

REGULAMIN DOSTĘPU DO OBIEKTÓW PORTOWYCH NA BOCZNICY KOLEJOWEJ „REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO”

§ 1

Definicje

USTANOWIONY OPERATOR INFRASTRUKTURY PORTOWEJ, WSPÓŁUŻYTKOWNIK:

Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o.o., w dalszej części określany jako **BC-PS**

PRZEWOŹNIK KOLEJOWY - przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną, w dalszej części określany jako **PRZEWOŹNIK**

§ 2

Przedmiot Regulaminu

Przedmiotem niniejszego REGULAMINU są warunki eksploatacji nabrzeży: Górnoszląskie, Noteckie, Parnickie, Poznańskie zwanych dalej „nabrzeża”, zgodnie z którymi:

1. **PRZEWOŹNIK**: podstawia / rozstawia / zabiera na/z torów ładunkowych nabrzeży próżne oraz ładowne wagony użyte w przewozach realizowanych przez **PRZEWOŹNIKA** na rzecz swoich kontrahentów.
2. **BULK CARGO - PORT SZCZECIN SP. Z O.O. - WSPÓŁUŻYTKOWNIK - USTANOWIONY OPERATOR INFRASTRUKTURY PORTOWEJ**, udostępnia **PRZEWOŹNIKOWI** tory ładunkowe nabrzeży w celu podstawiania, rozstawiania, zabierania wagonów próżnych oraz ładownych.

§ 3

Warunki Techniczne Bocznic „Rejon Basenu Górnoszląskiego”

1. Bocznic kolejowa Operatora Obiektu Infrastruktury Kolejowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., **REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO** odgałęzia się na stacji Szczecin Port Centralny:
 - w okręgu nastawczym SPA rozjazdem 456 w km 0,884 na stacji Szczecin Port Centralny linii kolejowej 994 Szczecin Port Centralny SPB17 - Szczecin Port Centralny
2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznic „Rejon Basenu Górnoszląskiego” podzielona została na nabrzeża:

- Parnica,
- Górnoszląskie,
- Noteckie,
- Poznańskie.

3. Kolejowe Warunki Techniczne Nabrzeża **PARNICA**

3.1. Nabrzeże Parnica położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S. A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o. Tory nabrzeża Parnica odgałęziają się na rozjeździe nr 751, 752, 754, 759, 760 okręgu SPB12 od toru 456 stacji Szczecin Port Centralny. Nabrzeże Parnica jest usytuowane na wspólnej drodze dojazdowej do bocznic Orlen Gaz, Orlen poprzez rozjazdy nr: 751, 752, 754, 759 i 760 oraz bocznic CPN poprzez rozjazd nr 751, 752, 754 i 790.

3.2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Parnica znajduje się na torze:

- nr 441 w km 0,611,
- nr 442 w km 0,224,
- nr 443 w km 0,129,
- nr 445 w km 0,427.
- nr 446 w km 0,077,
- nr 447 w km 0,050

3.3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża Parnica położone są na zmiennych pochyleniach o wielkościach do 0,69%.

Tory zdawczo - odbiorcze i postojowe położone są w poziomie. Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 170 m i występuje w torze nr 441.

3.4. Wykaz Torów.

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
441	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	KRz 760	K. o.	817	P. zd.odb.	Z 1	206	12
442	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	śr. Rkpd 793	K. o.	369	P.zd.odb.	Z 1	232	13
443	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 792	K. o.	441	P.zd.odb.	Z 1	200	11
445	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	KRz 790	K. o.	551	P.zd.odb.	Z 1	124	7
446	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 762	K. o.	175	P.zd.odb.	Z 1	98	5
447	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 768	K.o.	148	P.zd.odb.	Z 1	98	5

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przedglicowy rozjazd

KRz - koniec rozjazdu

U - ukres rozjazdu

Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

Pojemność torów nabrzeża

3.5. Pojemność torów nabrzeża.

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	53
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	31

3.6. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu.

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
792	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 441	wyznaczony pracownik boczniczy
793 a/b	Rkpd. S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 442	
793 c/d	Rkpd. S49-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 445	
794	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 445	
762	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 445	
768	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 447	

3.7. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu.

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk792	nałożona na tor nr 441	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk793	nałożona na tor nr 445	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zrotnic nastawianych ręcznie.

3.8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu.

Na nabrzeżu znajdują się cztery zakładowe przejazdy nie strzeżone:

- w km 0,091 i 0,427 toru nr 445,
- w km 0,221 toru nr 443,
- w km 0,091 i 0,221 toru nr 442,
- w km 0,091 i 0,607 toru nr 441

Przejazdy wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

3.9. Sygnały i wskaźniki

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 441, 442, 443, 445, 446, 447 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki **W 17** (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m.

Na zrotnikach wszystkich zrotnic znajdują się wskaźniki **Wz**. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

3.10. Place składowe.

Wzdłuż toru nr 443 znajduje się utwardzony plac z zasięgiem magazynowym, przy torze nr 446 znajdują się stałe stanowiska i urządzenia do rozładunku smoły.

3.11. Urządzenia przeładunkowe.

Wyładunek towarów masowych z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy dźwigów bramowych usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 441 - 443.

Rozładunek smoły odbywa się przy pomocy kolektora zabudowanego na międzytorzu torów nr 445 i 446. Jednocześnie do kolektora można na każdym z torów podłączyć po 8 wagonów cystern.

4. Kolejowe Warunki Techniczne Nabrzeża GÓRNOŚLĄSKIE

4.1. Nabrzeże Górnośląskie położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S. A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o.

Tory nabrzeża Górnośląskiego odgałęziają się na rozjazdach nr: 751, 753, 754 i 777 w okręgu SPB12 od toru nr 475 stacji Szczecin Port Centralny.

Nabrzeże Górnośląskie jest usytuowane na wspólnej drodze dojazdowej do Nabrzeża Poznańskiego i Bydgoskiego poprzez rozjazdy nr 751, 753, 754 i 777 od toru nr 475.

4.2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

- a) w km 0,204 toru nr 457,
- b) w km 0,050 toru nr 458,
- c) w km 0,081 toru nr 459,
- d) w km 0,050 toru nr 460,
- e) w km 0,132 toru nr 461.

4.3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tory nabrzeża Górnośląskiego położone są poziomie.

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 140 m i występuje w torze nr 461.

4.4. Wykaz Torów.

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
457	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 778	K. o.	565	P. zd. odb.	Z 1	361	21
458	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 781	K. o.	366	P. zd. odb.	Z 1	316	18
459	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 780	K. o.	400	P. zd. odb.	Z 1	318	19
460	odstawczy	S 779	K. o.	154	P. zd. odb.	Z 1	104	6
461	odstawczy -ładunkowy	S 777	K. o.	317	P. zd. odb.	Z 1	75	4

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

Z 1 - sygnał Z 1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

P.zd-odb - punkt zdawczo odbiorczy

4.5. Pojemność torów nabrzeża.

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	68
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	40

4.6. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu.

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
778	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 457	Wyznaczony pracownik boczniczy
779	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 457	
780	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 457	
781	Rz. 49E1-1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 458	

4.7. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu.

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk13	nałożona na tor nr 461	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

4.8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu.

Na nabrzeżu znajduje się jeden zakładowy przejazd nie strzeżony:

- w km 0,103 toru nr 461,

Przejazd wyżej wymieniony osygnalizowany jest z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

4.9. Sygnały i wskaźniki.

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 457, 458, 443, 459, 460, 461 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki **W 17** (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m.

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki **Wz**. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

4.10. Place składowe.

Wzdłuż toru nr. 459 znajduje się utwardzony plac z zasięgiem magazynowym, z obu stron toru nr: 460 461 znajdują się utwardzone stanowiska materiałów sypkich.

4.11. Urządzenia przeładunkowe

Wyładunek towarów z wagonów na statki lub zasobnie oraz załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy dźwigów bramowych usytuowanych nad torami ładunkowymi nr 457 - 459 oraz samojezdnego sprzętu ładunkowego przy torach 460 i 461.

5. Kolejowe Warunki Techniczne Nabrzeża **NOTECKIE**

5.1. Nabrzeże Noteckie położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S. A. Nabrzeże eksploatowane jest przez Bulk Cargo S. A. Port Szczecin Sp. z o. o.

Tory nabrzeża Noteckiego odgałęzniają się na rozjazdach nr: 751, 753, 756, 757

w okręgu SPB12 od toru nr 475 stacji Szczecin Port Centralny.

Nabrzeże Noteckie jest usytuowane na wspólnej drodze dojazdowej do nabrzeża Poznańskiego i Bydgoskiego oraz do nabrzeża Górnośląskiego przez rozjazdy nr: 751, 753, 757.

5.2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy na nabrzeżu Noteckim znajduje się na torze:

a) w km 0,010 toru nr 476,

b) w km 0,075 toru nr 477,

c) w km 0,075 toru nr 478,

d) w km 0,106 toru nr 479,

5.3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

- tor nr 476 od 0,00 ‰ do 6,40 ‰,

- tor nr 477 od 1,00 ‰ do 4,70 ‰,

- tor nr 478 od 0,00 ‰ do 3,60 ‰,

- tor nr 479 od 0,00 ‰ do 1,80 ‰,

Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 140 m i występuje w torze nr 479.

5.4. Wykaz Torów.

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
476	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 751	K. o.	529	P. zd. odb.	Z 1	230	13
477	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 758	K. o.	281	P. zd. odb.	Z 1	206	12
478	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 756	K. o.	483	P. zd. odb.	Z 1	270	16
479	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S 757	K. o.	412	P. zd. odb.	Z 1	248	14

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

Z1 - Z1sygnał "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

Ko - kozioł oporowy

Pp - początek przesuwownicy

5.5. Pojemność torów nabrzeża.

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	55
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	33

5.6. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu.

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
758	Rz S49 1:9-190 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 478	

5.7. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu.

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk752	nałożona na tor nr 476	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk753	nałożona na tor nr 478	ręcznie drużyna manewrowa	-
Wk754	nałożona na tor nr 479	ręcznie drużyna manewrowa	-

Nabrzeże stanowi jeden okręg nastawczy zwrotnic nastawianych ręcznie.

5.8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu.

Na nabrzeżu znajdują się trzy zakładowe przejazdy nie strzeżone:

- w km 0,071 toru nr 477,
- w km 0,071 toru nr 478,
- w km 0,103 toru nr 479,

Przejazdy wyżej wymienione osygnalizowane są z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

5.9. Sygnały i wskaźniki.

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 476, 477, 478, 479 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m.

Na zwrótnikach wszystkich zwrótnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

5.10. Place składowe.

Wzdłuż toru nr: 476, 477, 478, 479 znajdują się utwardzone place składowe i magazyny.

5.11. Urządzenia przeładunkowe

Wyładunek towarów z wagonów na zasobnie oraz załadunek na pojazdy samochodowe i wagony dokonywany jest przy pomocy samojezdnego sprzętu ładunkowego.

6. Kolejowe Warunki Techniczne Nabrzeża POZNAŃSKIE

6.1. Nabrzeże Poznańskie położone jest na terenie Zarządu Portu Szczecin - Świnoujście S. A. i odgałęzia się na rozjazdach nr: 751, 753, 757, 777 i 747 w okręgu SPB12 od toru nr 475 stacji Szczecin Port Centralny. Torem nr 1 Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. można dojechać do „PZZ” S.A. „Elewator Warta” - użytkownika boczniczy - operator obiektu infrastruktury usługowej.

6.2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo-odbiorczego.

- a) w km 0,073 toru nr 1,

6.3. Pochylenia podłużne oraz promienie łuków torów bocznicowych.

Tor nr 1 nabrzeża Poznańskiego położony jest na zmiennych pochyleniach o wielkościach do 2,3%. Minimalny promień łuku toru na nabrzeżu wynosi 160 m i występuje w torze nr 1.

6.4. Wykaz Torów.

numer toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość rzeczywista.			Długość użyteczna.			Pojemność użyteczna w wagonach
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	K Rz 747	S 1	245	P. zd. odb.	S 1	199	12

Oznaczenia skrótów użytych w wykazie:

Z1 - sygnał Z1 "stój" - tarcza zaporowa kształtowa

S - styk przediglicowy rozjazdu

U - ukres rozjazdu

Pp - początek przejazdu

Kp - koniec przejazdu

P.zd-od. - punkt zdawczo odbiorczy

6.5. Pojemność torów nabrzeża.

	Ilość wagonów czteroosiowych
Maksymalna pojemność torów nabrzeża (Mp)	12
Normalna pojemność torów nabrzeża (Np=0,6 Mp)	7

6.6. Wykaz zwrotnic na nabrzeżu.

Nr. Rz.	Typ i rodzaj rozjazdu skos, promień, rodzaj zamknięcia nastawczego	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzależnienie, zasadnicze położenie	Kto ma obowiązek dokonywania konserwacji i oględzin rozjazdów
1	Rz. S42 1:9-205 zamknięcie suwakowe	ręcznie drużyna manewrowa	nie uzależniona na tor nr 2	wyznaczony pracownik bocznic

6.7. Wykaz wykolejnic na nabrzeżu.

nr wykolejnicy	położenie zasadnicze	sposób obsługi przez kogo	uzależnienie kluczowe
Wk14	nałożona na tor nr 1	ręcznie drużyna manewrowa	Rz 747

6.8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych na nabrzeżu.

Na nabrzeżu znajduje się jeden zakładowy przejazd niestrzeżony:

- w km 0,315 torów nr 2 i 3,

Przejazd wyżej wymieniony osygnalizowany jest z obu stron znakami drogowymi stop B-20 i krzyżami Świętego Andrzeja G-3.

6.9. Sygnały i wskaźniki.

Sygnały Z1 zabraniające dalszej jazdy ustawione są z prawej strony torów nr: 2

i 3 na kozłach oporowych, którymi zakończone są te tory. Sygnały Z 1 w porze ciemnej nie są oświetlane.

Na międzytorzach znajdują się wskaźniki W 17 (ukresy) oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, w którym odległość między osiami sąsiednich torów wynosi 3,75 m.

Na zwrotnikach wszystkich zwrotnic znajdują się wskaźniki Wz. Wskaźniki te w porze ciemnej nie są oświetlane.

6.10. Place składowe.

Wzdłuż toru nr 1 znajduje się utwardzony plac składowy drugoliniowy nabrzeża Górnośląskiego.

6.11. Urządzenia przeładunkowe

Rozładunek przy torze nr 1 odbywa się za pomocą samobieżnych urządzeń ładunkowych.

§ 4

Warunki eksploatacji nabrzeży

1. **BC-PS** użytkuje nabrzeża inne obiekty infrastruktury portowej dla własnych potrzeb oraz dla potrzeb kontrahentów odbierając, przekazując, ładując i rozładowując wagony przewożone transportem kolejowym.
2. Sposób prowadzenia ruchu na nabrzeżach określa „REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ OPERATORA OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ - ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA REJON BASENU GÓRNOŚLĄSKIEGO” uzgodniony z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. Do wykonywania czynności za i wyładunkowych wagonów **BC-PS** stosuje sprzęt portowy i własne brygady przeładunkowe.
4. Bocznicą pracuje w dni robocze. Praca rozpoczyna się w niedzielę lub ostatnim dniu świątecznym o godzinie 22:00 i kończy się w piątek lub ostatni dzień roboczy przed dniem świątecznym o godzinie 22:00. Wyjątek stanowią 24 grudnia i 31 grudnia, w których to dniach bocznicą kończy pracę o godz. 14:00. Zmiany robocze trwają: I - 22 - 6, II - 6 - 14, III - 14 - 22.
5. Praca bocznicą w dniach wolnych od pracy (soboty, niedziele, święta, święta uroczyste) wymaga każdorazowego uzgodnienia w planie dobowo - zmianowym.
Święta uroczyste, o których mowa powyżej to : 01 stycznia, pierwszy i drugi dzień Wielkiej Nocy, 1 i 3 maja, 01 i 11 listopada, 24 grudnia od 14:00, 25 i 26 grudnia, 31 grudnia od godz. 14:00. Praca w święta uroczyste musi być zamawiana ze znacznym wyprzedzeniem i podlega 200% dodatkowi. Zlecenie przyjmowane jest jedynie w sytuacji dostępności pracowników do pracy.
6. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicą kolejową jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej
Ruch kolejowy pomiędzy stacją kolejową Szczecin Port Centralny a bocznicą "Rejon Basenu Górnośląskiego" i w drodze powrotnej prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Szczecin Port Centralny SIA i SIB w działkach 71 opracowanych osobno dla każdego z nabrzeży.

6.1. Procedura wjazdu:

1. Przewoźnik kolejowy awizuje przybycie przesyłki na stację Szczecin Port Centralny,
2. Ustawiacz przewoźnika, po zgłoszeniu gotowości transportu kolejowego do wjazdu delegowanemu pracownikowi Bulk Cargo - Port Szczecin Spółka z o. o. i uzyskaniu jego zgody na wjazd doprowadza skład do bocznic,
3. Ustawiacz przewoźnika pobiera klucz z nastawni na SPA 4,
4. Pobranie klucza od wykolejnicy ustawiacz kwituje w "Książce pobrania kluczy". Ustawiacz przewoźnika wpisuje do "Książki pobrania kluczy" imię i nazwisko, godzinę pobrania klucza, nazwę przewoźnika podpisując się czytelnie.
5. Po otwarciu wykolejnicy i przejeździe transportu kolejowego ustawiacz zamyka wykolejnicę i zwraca klucz do szafki, wraz z potwierdzeniem tego faktu stosownym wpisem i podpisem w " Książce pobrania kluczy".

6.2. Procedura wyjazdu :

1. Ustawiacz przewoźnika, po zgłoszeniu transportu kolejowego do wyjazdu do delegowanego pracownika Bulk Cargo - Port Szczecin Sp. z o. o. i po uzyskaniu jego zgody na opuszczenie bocznic doprowadza skład do wyjazdu z bocznic,
2. Ustawiacz przewoźnika pobiera klucz z nastawni na SPA 4
3. Pobranie klucza od wykolejnicy ustawiacz kwituje w "Książce pobrania kluczy". Ustawiacz przewoźnika wpisuje do "Książki pobrania kluczy" imię i nazwisko, godzinę pobrania klucza, nazwę przewoźnika podpisując się czytelnie.
4. Po otwarciu wykolejnicy i przejeździe transportu kolejowego ustawiacz zamyka wykolejnicę i zwraca klucz do szafki, wraz z potwierdzeniem tego faktu stosownym wpisem i podpisem w " Książce pobrania kluczy".

§ 5

Obsługa Nabrzeży

1. **PRZEWOŹNIK** obsługuje nabrzeża lokomotywą manewrową (patrz regulamin) w godzinach ustalonych z dysponentami nabrzeży **BC-PS** lub działem Głównego Dyspozytora **BC-PS** z możliwością opóźnienia maksymalnie do 1 godziny. Opóźnienie podstawienia wagonów powyżej 1 godziny musi być zgłoszone w formie pisemnej, na 2 godziny przed uzgodnioną godziną podstawienia. Takie opóźnienie podstawienia wagonów przedstawiciel **BC-PS** odnotuje w dokumencie R-25/26 lub R-7/8.
2. Wagony ładowne i próżne, gotowe do zabrania lub wstawienia, **PRZEWOŹNIK** zabiera „z” lub wstawia „na” torów/y ładunkowych/e nabrzeży.
3. Wzajemne przekazanie i odbieranie wagonów pod względem technicznym następuje pomiędzy **PRZEWOŹNIKIEM** i **BC-PS** Przekazanie wagonów **BC-PS** odbywa się na podstawie dokumentów R25/26 lub wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu (R7/8). Odbieranie wagonów od **BC-PS** odbywa się na podstawie dokumentów R27/28 (przy rozliczeniach numerycznych) lub wygłoszenia wagonów (przy rozliczeniach ilościowych), na których obowiązkowo przedstawiciele **BC-PS** i **PRZEWOŹNIKA** każdorazowo wpisują datę i godzinę przekazania/odbioru wagonów.
4. Wzajemne przekazanie/odbieranie wagonów pod względem handlowym następuje pomiędzy przewoźnikiem, a odbiorcą/nadawcą lub osobą działającą w jego imieniu. Odbiór przesyłki/wagonów pod względem handlowym powinien się odbyć natychmiast po przyjęciu wagonów pod względem technicznym. Brak przedstawiciela Odbiorcy/Nadawcy do wykonania czynności odbioru pod względem handlowym w czasie do 1 godziny po wykonanym odbiorze technicznym oznacza przyjęcie przesyłki/wagonów pod względem handlowym.
5. **PRZEWOŹNIK** zobowiązany jest do zabrania wagonów z nabrzeża niezwłocznie, ale zawsze po uzgodnieniu z dysponentem terminalu **BC-PS** lub z działem Głównego Dyspozytora **BC-PS**.
6. O gotowości wagonów do zabrania **BC-PS** lub kontrahent przewoźnika zawiadamia dyspozytora **PRZEWOŹNIKA** telefonicznie co najmniej na 3 (trzy) godziny przed ukończeniem czynności ładunkowych, oraz pisemnie, w momencie ukończenia załadunku/rozładunku, wysyłając informację w formie e-mail na lub faksem.
7. W przypadku nie zabrania wagonów z nabrzeża - po uzgodnieniu z dysponentami nabrzeży **BC-PS** lub działem Głównego Dyspozytora **BC-PS** nr tel. 91-4307310 lub 697888647 oraz pod warunkiem ich zgłoszenia do zabrania przez **BC-PS** zgodnie z ust. 6, **BC-PS** zażąda ich zabrania w ciągu 1 godziny, kierując żądanie pisemnie w formie e-mail lub faksem.
8. Jeżeli fakt nie zabrania wagonów z nabrzeża przez **PRZEWOŹNIKA** będzie uniemożliwił, bądź utrudnił wykonywanie pracy na nabrzeżu i spowoduje powstanie z tego tytułu jakichkolwiek kosztów **BC-PS** zobowiązane jest poinformować o tym **PRZEWOŹNIKA** wraz z podaniem szacunkowych kosztów. **BC-PS** ma prawo obciążyć **PRZEWOŹNIKA** kosztami na podstawie faktur wystawionych przez poszkodowane strony.
9. Podstawianie, zabieranie wagonów i jazda manewrowa na terenie nabrzeża i torów dojazdowych do nich wymaga, zgodnie z Regulaminem Pracy Bocznicy Kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. „Rejon Basenu Górnosłaskiego” uzgodnienia warunków technicznych wykonywania pracy manewrowej z właściwym dysponentem nabrzeża.

Kontakt do dysponentów nabrzeży jak niżej:

Terminal MASPORT
- Dysponent Katowice / Chorzowskie / Regalica Tel. 91-4307200, 697888648

Terminal COALPORT
- Dysponent Bytomskie / Gliwickie Tel. 91-4307213, 695888954
- Dysponent Wałbrzyskie / Pirs w dni wolne i w nocy Tel. 91-4307213, 695888954
- Dysponent Wałbrzyskie / Pirs w dni powszednie Tel. 91-4307299, 697888639

Terminal CARGOPORT
- Dysponent Górnosłaskie / Noteckie / Parnica / Poznańskie Tel. 91-4307130, 697888601
10. W przypadku braku możliwości skontaktowania się z dysponentem nabrzeża należy skontaktować się z działem głównego dyspozytora **BC-PS** tel. 91-4307310 lub 697888647.

§ 6

Specjalne warunki i zastrzeżenia

1. Z chwilą uruchomienia pociągu ze stacji początkowej **PRZEWOŹNIK** awizuje do Działu Głównego Dyspozytora **BC-PS** telefonicznie na numer 0914307310 lub 697888647 planowany termin przybycia przesyłki do stacji Szczecin Port Centralny. Przed awizacją musi zawierać: nr nadania, ilość wagonów, masa przesyłki i rodzaj ładunku.
2. Przybycie pociągu do stacji Szczecin Port Centralny musi zostać zaawizowane przez przewoźnika do Działu Głównego Dyspozytora **BC-PS** elektronicznie na adres e-mail: dyspozytor@bulkcargo.com.pl lub fax (91)4624297. Pisemna awizacja musi zawierać: nr nadania, ilość wagonów, masę przesyłki i rodzaj ładunku, nr kontraktu jeżeli naniesiono go na liście przewozowym.
3. **BC-PS** zaplanuje do rozładunku zgłoszone do planu dobowo-zmianowego przesyłki wg schematu jak niżej :

dla przesyłek przybyłych do stacji SPC w godzinach	16:01 - 24:00 od godziny 06:00
dla przesyłek przybyłych do stacji SPC w godzinach	00:01 - 08:00 od godziny 14:00
dla przesyłek przybyłych do stacji SPC w godzinach	08:01 - 16:00 od godziny 22:00
4. Przesyłki dostarczone do stacji Szczecin Port Centralny i zaawizowane do działu Głównego Dyspozytora **BC-PS** w dni wolne od pracy, przyjmowane będą do rozładunku od godziny 06:00 dnia roboczego następującego po dniu wolnym. Przesyłki rozładowywane będą w kolejności przybycia, chyba że **BC-PS** ustali inaczej. Przesyłki przybywające do stacji Szczecin Port Centralny w dni robocze w trakcie rozładunku wagonów zaawizowanych wcześniej w dniach wolnych od pracy, oczekiwać będą na zaplanowanie, wprowadzenie i rozładunek do czasu zakończenia obsługi ładunków będących już pod rozładunkiem, chyba że **BC-PS** ustali inaczej. Czas oczekiwania na kolejkę w ww. przypadkach nie dolicza się do czasu obsługi.
5. W przypadku skumulowania przesyłek przez przewoźnika, obsługiwane one będą w kolejności przybycia z zachowaniem co najmniej 8-godzinnego odstępu czasowego i z zastrzeżeniem, że przesyłka ujęta była w planie dobowo-zmianowym. Odstęp czasowy może się wydłużyć, jeżeli **BC-PS** zaplanowało prace przeładunkowe na nabrzeżu, na które kierowane są przesyłki **PRZEWOŹNIKA**. Czas obsługi przesyłek skumulowanych ulegnie wydłużeniu, w przypadku dostarczenia do portu ładunków w stanie niehandlowym (zamarzniętym, zalanym, upłynnionym, itp.). Kumulacja przesyłek oznacza podejście przynajmniej dwóch przesyłek na bocznice na ten sam PZO dla tego samego nadawcy / odbiorcy, a z ich awizacji wynika, że musiałyby zostać zaplanowane do rozładunku lub załadunku na tą samą zmianę.
6. W przypadku, gdy z powodu przeszkody w podstawieniu wagonów na nabrzeża ze względu na brak miejsca na torach ładunkowych lub z innej przyczyny zależnej od **BC-PS**, podstawienie na tory ładunkowe nabrzeży nie jest możliwe **BC-PS**:
 - a) udostępni najbliższe tory, na których zapewnione będą odpowiednie warunki dla właściwego przekazywania przesyłek i wagonów. Przystawienie wagonów na tory ładunkowe dokona **BC-PS**;lub
 - b) uzgodni z **PRZEWOŹNIKIEM**, pozostawienie wagonów na torach stacyjnych. Czas ich oczekiwania na podstawienie na tory ładunkowe dolicza się do czasu pozostawiania wagonów w dyspozycji pod czynnościami ładunkowymi.
7. Dział Głównego Dyspozytora **BC-PS** w porozumieniu z kontrahentami kieruje awizowane wagony na nabrzeża lub tory stacyjne w ciągu maksymalnie 3 (trzech) godzin od chwili awizowania zgodnie z § 5 ust. 2.
8. Udzielone pisemnie w odpowiedzi na awiza wskazówki stanowią dla **PRZEWOŹNIKA** dyspozycje na :
 - a) podstawianie wagonów na uzgodnione i wskazane w awizach nabrzeża oraz zaplanowane godziny obsługi;lub
 - b) pozostawienie wagonów na torach stacyjnych.
9. Zawiadomienie o odwołaniu przesyłki z torów stacyjnych **BC-PS** składa **PRZEWOŹNIKOWI** e-mailem lub faksem nie później niż 4 (cztery) godziny przed ustaloną obsługą, na którą przesyłkę odwołuje. W przypadku późniejszego odwołania **PRZEWOŹNIK** ma prawo nie przyjąć odwołania.

10. **BC-PS** może zmienić uprzednio udzielone wskazówki, dotyczące miejsca podstawienia przybyłych przesyłek lub próżnych wagonów pod załadunek lecz wymaga to uzgodnienia pisemnego/telefonicznego dyspozytur **PRZEWOŹNIKA** i **BC-PS**, pod warunkiem zgłoszenia żądania na piśmie co najmniej na 4 (cztery) godziny przed planową obsługą na którą wagony miały być podstawione.
11. W uzasadnionych przypadkach (brak miejsca na nabrzeżu, obsługa dwóch grup ładunkowych na nabrzeżu, nie zabrane przez **PRZEWOŹNIKA** wagony) **BC-PS** zastrzega sobie prawo do dzielenia przesyłek na dwie podstawki. W tej sytuacji **PRZEWOŹNIK** zobowiązany jest do wprowadzenia przesyłki na PZO bez dodatkowych opłat.
12. Przybycie wagonów z ładunkiem w stanie zamrożonym **BC-PS** zgłasza **PRZEWOŹNIKOWI** e-mailem lub faksem, celem protokolarnego stwierdzenia zamrożnięcia w obecności przedstawiciela przewoźnika.

§ 7

Pobyt wagonów pod czynnościami ładunkowymi

1. Czas obsługi wagonów na bocznicach pod czynnościami ładunkowymi wynosi maksymalnie 24 godziny. Za okres ten **PRZEWOŹNIK** nie nalicza kosztów dyspozycji wagonowej dla wagonów będących na bocznicach. Sposób naliczania opłat za dyspozycję wagonową regulują zapisy umów przewozowych. Opłaty za dyspozycję wagonową rozliczane będą pomiędzy **PRZEWOŹNIKIEM** a nadawcą lub odbiorcą. Wysokość opłat za dyspozycję wagonową reguluje taryfa **PRZEWOŹNIKA**.
2. Do czasu pobytu wagonu należącego do **PRZEWOŹNIKA** w dyspozycji nadawcy/odbiorcy, nie dolicza się czasu, w którym rozpoczęcie wykonywania czynności ładunkowych lub zwrócenie wagonu było niemożliwe z przyczyn występujących po stronie **PRZEWOŹNIKA**.
3. Do czasu pobytu wagonu należącego do **PRZEWOŹNIKA** w dyspozycji nadawcy/odbiorcy, nie dolicza się czasu oczekiwania na wjazd na PZO (punkt zdawczo-odbiorczy) przesyłek skumulowanych przez **PRZEWOŹNIKA**.
4. W przypadku protokolarnego stwierdzenia przez **PRZEWOŹNIKA** i przedstawiciela **BC-PS** przybycia przesyłek z ładunkiem zamrożonym, czas pobytu wagonu w dyspozycji klienta zostaje wydłużony o dodatkowe 48 godzin. W przypadku konieczności dalszego postoju pod czynnościami ładunkowymi wszystkie strony związane z przesyłką uzgodnią dalszy sposób postępowania.
5. Rozliczanie pobytu wagonów na nabrzeżach dokonuje się według zasad ewidencji numerycznej lub ilościowej, jeżeli **PRZEWOŹNIK** wyraził taką wolę pisemnie. Rozliczeniu podlega przesyłka w całości lub jej część jeżeli częściowe wprowadzenie zostało uzgodnione pomiędzy stronami.
6. Rozpoczęcie liczenia czasu pobytu wagonów w dyspozycji nadawcy / odbiorcy następuje po upływie 1 godziny od momentu przyjęcia przesyłki pod wyładunek lub wagonów próżnych pod załadunek pod względem technicznym i handlowym na podstawie zapisów w dokumentach wymienionych w §4 ust 3.
7. Pozostawanie wagonu należącego do **PRZEWOŹNIKA** w dyspozycji kontrahenta zawieszają się na czas przerw w rozładunku i załadunku, spowodowanych złymi warunkami atmosferycznymi, uniemożliwiającymi wykonanie tych czynności z uwagi na wymagania ładunku, bądź prac urządzeń portowych (np. sztorm, mgła, opady deszczu, śniegu, wyłączenia energii elektrycznej, itp. niezależne od **BC-PS**) - na pisemne wystąpienie kontrahenta.

§ 8

Szczególne zobowiązania

1. Zgodnie z „Regulaminem Pracy Bocznic Kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Przeładunków Masowych” właściciel (ZMP SiS S.A.) infrastruktury utrzymuje w sprawności technicznej tory i rozjazdy stanowiące jego własność zgodnie z Ustawą z dnia 28 marca 2003r, o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003r. Nr 86 poz.789) i Ustawą z dnia 07 lipca 1994r. Prawo Budowlane (tekst jednolity z 2006 r. Dz. U. nr 156 poz. 1118 z późniejszymi zmianami). Utrzymanie torów, rozjazdów i innych elementów infrastruktury kolejowej w sprawności technicznej i dostępności w imieniu właściciela ZMP SiS SA wykonuje firma zewnętrzna.
2. **BC-PS** zobowiązuje się do:
 - a) zachowania wolnej przestrzeni wzdłuż torów nabrzeży o szer. 1,5 m licząc od zewnętrznego toku szyny; w obrębie tej przestrzeni obowiązuje zakaz składowania wszelkich przedmiotów czy ładunków;

- b) przygotowania nabrzeży do pracy w okresie zimowym poprzez:
 - osłonę (w razie potrzeby) torów nabrzeży zasłonami odśnieżnymi, odśnieżanie torów nabrzeży w okresie obfitych opadów śnieżnych;
 - właściwe przygotowanie urządzeń, sprzętu ładunkowego i ludzi do wykonywania pracy ładunkowej;
 - c) zawiadomienia właściciela infrastruktury kolejowej - dojazdy do nabrzeży - o konieczności przygotowania torów do wjazdu (odśnieżanie, usuwanie wody) jeżeli jazda na terenie bocznic nie będzie możliwa;
 - d) umożliwienia dostępu na nabrzeża pracownikom **PRZEWOŹNIKA** obsługującym nabrzeża oraz organom nadzoru i kontroli **PRZEWOŹNIKA** dla wykonania czynności służbowych (wykonywanie tych czynności wymaga każdorazowego uzgodnienia z **BC-PS**).
3. W odniesieniu do wagonów użytych w przewozach realizowanych przez **PRZEWOŹNIKA** na wagony załadowane posiadające plombowane zamknięcia plomby nakłada **PRZEWOŹNIK** lub kontrahent przewoźnika
4. O każdym wypadku kolejowym (w rozumieniu definicji wypadku zawartej w art. 17 ust. 3 Ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym), jaki wydarzy się na bocznicach Szczecin Rejon Przeladunków Masowych, **BC-PS** zobowiązane jest niezwłocznie powiadomić służby ZMPSiŚ i pracowników PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Szczecin stacji Szczecin Port Centralny. Obowiązek ten dotyczy także przypadku wykolejenia taboru nawet, gdy tabor ten lub tor nabrzeża, tor dojazdowy, bądź inne urządzenie kolejowe nie zostało uszkodzone.
5. Jeżeli **BC-PS**, za zgodą **PRZEWOŹNIKA**, naprawia we własnym zakresie lub zleca naprawę innemu wykonawcy, do chwili zwrócenia, naprawionego wagonu, **PRZEWOŹNIK** traktuje go jako niegotowy do zabrania i pobiera opłatę za pozostawianie tego wagonu w dyspozycji kontrahenta wg stawki uzgodnionej pomiędzy stronami. Jeżeli strony nie uzgodnią stawki wówczas zastosowanie mają stawki z TT **PRZEWOŹNIKA** do czasu zgłoszenia gotowości wagonu do zabrania po naprawie.
6. W przypadku, gdy rejon bocznic / nabrzeże na bocznicach „Rejon Przeladunków Masowych”, w który **PRZEWOŹNIK** prowadzi wagony, będzie zablokowany przez wagony innego przewoźnika (bez możliwości ich wytoczenia, np. brak lub uszkodzenie lokomotywy manewrowej, itp.) wówczas - na pisemne żądanie **BC-PS**, **PRZEWOŹNIK** prowadzący wagony zobowiązany jest w pierwszej kolejności do odpłatnego wykonania prac manewrowych na bocznicach na rzecz wagonów innego **PRZEWOŹNIKA** i przestawienia ich w inne miejsce. Wykonane prace manewrowe należy rozliczyć z **BC-PS**.
7. **PRZEWOŹNIK** - na pisemne żądanie dyspozytora **BC-PS** - zobowiązany jest do pomocy innemu **PRZEWOŹNIKOWI**, który wykonując prace manewrowe na bocznicach zgłosił trudności z ich wykonywaniem, a które to trudności będą następstwem złych warunków atmosferycznych (oblodzenie torów), awarii lokomotywy manewrowej zakłócając pracę nabrzeża bądź rejonu bocznic. Odpłatność za wykonanie manewrów „pomocowych” należy rozliczyć z **BC-PS**.
8. **PRZEWOŹNIK** oświadcza, że zapoznał się postanowieniami poniższego regulaminu i dokumentów:
- 1. „Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej Operatora Obiektu Infrastruktury Usługowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Rejon Basenu Górnosłaskiego” położonej w Szczecinie przy stacji kolejowej Szczecin Port Centralny;
 - 2. Instrukcji obsługi przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
 - 3. Instrukcji sygnalizacji kolejowej na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
 - 4. Instrukcji utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
 - 5. Instrukcji o technice pracy manewrowej na bocznicach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

BC-PS zobowiązane jest udostępnić **PRZEWOŹNIKOWI** wersje elektroniczne lub papierowe regulaminu i instrukcji, o których mowa w ust. 8. przed.

§ 9

Ograniczenie obsługi nabrzeży

PRZEWOŹNIK może, po uprzednim zawiadomieniu **BC-PS** - wstrzymać obsługę bocznic bądź nabrzeża w przypadku stwierdzenia:

- a) zagrożenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego;
- b) na okres remontu lub przebudowy torów prowadzących do nabrzeży;
- c) w razie okoliczności przewidzianych postanowieniami art. 8 ustawy Prawo przewozowe.

§ 10

Postanowienia końcowe

W zakresie nieuregulowanym poniższym Regulaminem, obowiązują ustawy i inne akty prawne mające związek z odprawą i przewozem przesyłek towarowych, a zwłaszcza:

1. Ustawa o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U.2016.1727);
2. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U. MI.2010.03.08 z dnia 26 lutego 2010 r.).
3. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (tekst jednolity Dz.U.2015.915);
4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. „Prawo budowlane” (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz.1332)
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. (tekst jednolity Dz. U z 2015 r. poz.360).
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.(Dz.U.2014 poz. 46).
7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. nr 151, poz. 987 z 1998 r. z późniejszymi zmianami).
8. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2010 r. nr 123 poz. 840).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 30 października 2015 r. poz. 1744).
10. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzajów i warunków przewozu rzeczy, mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją (Dz. U. nr 108, poz. 746).przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID).
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U.2014.212 z późn. zm.); 12)
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej Dziennik Ustaw, rok 2017 pozycja 755.
13. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz.U.2015, poz. 1548)
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U 2016 poz. 369),
15. Przepisów dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych (RID), stanowiących załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF);
16. Przepisów wewnętrznych ZMPSIŚ S.A.
 - a) Instrukcja Utrzymania Infrastruktury Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
 - b) Instrukcja Sygnalizacji Kolejowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
 - c) Instrukcja o Technice Pracy Manewrowej Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
 - d) Instrukcja Utrzymania Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy
 - e) Instrukcja Obsługi Przekaznikowych Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym Na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika Bocznicy.
 - f) Instrukcja Zasady i Wymagania Organizacyjne Związane z Powiadomieniem o Poważnych Wypadkach, Wypadkach i Incydentach Oraz Działalnością Komisji Kolejowej na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. - opracowana i zatwierdzona przez Użytkownika
 - g) Instrukcja o postępowaniu z towarami niebezpiecznymi na Bocznicach ZMPSIŚ S.A. opracowana i zatwierdzona przez użytkownika bocznicy.

