawie odrębnych przepisów, podatek od towarów i usług
3. Stawki jednostkowe opłat, o których mowa w ust. 1, opublikowane są na stronie internetowej <https://ctl.pl/ctl/maczki-bor/#linie>, zgodnie z art. 33 ust. 9 USTAWY.

2.1. Obliczenie wysokości opłat podstawowych.

Stawki jednostkowe opłat podstawowych określono dla następujących parametrów: - kategoria linii kolejowej, parametr infrastruktury kolejowej charakteryzujący linię kolejową lub jej część, uwzględniający średniodobowe natężenie ruchu pociągów i dopuszczalną prędkość techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe, - całkowita masa brutto pociągu, obejmująca masę lokomotyw czynnych i masę składu pociągu wg przydzielonej trasy pociągu na poszczególnych jej odcinkach. Przy wyznaczaniu całkowitej masy brutto pociągu przyjmuje się, że 1 lokomotywa czynna ma masę 100 t. Sposób ustalania kategorii linii dla potrzeb kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej został przedstawiony w załączniku

nr 8. Podział rynku przewozów, który zastosowano przy ustalaniu zakresu stosowania wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów:

Lp.	Rodzaj przewozu
1.	Przewozy pasażerskie / Przewozy towarowe
2.	Wojewódzkie przewozy pasażerskie / Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie
3.	Pociągi przewożące towary niebezpieczne / Pozostałe pociągi towarowe (w tym jazdy luzem i inne: niezdefiniowane i gospodarcze)
3.1	Transport piasku / Transport innych kruszyw
3.2	Transport węgla energetycznego / Transport UPP (odpad górniczy)
4.	Przewozy krajowe / Przewozy międzynarodowe
5.	Transport kombinowany / Przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym
6.	Przewozy całopociągowe / Pociągi przewożące ładunki rozproszone
7.	Pociągi kursujące wg rocznego rozkładu jazdy / Pociągi kursujące ad hoc

2.1.1. Obliczenie wysokości opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Ustalenie wysokości opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla pociągu towarowego i określonej jego relacji wymaga wykonania kolejnych działań:

1. Ustalenie dla danego pociągu długości trasy przejazdu.
2. Wybranie stawki jednostkowej ze składnikiem wynikającym z rodzaju przewozów większym od 0 zł/pkm dla danej masy całkowitej brutto pociągu (przy wyznaczaniu całkowitej masy pociągu brutto przyjmuje się, że 1 lokomotywa czynna ma masę 100 t).
3. Wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, stanowiącego część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 3 Rozporządzenia, dla przewozów towarowych wynosi:

Całkowita Masa Brutto Pociągu	Wartość Wskaźnika
tona	zł/pkm
$M \leq 200$	28,60
$200 < M \leq 800$	45,33
$800 < M \leq 1300$	65,44
$M > 1300$	83,76

- Przemnożenie stawki jednostkowej dla danej masy całkowitej brutto pociągu przez długość trasy przejazdu.

2.1.2. Obliczenie wysokości opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

- Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo.

Dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo to przejazd poza wnioskiem o przydzielenie trasy pociągu.

Za dostęp do urządzeń zaopatrzenia w paliwo dla pojazdów kolejowych Zarządca pobiera opłatę obliczoną jako iloczyn stawki jednostkowej dla tej usługi przez sumę jazd do i z punktu zaopatrzenia w paliwo.

2.2. Obliczenie wysokości opłat za usługi dodatkowe

Opłaty obliczane są jako iloczyn stawki jednostkowej dla tej usługi zwiększonej o 9% zysku przez liczbę godzin zamówionej usługi, lecz nie mniej niż za 8 godzin. W przypadku korzystania w tym samym czasie z usługi przez więcej niż jednego Przewoźnika liczba godzin zamówionej usługi jest dzielona na wszystkich Przewoźników. Opłaty nie nalicza się w przypadku zrezygnowania z usługi nie później niż na 4 godziny przed rozpoczęciem świadczenia usługi.

2.3. Obliczenie wysokości opłaty rezerwacyjnej

Opłata rezerwacyjna, o której mowa w ust. 1, wynosi zgodnie z § 7 ust. 20 ROZPORZĄDZENIA:

- 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;

4. 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;
5. 1% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu do czasu najbliższej zmiany rocznego rozkładu jazdy w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.

3. Rozliczanie należności

1. Opłaty podstawowe, dodatkowe i opłaty rezerwacyjne wnoszone są przez Przewoźnika według szczegółowych zasad zawartych w UMOWIE.
2. Rozliczanie należności dokonywane jest odpowiednio - zarówno przez Zarządcę i Przewoźnika - z zachowaniem terminów płatności wskazanych w UMOWIE.
3. Analogicznie do zasady opisanej w pkt. 2, traktuje się inne płatności wzajemne, wynikające z niezbędnych korekt, eliminacji ewentualnych błędów we wzajemnych obciążeniach itd.
4. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki.

4. Gwarancje finansowe

1. Zarządca żąda przedstawienia przez przewoźnika gwarancji finansowej, o której mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/10 z dnia 6 stycznia 2015 roku w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylającym rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 870/2014 (Dz. Urz. UE L 3/34 z 7.1.2015).
2. Gwarancja finansowa może być składana wyłącznie w formie:
 - 2.1. gwarancji instytucji finansowych, które zobowiążą się do uregulowania powyższych zobowiązań z chwilą, gdy staną się one wymagalne. Gwarancja wystawiona przez bank lub zakład ubezpieczeń nienadzorowany przez Komisję Nadzoru Finansowego („KNF”) albo przez oddział zagranicznej instytucji kredytowej lub ubezpieczeniowej spoza listy KNF wymaga uzyskania regwarancji przez bank lub zakład ubezpieczeń nadzorowany przez KNF lub przez oddział zagranicznej instytucji kredytowej lub ubezpieczeniowej z listy KNF (http://www.knf.gov.pl/szukaj_podmioty.jsp). Gwarancja nie może być wystawiona przez banki lub zakłady ubezpieczeń objęte postępowaniem naprawczym,
 - 2.2. weksła in blanco.
3. Maksymalna wysokość wymaganej przez Zarządcę gwarancji finansowej odpowiada szacowanej wartości brutto umowy, o której mowa w Rozdziale 7. ust. 2. pkt 1.

4. Termin ważności gwarancji finansowej wystawionej przez instytucję finansową musi obejmować cały rozkład jazdy oraz 2 miesiące następujące po jego zakończeniu.
5. Zarządca ma prawo żądać uzupełnienia/wystawienia dodatkowej gwarancji finansowej w następujących przypadkach:
 - 5.1. gdy w okresie 2 miesięcy wartość opłat za zamówione usługi, o których mowa w ust. 5, przekroczy wartości szacowane,
 - 5.2. gdy Zarządca wykorzysta część lub całość gwarancji finansowej na zabezpieczenie należności.
6. W przypadku nieprzedstawienia lub nieuzupełnienia gwarancji finansowej w terminie ustalonym przez Zarządcę w Umowie, przewoźnik zostanie wezwany do wniesienia gwarancji instytucji finansowej w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania. Nieprzedstawienie lub nieuzupełnienie przez przewoźnika wymaganej wezwaniem gwarancji finansowej (rozumianej jako gwarancja instytucji finansowej lub weksel in blanco) może skutkować wystąpieniem przez Zarządcę z wnioskiem do Prezesa UTK o wyrażenie zgody na rozwiązanie Umowy.
7. Gwarancja instytucji finansowej powinna być przedstawiona do wcześniejszej akceptacji jej treści.

5. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań

1. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z UMOWY, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w pkt. 1, nie dotyczy:
 - 2.1. 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),
 - 2.2. utraconych korzyści,
3. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w pkt. 1 dotyczy w szczególności wypłacanych przez Przewoźnika na podstawie prawa przewozowego i umów, odszkodowań za powstałe opóźnienia w przewozie powstałe z winy Zarządcy.
4. Odpowiedzialność Zarządcy z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z UMOWY jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez Przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy.
5. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z UMOWY jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych.
6. Jeżeli skutek 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, która dopuściła się niewykonania

lub nienależytego wykonania umowy, i to w sposób zawiniony, a szkodę wyrównała strona nie zobowiązana do naprawienia szkody.

7. W przypadku spowodowania przez Przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, Przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów.

Rozdział 7 - Postępowanie w trakcie realizacji UMOWY

1. Realizacja przejazdów pociągów

1. Ruch pociągów na liniach Zarządcy odbywa się według planowania dyspozytorskiego.
2. Przejazdy na udostępnianych liniach Zarządcy odbywają się w dni robocze od poniedziałku od godz. 6⁰⁰ do soboty do godz. 6⁰⁰. Zarządca dopuszcza możliwość realizacji przewozów w dni wolne od pracy (soboty, niedziele, święta) po złożeniu przez Przewoźnika pisemnego zawiadomienia o zamiarze przejazdu najpóźniej do godz. 12⁰⁰ w przedostatnim dniu roboczym poprzedzającym dzień wolny, w którym Przewoźnik ma zamiar zrealizować przejazd. W zawiadomieniu Przewoźnik powinien podać ilość uruchamianych pociągów, trasy przejazdu i wymagane godziny obsługi posterunków ruchu na trasie przejazdu.
3. Przewoźnik zobowiązany jest przed uruchomieniem pociągu do zgłoszenia telefonicznego do Dyspozytora przejazdów pociągów, które zamierza zrealizować w danym dniu i dla których zostały przydzielone trasy w czasie obowiązywania Rozkładu Jazdy.

Numery telefonów czynne w dni robocze całodobowo:

tel. kom.: 698 135 681
nr tel./faksu: (032) 29 90 195;

2. Obowiązki i uprawnienia stron

1. Udostępnianie linii/odcinków kolejowych sieci kolejowej zarządzanej przez Zarządcę prowadzone jest według UMOWY, zawieranej pomiędzy Przewoźnikiem i Zarządcą.
UMOWY określają sposób realizacji przejazdów, a także sposób dokonywania rozliczeń wzajemnych pomiędzy Zarządcą i Przewoźnikiem.
2. Zarządca w ramach UMOWY:
 - 2.1. prowadzi przejazdy pociągów według zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. 2015.360 z późn. zm.) oraz w przepisach wewnętrznych określonych w załączniku nr 3, z zastosowaniem dodatkowych warunków zawartych w UMOWIE,
 - 2.2. ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach UMOWY,
 - 2.3. wykonuje wszystkie niezbędne do przejazdu czynności ruchowe na posterunkach ruchu Zarządcy, bezpośrednio je organizuje i nadzoruje zgodnie z obowiązującymi przepisami i regulaminami technicznymi,
 - 2.4. zaspokaja dodatkowe i doraźne zapotrzebowanie Przewoźnika na trasy z uwzględnieniem aktualnych możliwości eksploatacyjnych, zgodnie z zasadami określonymi w Rozdziale 5 ust. 3,
 - 2.5. prowadzi przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi,

- 2.6. umożliwia wstęp na obszar kolejowy Zarządcy pracownikom Przewoźnika,
 - 2.7. prowadzi dokumentację przejazdów pociągów Przewoźnika,
 - 2.8. niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o wypadkach kolejowych, związanych bezpośrednio z jego pociągiem, pojazdem kolejowym lub pracownikiem,
 - 2.9. niezwłocznie powiadamia Przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów, w tym w szczególności o:
 - 2.9.1. doraźnych ograniczeniach ruchowych, mających wpływ na planowe dokonywanie przejazdów,
 - 2.9.2. zaistnieniu zdarzeń, o wystąpieniu których Zarządca był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec - np. strajku, blokady przejazdu pociągu, demonstracji,
 - 2.9.3. niedopuszczeniu do przejazdu lub zatrzymaniu przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) Przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pociąg (pojazd kolejowy) albo obsługujące go osoby wymagań określonych w przepisach,
 - 2.10. informuje Przewoźnika o konieczności wprowadzenia długotrwałych ograniczeń ruchowych, w tym w szczególności wynikających z nagłej potrzeby wykonania robót na linii kolejowej przez Zarządcę lub na jego zlecenie; w przypadku takim, Zarządca uzgadnia z Przewoźnikiem trasy zastępcze,
 - 2.11. w przypadku zgłoszenia przez Przewoźnika gotowości do odjazdu pociągu zgodnie z zasadami i trybem określonymi w Rozdziale 7 ust. 6, planowo wyprawia pociąg Przewoźnika ze stacji początkowej lub stacji pośredniej i doprowadza do stacji końcowej,
 - 2.12. organizuje i przeprowadza na wniosek Przewoźnika - w trybie i według zasad określonych w odrębnej umowie - niezbędne pouczenia, szkolenia i egzaminy pracowników Przewoźnika,
 - 2.13. organizuje - według warunków określonych w odrębnych umowach i porozumieniach wzajemnych - przejazdy po liniach kolejowych zarządzanych przez innych zarządców infrastruktury,
 - 2.14. powiadamia Przewoźnika o zmianach przepisów wewnętrznych Zarządcy, stanowiących podstawę dla wykonywania UMOWY, w terminie nie późniejszym niż 15 dni przed wejściem zmian w życie.
3. Zarządca w okresie wykonywania UMOWY ma prawo:
- 3.1. dokonywania - przez swoich pracowników i w zakresie określonym w ust. 5 – czynności sprawdzających, dotyczących pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników Przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu,
 - 3.2. niedopuszczenia do przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) Przewoźnika lub zatrzymania przejazdu pociągu w przypadku stwierdzenia niespełnienia, przez pociąg wymagań określonych w ust. 5 albo obsługującego osoby - w ust. 4,
 - 3.3. wstrzymania lub ograniczenia ruchu kolejowego oraz decydowania o zakresie modyfikacji procesu przewozowego w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
 - 3.4. żądania wyznaczenia przez Przewoźnika swoich przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego, powoływanych i tworzonych w strukturach Zarządcy w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
 - 3.5. dokonania - w wyjątkowych, uzasadnionych okolicznościach przypadkach - realizacji przejazdu pociągu Przewoźnika inną drogą niż przydzielona na czas obowiązywania Rozkładu Jazdy; w takim przypadku, Zarządca zobowiązany jest zaproponować Przewoźnikowi możliwie najkrótszą drogę przejazdu oraz uzgodnić z nim niezbędne zmiany przed realizacją przejazdu,

- 3.6. wstrzymania przejazdu po przydzielonej trasie, jeśli nie ma możliwości realizacji przejazdu pociągu Przewoźnika inną drogą, bądź występuje sytuacja nadzwyczajna lub kryzysowa.
- 3.7. Zarządca zobowiązany jest niezwłocznie poinformować Przewoźnika o wstrzymaniu przejazdu oraz jego przyczynie,
- 3.8. włączania do pociągów Przewoźnika wagonów kontrolnych i inspekcyjnych Zarządcy oraz dokonywania nimi przejazdów według szczegółowych zasad określanych indywidualnie, dla każdego tego rodzaju przypadku, pomiędzy uprawnionymi przedstawicielami stron; tryb włączania do pociągów Przewoźnika wagonów kontrolnych i inspekcyjnych Zarządcy oraz dokonywania nimi przejazdów określono w ust. 10,
- 3.9. wydawania osobom kierującym pojazdami kolejowymi Przewoźnika wiążących poleceń w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych Zarządcy; do wydawania takich poleceń uprawnieni są pracownicy Zarządcy prowadzący ruch pociągów,
- 3.10. usunięcia na koszt i ryzyko Przewoźnika - w przypadku rozwiązania UMOWY i nie usunięcia we własnym zakresie przez Przewoźnika w terminie 15 dni od dnia rozwiązania tej umowy - pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu Przewoźnika z linii kolejowych Zarządcy,
- 3.11. dokonywania kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym Zarządcy, w pociągach i pojazdach kolejowych Przewoźnika,
- 3.12. żądania od Przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji UMOWY w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia.

4. W ramach UMOWY Przewoźnik:

- 4.1. nie może odstępować innemu Przewoźnikowi przydzielonych tras pociągów ani też zlecać wykonywania przejazdów w ramach tych tras,
- 4.2. ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność wykorzystywanych pociągów i pojazdów kolejowych,
- 4.3. przestrzega zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych, określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. 2015.360 z późn zm.) oraz przepisach wewnętrznych określonych w załączniku nr 3,
- 4.4. ściśle współpracuje i bezwzględnie przestrzega wszelkich decyzji i ustaleń dotyczących modyfikacji procesu przewozowego, podejmowanych przez Zarządcę w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
- 4.5. wyznacza przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego powoływanych i tworzonych w strukturach Zarządcy.
Funkcjonowanie i tryb pracy zespołów zarządzania kryzysowego określają ich przewodniczący zgodnie z potrzebami wynikającymi z danej sytuacji,
- 4.6. zabezpiecza przewożony ładunek przed dostępem osób trzecich,
- 4.7. realizuje przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 3,
- 4.8. zapewnia wykonywanie przez pracowników Przewoźnika poleceń wydawanych przez uprawnionych pracowników Zarządcy w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych oraz w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
- 4.9. wyposaża pracowników Przewoźnika, uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym we wszelkie niezbędne dokumenty i przybory określone w ust. 4; pracownicy Przewoźnika zobowiązani są do posiadania tychże dokumentów i przyborów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją przejazdów,

- 4.10. ponosi odpowiedzialność za zabezpieczenie podczas postoju przed zbiegnięciem, pociągów lub pojazdów kolejowych przy użyciu płozów lub klinów znajdujących się na wyposażeniu pojazdu trakcyjnego,
 - 4.11. niezwłocznie powiadamia Zarządcę o wypadkach kolejowych związanych bezpośrednio z jego pociągiem (pojazdem kolejowym) lub pracownikami, zaistniałych na obszarze kolejowym Zarządcy zgodnie z zasadami zawartymi w ust. 8,
 - 4.12. niezwłocznie powiadamia Zarządcę o dostrzeżonych, wszelkich innych, niż wymienione w pkt. 4.11., wypadkach kolejowych oraz o innych zdarzeniach występujących na obszarze kolejowym Zarządcy, które tworzą lub mogą stworzyć jakiegokolwiek zagrożenia dla bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia przejazdów pociągów, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia,
 - 4.13. na żądanie Zarządcy, udostępnia dokumentację dotyczącą kwalifikacji i uprawnień pracowników Przewoźnika oraz potwierdzającą sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych do przewozu,
 - 4.14. w przypadku rozwiązania UMOWY usuwa, w terminie 15 dni, swoje pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z linii kolejowych Zarządcy; w przypadku niewykonania tego zobowiązania, Przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez Zarządcę,
 - 4.15. zgłasza dyżurnemu ruchu stacji początkowej lub stacji pośredniej gotowość do odjazdu pociągu zgodnie z zasadami i trybem określonymi w ust. 6,
 - 4.16. pozostawia 1 egzemplarz wykazu wagonów w składzie pociągu na wyznaczonych posterunkach Zarządcy,
 - 4.17. przestrzega zasad zawartych w Rozkładzie Jazdy dotyczących dopuszczalnego zwiększenia masy brutto pociągu, a także innych zasad zawartych w tym rozkładzie jazdy,
5. Przewoźnik w okresie wykonywania UMOWY ma prawo:
- 5.1. zamówienia dodatkowych przejazdów pociągów, przy czym realizacja nowych zamówień przez Zarządcę odbywa się w trybie ustalonym w Rozdziale 5 ust. 3,
 - 5.2. dokonania zmian parametrów przejazdu pociągów (np. częściowo inną trasą, skrócenie lub wydłużenie trasy i czasu jazdy, miejsca i czasy zatrzymań, terminy kursowania); tryb postępowania w takim przypadku ustalony jest w Rozdziale 5 ust. 3,
 - 5.3. otrzymania od Zarządcy dodatkowych wyjaśnień i uzasadnień dotyczących wprowadzenia zmian powstałych w wyniku zaistnienia sytuacji opisanych w pkt. 3 ppkt 3.2, 3.3 i 3.5,
 - 5.4. żądania od Zarządcy wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji UMOWY w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia umowy lub zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia.

3. Sposób przewożenia materiałów sypkich

Przewóz materiałów sypkich powinien odbywać się w taki sposób aby zapobiec ich pyleniu, m.in. poprzez zastosowanie specjalistycznego taboru do przewożenia materiałów sypkich, opończ (opon) wagonowych i innych. Sposób zabezpieczenia przed pyleniem materiałów sypkich wybiera Przewoźnik w zależności od rodzaju przewożonego materiału sypkiego.

4. Wyposażenie pracowników Przewoźnika w dokumenty i przybory

Podczas wykonywania zadań wynikających z UMOWY, pracownicy Przewoźnika muszą być wyposażeni w następujące dokumenty i przybory:

Lp.	Pracownik Przewoźnika	Dokumenty	Przybory
1	Kierownik pociągu	a. upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez Przewoźnika b. karta próby hamulca i wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu lub wykaz wagonów w składzie pociągu, jeżeli nie znajduje się u maszynisty	a. przybory sygnałowe, b. radiotelefon zapewniający łączność z maszynistą
2	Maszynista pojazdu trakcyjnego/kierujący pojazdem kolejowym	a. prawo kierowania pojazdem trakcyjnym b. karta znajomości szlaku c. karta próby hamulca i wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu lub wykaz wagonów w składzie pociągu, jeżeli nie znajduje się u kierownika pociągu, d. karta pracy lub inny dokument potwierdzający wyznaczenie maszynisty do obsługi pojazdu trakcyjnego (pociągu), e. rozkład jazdy oraz dodatki do rozkładu jazdy f. bloczki rozkazów pisemnych	a. książka pokładowa pojazdu z napędem b. świadectwo sprawności technicznej pojazdu szynowego z napędem c. radiotelefon zapewniający łączność z dyżurnym ruchu i kierownikiem pociągu
3	Rewident, starszy rewident taboru	upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez Przewoźnika	
4	Inni pracownicy Przewoźnika	upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez Przewoźnika	

5. Sprawdzanie sposobu realizacji warunków udostępnienia; czynności sprawdzające stan taboru

1. Pracownicy Zarządcy posiadający imienne upoważnienia wydane przez CTL MB, uprawnieni są do przeprowadzenia czynności sprawdzających, w zakresie:

1.1. wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika w następujące dokumenty i przybory:

- 1.1.1. prawo kierowania pojazdem kolejowym lub licencję i świadectwo maszynisty,
- 1.1.2. aktualny rozkład jazdy pociągów oraz dodatek WOS,
- 1.1.3. kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu,
- 1.1.4. druki rozkazów pisemnych,
- 1.1.5. wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu,
- 1.1.6. sprawny radiotelefon,
- 1.1.7. przybory sygnałowe,
- 1.1.8. świadectwo sprawności technicznej,
- 1.1.9. instrukcję pisemną dla maszynisty przy przewozie towarów niebezpiecznych –

zgodnie z rozdziałem 5.4.3.1 RID;

1.2. zestawienia pociągu zgodnie z parametrami przydzielonej trasy pociągu.

Działania te nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa.

2. Zarządzający dokonanie czynności sprawdzających ze strony Zarządcy, zobowiązany jest do powiadamiania Przewoźnika o wyniku dokonanych sprawdzeń.

6. Zgłaszanie przez Przewoźnika gotowości do odjazdu

1. Gotowość pociągu Przewoźnika do odjazdu ze stacji początkowej lub stacji pośredniej, na której dokonywane są:
 - 1.1. włączenie/wyłączenie wagonu lub grup wagonów,
 - 1.2. zmiana lokomotywy,
 - 1.3. próba hamulca,
 - 1.4. oględziny techniczne,zgłasza dyżurnemu ruchu kierownik pociągu, a w pociągach bez obsady konduktorskiej - maszynista prowadzący pociąg.
2. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:
 - 2.1. numeru pociągu,
 - 2.2. nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu trakcyjnego,
 - 2.3. długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej,
 - 2.4. godziny zgłoszenia.
3. Fakt zgłoszenia gotowości do odjazdu odnotowywany jest przez dyżurnego ruchu w Dzienniku telefonicznym, z zapisaniem informacji zgłoszonych przez maszynistę.
4. Zgłoszenie maszynisty, o którym mowa w pkt. 2, potwierdzane jest przez dyżurnego ruchu podaniem przez niego:
 - 4.1. nazwiska dyżurnego ruchu,
 - 4.2. godziny przyjęcia zgłoszenia,
 - 4.3. numeru, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w Dzienniku telefonicznym.
5. Dopuszcza się, inny niż wymieniony w ust. 1 - 4, sposób przekazywania informacji o gotowości do odjazdu, o ile zostanie on ustalony w regulaminie technicznym posterunku ruchu.

7. Powiadomienia

1. Ustala się następujące zasady dokonywania powiadomień:
 - 1.1. w przypadkach zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, w tym o wypadkach kolejowych, odpowiednio powiadamia się:

- 1.1.1. po stronie Zarządcy - najbliższy posterunek ruchu,
- 1.1.2. po stronie Przewoźnika - komórki/osoby/stanowiska wymienione w UMOWIE,
- 1.2. w przypadkach zakłóceń w realizacji przejazdu komórki/osoby/stanowiska pracy powiadamiające i uzyskujące informacje określa UMOWA,
- 1.3. w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem UMOWY, odpowiednio, tj. zarówno ze strony Zarządcy, jak i Przewoźnika, powiadamia się komórki/osoby/stanowiska wymienione w tej umowie.
2. Jeżeli powiadomienia dokonywane są w formie pisemnej, kieruje się je do komórek/osób/stanowisk na adresy wyszczególnione w UMOWIE.
3. Dokumentację potwierdzającą fakt dokonania powiadomienia przechowuje się przez okres 5 lat.

8. Postępowanie w razie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych

1. W przypadku wystąpienia poważnych wypadków, wypadków i incydentów na linii kolejowej Zarządcy, uczestnicy procesu przejazdu są zobowiązani do postępowania zgodnego z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 369) oraz przepisami wewnętrznymi wymienionymi w załączniku nr 3.
2. Każdy pracownik Przewoźnika, który zauważył, że może dojść lub doszło do zdarzenia, o którym mowa w pkt. 1, powinien:
 - 2.1. użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki,
 - 2.2. poinformować o tym pracownika najbliższego posterunku ruchu Zarządcy.
3. Jeżeli w wyniku zdarzenia, o którym mowa w pkt. 1, nastąpiła lub może nastąpić niebezpieczna dla środowiska emisja, zanieczyszczenie elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, pracownik Przewoźnika zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić pracownika najbliższego posterunku ruchu Zarządcy, za pośrednictwem którego - w przypadkach tego wymaganych obowiązującymi przepisami - dokonywane są powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w pkt. 1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i zapobiegawcze.
4. Zarządca i Przewoźnik zobowiązani są do:
 - 4.1. niesienia pomocy poszkodowanym,
 - 4.2. współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń, o których mowa w pkt. 1,
 - 4.3. współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywróceniu ruchu kolejowego,
 - 4.4. współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzeń, o których mowa w pkt. 1.
5. Przewoźnik zobowiązany jest wskazać osoby, które z jego ramienia będą brały udział w pracach komisji kolejowej oraz sposób kontaktowania się z nimi.

Przewoźnik na 30 dni przed rozpoczęciem obowiązywania Rozkładu Jazdy przedkłada wykaz tych osób na adres:

CTL MACZKI-BÓR S.A.
Wydział Zarządzania Infrastrukturą
ul. Długa 90, 41-208 Sosnowiec,
nr tel: +48 600 972 734;
e-mail: lukasz.koster@ctl.pl

Przewoźnik zobowiązany jest do bieżącego aktualizowania wykazu, o którym mowa wyżej.

6. Zarządca, po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia, o którym mowa w pkt. 1, powodującego straty jednej ze stron UMOWY, z własnej inicjatywy lub na wniosek zainteresowanej strony, powołuje zespół do ustalenia powstałych strat materialnych i odpowiedzialności za nie.

W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele Zarządcy lub osoby uprawnione do występowania w imieniu Zarządcy oraz upoważnieni przedstawiciele Przewoźników.

Do zespołu mogą być powołani członkowie komisji kolejowej.

Podstawę prac zespołu stanowi protokół ustaleń końcowych.

7. Ustalenia zespołu, o którym mowa w pkt. 6, są wiążące dla wszystkich stron postępowania.
W przypadku niemożności uzgodnienia zakresu odpowiedzialności stron, jego ustalenie dokonuje się na drodze prawnej.
8. Roszczeń z tytułu wypadków niezawinionych przez Zarządcę, wszystkie podmioty dochodzą we własnym zakresie.
9. Jeżeli w wyniku zdarzenia, o którym mowa w pkt. 1, uszkodzona została infrastruktura kolejowa Zarządcy, naprawa uszkodzonych jej elementów dokonywana jest przez Zarządcę lub na jego zlecenie.
10. Przejazdy realizowane przez Zarządcę lub Przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń, o którym mowa w pkt. 1, odbywają się według postanowień regulacji wewnętrznych, zawartych w załączniku 3.

9. Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej

1. Jeżeli wystąpią utrudnienia przejazdów po przyznaczonych trasach spowodowane zdarzeniem z winy Przewoźnika (w tym zdarzenia, o których mowa w ust. 8), Przewoźnik ponosi odpowiedzialność w stosunku do Zarządcy oraz innych użytkowników linii za wynikłe utrudnienia w eksploatacji linii kolejowej.
2. Zgodnie z przepisami USTAWY, Zarządca jest zobowiązany do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.

3. Zarządca powiadamia zainteresowanych Przewoźników o wystąpieniu utrudnień eksploatacyjnych mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
4. W przypadku wystąpienia zakłóceń, Zarządca podejmuje wszelkie możliwe działania z uwzględnieniem interesów wszystkich Przewoźników), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.

W tym celu Zarządca może zaproponować: zmniejszenie lub zwiększenie prędkości przejazdu pociągów, kursowanie pociągów drogą okrężną, zastosowanie zastępczych środków trakcyjnych, wykorzystanie innych zastępczych elementów infrastruktury kolejowej niezbędnych Przewoźnikowi itd.

5. Zarządca ma prawo - w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, tj. konieczności „ściągnięcia” uszkodzonego taboru lub taboru z przemieszczonym ładunkiem, w celu przywrócenia możliwości przejazdu - do użycia pojazdu trakcyjnego Przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika Przewoźnika (maszynisty, rewidenta), posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu usunięcia ze szlaku uszkodzonego pojazdu trakcyjnego tego Przewoźnika oraz innego Przewoźnika.

Dotyczy to również przypadków konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru z pociągu, który z powodu usterki taboru uniemożliwiającej jego dalszą jazdę, został zatrzymany na torze głównym zasadniczym na stacji oraz gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji.

Użycie pojazdu trakcyjnego Przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika Przewoźnika przez Zarządcę może być zastosowane jedynie w celu „ściągnięcia” uszkodzonego pojazdu do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do odstawienia uszkodzonego taboru z toru głównego na tor boczny na stacji i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu taboru z pociągu.

W przypadkach, kiedy konieczność dodatkowego użycia pojazdu trakcyjnego spowodowana jest winą Przewoźnika, rozliczenie kosztów poniesionych z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w UMOWIE, z uwzględnieniem postanowień Rozdziału 6 ust. 4.

6. Dla przywrócenia ruchu na torze szlakowym - w przypadkach, o których mowa w pkt. 5 – Zarządca ma również prawo, użyć jednostek ratownictwa technicznego. Kosztami działań jednostek ratownictwa technicznego, o których mowa wyżej, Zarządca obciąża Przewoźnika.
7. Przewoźnik obowiązany jest do wniesienia - w ramach rozliczeń ostatecznych z Zarządcą - dodatkowej opłaty, gdy z winy Przewoźnika (w wyniku zawinionych przez niego zdarzeń nie objętych pakietem usług), niezbędne jest wyeliminowanie skutków tych zdarzeń dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Opłata dodatkowa, o której mowa wyżej, ustalana jest, jako równa kosztom poniesionym przez Zarządcę, z uwzględnieniem postanowień Rozdziału 6 ust. 4.

Wzajemne uzgodnienia przedstawicieli stron UMOWY, ustalające sposób postępowania w rozstrzygnięciu tego rodzaju przypadków, są podstawą do określenia obciążeń Przewoźnika.

8. Zwroty opłat, obciążenia z tytułu ponoszonych kosztów likwidacji skutków wypadków kolejowych, użycia pojazdu trakcyjnego Przewoźnika do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych, o których mowa w pkt. 5, w tym również spowodowanych przez Zarządcę oraz inne rozliczenia, dokonywane są odpowiednio - zarówno przez Zarządcę i Przewoźnika - z zachowaniem terminów płatności według umowy wzajemnej, na rachunek Zarządcy lub Przewoźnika.
9. Zarządca i Przewoźnicy ponoszą wszelkie koszty wynikające z realizacji przedsięwzięć i współdziałania podejmowanych w ramach zarządzania kryzysowego odpowiednio do zakresu działań ich dotyczących.

10. Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych Zarządcy do pociągów Przewoźnika

1. Przewoźnik, na odrębny wniosek Zarządcy, włącza - w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych - pojedynczy wagon Zarządcy do składu pociągu, którego przejazd objęty jest UMOWĄ, w celu dokonania przez pracowników Zarządcy czynności kontrolnych i diagnostycznych dotyczących zarządzanej sieci kolejowej.
2. Wniosek, o którym mowa w pkt. 1, składany jest Przewoźnikowi na minimum 5 dni roboczych przed planowanym przejazdem pociągu.
3. Wniosek, o którym mowa w pkt. 1, podpisany przez wnoszącego o włączenie wagonu, musi zawierać:
 - 3.1. oznaczenie adresata (Przewoźnika), do którego jest kierowany,
 - 3.2. firmę, siedzibę i adres Zarządcy,
 - 3.3. datę sporządzenia,
 - 3.4. odniesienie do UMOWY,
 - 3.5. cel przejazdu (szczegółowe uzasadnienie),
 - 3.6. serię i numer, prędkość maksymalną, masę brutto i masę hamującą wagonu, o którego włączenie wnioskodawca wnosi,
 - 3.7. plan przejazdu, zawierający w szczególności następujące dane:
 - 3.7.1. terminy przejazdu,
 - 3.7.2. relacje przejazdu,
 - 3.8. pożądane miejsce wagonu w składzie pociągu,
 - 3.9. informację o obsłudze wagonu oraz wskazanie osoby kierującej ze strony Zarządcy z podaniem stanowiska służbowego.
4. Po rozpatrzeniu wniosku, na minimum 2 dni przed planowanym przejazdem, Przewoźnik informuje Zarządcę o decyzjach dotyczących wniosku, ewentualnie koryguje (w uzgodnieniu z wnioskodawcą) plan przejazdu.
5. Realizacja przejazdu odbywa się według własnych regulacji Przewoźnika.