



Załącznik
do Zarządzenia nr **22/2017** Zarządu BARTER S.A.
z dnia **07 grudnia 2017 roku**

**REGULAMIN
DOSTĘPU DO OBIEKTU
INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
Zarządzanego przez BARTER S.A. w Sokółce
TERMINAL PRZEŁADUNKOWY BARTER S.A.
W SOKÓLCE**

Białystok, grudzień 2017 r.

Podstawa opracowania: Art. 36f ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(Dz.U. z 2016, poz. 1727 z późn. zm.)

Spis treści

§1. Definicje	3
§2. Informacje ogólne o obiekcie	6
1. Wprowadzenie.....	6
2. Podstawowe informacje o obiekcie	6
3. Cel	6
4. Status prawny	6
5. Obowiązki, publikowanie i aktualizacja	6
6. Dane kontaktowe.....	7
§3. Zasady współpracy	7
§4. Obiekt infrastruktury usługowej zarządzany przez BARTER S.A.	8
1. Obiekt infrastruktury usługowej BARTER S.A. i zakres jego udostępniania.....	8
2. Warunki dostępu do obiektu infrastruktury usługowej BARTER S.A.....	8
3. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	9
§5. Infrastruktura przeznaczona do udostępniania. Szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów	10
1. Położenie bocznicy oraz połączenie ze styczną infrastrukturą kolejową	10
2. Ograniczenia w pracy pojazdów kolejowych.....	10
3. Wykaz, przeznaczenie torów oraz urządzenia przeładunkowe na Terminalu.....	11
1.1. Informacje podstawowe.....	11
1.2. Wykaz torów na Terminalu	11
1.3. Przeładunek gazu.....	13
1.4. Przeładunek węgla.....	13
1.5. Przeładunek zrębki drzewnej i innych towarów masowych.....	13
1.6. Przeładunek drewna i innych towarów masowych.....	13
1.7. Przeładunek nawozów	13
4. Urządzenia i środki trakcyjne.....	14
1.1. Systemu oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa	14
1.2. Wagi wagonowe	14
1.3. Środki trakcyjne.....	14
§6. Ograniczenia w korzystaniu z Obiektu Infrastruktury Usługowej.....	15
§7. Warunki dotyczące taboru, personelu i organizacji w zakresie udostępniania infrastruktury usługowej	16
§8. Zasady postępowania stron w trakcie realizacji umowy	17
§9. Opłaty za usługi, zasady ich kalkulacji i pobierania	19
§10. Zasady rozstrzygnięcia kwestii spornych w sprawach dostępu do usług.....	19
§11. Zasady przekazywania informacji pomiędzy operatorem OIU a przewoźnikiem	20
§12. Tok postępowania w przypadku zaistnienia zdarzenia na infrastrukturze torowej.....	20
§13. Zasady postępowania w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych	21
Załącznik nr 1 Wniosek o dostęp do OIU	22
Załącznik nr 2 Wzór Umowy o udostępnienie OIU.....	23
Załącznik nr 3 Cennik dostępu do OIU	27

§1. Definicje

1. **Aplikant** – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.
2. **Autoryzacja bezpieczeństwa** - dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej.
3. **Bocznic kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.
4. **Certyfikat bezpieczeństwa** - dokument potwierdzający posiadanie przez Przewoźnika Kolejowego zaakceptowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa.
5. **Droga kolejowa** – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot
6. **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
7. **Infrastruktura kolejowa** - elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym.
8. **Krajowy rejestr infrastruktury (RINF)** – rejestr infrastruktury kolejowej, a także bocznic kolejowych eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
9. **Linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
10. **Manewr** – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
11. **Obiekt infrastruktury usługowej (OIU)** – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy.
12. **Obszar kolejowy** – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.
13. **Odcinek linii kolejowej** – część linii kolejowej zawartą między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową.
14. **Odcinek szczególnie obciążony** - element infrastruktury (tor, odcinek, łącznica), na którym okresowo występuje wzmożony ruch pociągów w stosunku do jego zdolności przepustowej.

15. **Operator obiektu infrastruktury usługowej** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym.
16. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
17. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.
18. **Pojazd kolejowy specjalny** – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych.
19. **Podmiot zamawiający** – podmiot, który zamawia zaprojektowanie, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta.
20. **Postępowanie** – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
21. **Poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub,
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
22. **Pracownicy Przewoźnika** - to pracownicy Przewoźnika oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu wykonywania Umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej.
23. **Pracownicy Operatora obiektu infrastruktury usługowej** - pracownicy Operatora oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu realizacji Umowy o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej.
24. **Przewoźnik kolejowy** - przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej.
25. **Regulamin** - opracowanie opisujące prawa i obowiązki aplikanta i licencjonowanego Przewoźnika, który korzysta lub chciałby skorzystać z udostępnianej przez Zarządcę infrastruktury oraz opisuje zasady udostępniania linii kolejowej.
26. **Rozporządzenie** - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2014, poz. 788).
27. **Sieć kolejowa** – układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury.

28. **Sytuacja nadzwyczajna** - nagłe zdarzenie, powstałe niezależnie od woli Stron, uniemożliwiające wykonanie Umowy w całości lub części, którego nie można było przewidzieć ani mu zapobiec.
29. **Świadectwo bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.
30. **Tajemnica przedsiębiorstwa** – tajemnica przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. poz. 1503, z późn. zm.4)).
31. **Terminal towarowy** – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, wyposażony w urządzenia ładunkowe, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozu towarów.
32. **Tory postojowe** – tory przeznaczone specjalnie do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji.
33. **Trasa pociągu** – zdolność przepustowa zarezerwowana dla przejazdu pociągu.
34. **Umowa (Umowa o udostępnienie, Umowa udostępnienia)** - to zawarta na piśmie przez Operatora obiektu infrastruktury usługowej i Przewoźnika Umowa udostępniania infrastruktury kolejowej, obejmująca zgodne oświadczenia woli Stron Umowy. Umowa ta zawiera w szczególności prawa i obowiązki Operatora i przewoźnika kolejowego. Operator obiektu infrastruktury usługowej zobowiązuje się do świadczenia usługi oznaczonego rodzaju, w określonym miejscu i czasie, Przewoźnik po zrealizowaniu usługi na określonych zasadach do uiszczenia opłaty za usługę.
35. **Ustawa** - Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.).
36. **Użytkownik bocznic kolejowej** – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznic kolejowa.
37. **Wypadek** – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego.
38. **Zarządca infrastruktury** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty.
39. **Zdarzenie** - wypadek, poważny wypadek lub incydent na liniach kolejowych.
40. **Zdolność przepustowa** - możliwość eksploatacyjno - ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie.

§2. Informacje ogólne o obiekcie

1. Wprowadzenie

BARTER S.A. zgodnie z art. 4 ust. 52 Ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.) zwanej dalej „Ustawą” pełni funkcję operatora obiektu infrastruktury usługowej - terminala przeładunkowego Barter S.A. w Sokółce, zwanego dalej OIU.

Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej zarządzanego przez BARTER S.A., zwany dalej „Regulamin OIU”, zawiera informacje niezbędne do uzyskania dostępu i korzystania z OIU.

2. Podstawowe informacje o obiekcie

- 1) Operatorem OIU umożliwiającym Przewoźnikowi kolejowemu dostęp i korzystanie z OIU w rozumieniu niniejszego regulaminu jest:

BARTER S.A.
ul. Legionowa 28
15-281 Białystok

- 2) Dane o działalności gospodarczej:

– numer KRS: **0000283787**
– numer NIP: **966-12-88-342**
– numer REGON: **50835467**

- 3) Adres OIU: **Os. Buchwałowo 2, 16-100 Sokółka**

3. Cel

Celem regulaminu jest dostarczenie przewoźnikom kolejowym i innym aplikantom informacji niezbędnych do uzyskania dostępu i korzystania z zarządzanego przez Barter S.A. obiektu infrastruktury usługowej.

4. Status prawny

- 1) Regulamin OIU został opracowany przez BARTER S.A. na podstawie art. 36f ust. 1 Ustawy.
- 2) Regulamin OIU przyjmowany jest do stosowania zarządzeniem Zarządu BARTER S.A.

5. Obowiązki, publikowanie i aktualizacja

- 1) Regulamin OIU obowiązuje od 10 grudnia 2017 roku.

- 2) Regulamin wraz z załącznikami jest opublikowany na stronie internetowej www.bartergaz.pl.
- 3) Zmiany w Regulaminie OIU są dokonywane w uzasadnionych przypadkach. Barter S.A. jako operator OIU zastrzega sobie możliwość w każdym czasie zmiany postanowień niniejszego regulaminu. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.
- 4) Zmiany w Regulaminie OIU wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia opublikowania zmienionego Regulaminu OIU na stronie internetowej operatora OIU Barter S.A. - www.bartergaz.pl

6. Dane kontaktowe

BARTER S.A. Oddział w Sokółce

Terminal Przeładunkowy

Os. Buchwałowo 2, 16-100 Sokółka

tel. 85 72 29 500

fax 85 72 29 502

e-mail: oiu.sokolka@bartergaz.pl

Wyznaczeni pracownicy z ramienia obiektu:

Piotr Gudalewski - Specjalista ds. obsługi OIU

tel. 885 850 530

e-mail: gudalewski@bartergaz.pl

Pracownik dyżurujący:

tel. 606 343 473

§3. Zasady współpracy

1. Wymagania dla Przewoźników kolejowych i Operatorów OIU określają przepisy Ustawy, akty wykonawcze wydane na podstawie tej Ustawy, statut obiektu oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, kształtujące stosunki handlowe podmiotów gospodarczych.
2. Zasady współpracy Przewoźników kolejowych i Operatorów OIU oraz obowiązki i prawa Operatorów OIU i Przewoźników kolejowych zawiera Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2017, poz. 755) oraz niniejszy Regulamin.
3. Sposób i warunki udostępniania dostępu do OIU i korzystania przez licencjonowanych Przewoźników kolejowych, szczegółowe zasady współpracy oraz zobowiązania i prawa Operatora OIU i przewoźnika kolejowego określone są w zawartej na piśmie w Umowie udostępnienia OIU oraz związanych z tym umowach handlowych.

§4. Obiekt infrastruktury usługowej zarządzany przez BARTER S.A.

1. Obiekt infrastruktury usługowej BARTER S.A. i zakres jego udostępniania

- 1) W skład terminala zarządzanego przez BARTER S.A. wchodzi tor wyznaczony specjalnie do postoju w celu wykonania prac ładunkowych, umiejscowione przy placach, rampach ładunkowych, budynkach lub miejscach z możliwością prowadzenia prac ładunkowych.
- 2) Terminal posiada układ torowy o szerokości 1435 mm i 1520 mm oraz dogodny dojazd transportem drogowym.
- 3) Na terminalu przeładunkowym Spółki realizowane są następujące usługi:
 - 1) Przeładunek towaru z wagonu szerokotorowego na wagon normalnotorowy i odwrotnie;
 - 2) Przeładunek towarów z wagonu (szerokotorowego, normalnotorowego) na plac i odwrotnie;
 - 3) Przeładunek towarów wagon - plac - samochód i odwrotnie;
 - 4) Składowanie określonych towarów na placach i w magazynach;
 - 5) Obsługa kolejowa przewoźnika kolejowego;
 - 6) Usługi manewrowe taborem Spółki;
 - 7) Ważenie wagonów;
 - 8) Po dodatkowych uzgodnieniach z klientem, na uzgodnionych warunkach, mogą być świadczone inne usługi około przeładunkowe, np. sortowanie, pakowanie, konfekcjonowanie itp.
- 4) Wszystkie usługi wymienione w §4 ust. 1 Spółka świadczy samodzielnie.
- 5) Nie przewiduje się udostępniania frontów przeładunkowych Aplikantom do prowadzenia przez nich prac przeładunkowych ich sprzętem obsługiwanych przez ich pracowników.
- 6) Terminal przeładunkowy Barter S.A. pracuje 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. W przypadku nawozów i innych towarów drobnicowych załadunek i rozładunek odbywa się od poniedziałku do piątku w godzinach 7:00 - 22:00.

2. Warunki dostępu do obiektu infrastruktury usługowej BARTER S.A.

- 1) Barter S.A. określa sposób wnioskowania o dostęp do obiektu oraz termin składania wniosków.
- 2) Dostęp do terminala zarządzanego przez Barter S.A. jest zapewniany wszystkim uczestnikom rynku na równych i niedyskryminujących zasadach.
- 3) Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z obiektu infrastruktury usługowej po złożeniu wniosku o przydzielenie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej, zawarciu z Barter S.A. umowy, o której mowa w §3 ust. 3 oraz umowy o świadczenie usług określającej zakres i warunki współpracy między stronami.
- 4) Wnioski należy składać w postaci elektronicznej na adres oiu.sokolka@bartergaz.pl, faksem lub pisemnie.

- 5) Przy rozpatrywaniu każdego wniosku będzie brana pod uwagę zasada pierwszeństwa w obsłudze klientów, z którymi Spółka już podpisała umowę na usługi.
- 6) W składanym wniosku, według wzoru znajdującego się w załączniku nr 1 do regulaminu, przewoźnik wskazuje cel dostępu do obiektu.
- 7) Operator OIU rozpatruje wnioski, o których mowa w § 4 ust. 2 pkt 1 i 3, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia otrzymania wniosku przez operatora. Operator OIU może stosować dłuższy termin rozpatrywania wniosków pod warunkiem uzyskania zgody Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
- 8) Operator OIU podejmuje wszelkie możliwe działania w celu uwzględnienia wszystkich złożonych wniosków, o których mowa w ust. 1, przy czym nie jest on obowiązany do ponoszenia jakichkolwiek nakładów, które są konieczne do realizacji tego celu.
- 9) Operator OIU może odmówić przewoźnikowi kolejowemu dostępu do obiektu, jeżeli wykaże, że:
 - i. przewoźnik ten może wykonać planowany przewóz kolejowy na porównywalnych ekonomicznie warunkach, korzystając z innego udostępnianego obiektu, z wyjątkiem sytuacji, gdy przewoźnik poinformuje operatora OIU, że operator wskazanego obiektu odmówił mu do niego dostępu,
 - ii. pozytywne rozpatrzenie wniosku wiązałoby się z koniecznością poniesienia przez operatora OIU nakładów, o których mowa w art. 36b ust. 3,
 - iii. ze względu na brak wystarczającej zdolności przepustowej pozytywne rozpatrzenie wniosku uniemożliwi operatorowi OIU realizację uzasadnionych potrzeb własnych lub wykonanie zobowiązań wynikających z umów zawartych uprzednio z innymi przewoźnikami.
- 10) W przypadku, o którym mowa w §4 ust. 2 pkt. 9, operator OIU uzasadnia na piśmie swoją odmowę i przekazuje ją przewoźnikowi kolejowemu.
- 11) W przypadku, o którym mowa §4 ust. 2 pkt. 9 lit. i, w odmowie, o której mowa w §4 ust. 2 pkt 10, operator OIU wskazuje inny obiekt, który umożliwi przewoźnikowi kolejowemu wykonanie przewozu kolejowego na porównywalnych ekonomicznie warunkach.

3. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

- 1) O kolejności jazd manewrowych decyduje Specjalista ds. Obsługi OIU lub inni upoważnieni pracownicy Spółki.
- 2) Zgłoszenie realizacji manewrów należy zgłosić dla upoważnionego pracownika Terminala.
- 3) Obsługa OIU dokonuje personel przewoźnika kolejowego lub personel właściwy dla operatora OIU - w zależności od uzgodnień podjętych w zawartej umowie. Zakres prac manewrowych personel właściwy omawia ze Specjalistą ds. obsługi OIU lub innym dyżurującym upoważnionym pracownikiem Spółki.
- 4) Prawdliwość wykonania przez przewoźnika obsługi OIU w zakresie czasu i kolejności obsługi oraz miejsca podstawiania i zabierania wagonów nadzoruje personel właściwy dla operatora OIU.

§5. Infrastruktura przeznaczona do udostępniania. Szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów

1. Położenie bocznic oraz połączenie ze styczną infrastrukturą kolejową

Terminal przeładunkowy Barter S.A. w Sokółce jest bocznicą dwugrupową o układzie torów położonych równolegle względem siebie, przecinających się skrzyżowaniami torów. Jeden układu pobudowany jest z torów o szerokości 1435 mm, drugi układ z torów o szerokości 1520 mm.

Bocznica styka się z infrastrukturą kolejową, której zarządcą są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Dla szerokości torów 1435 terminal przeładunkowy jest bocznicą stacyjną odgałęziającą się od toru nr 116 stacji Sokółka:

- grupa pierwsza odgałęzia się - rozjazdem nr 411 w km 0,937 toru nr 116. Kilometr 0,000 bocznicy grupy pierwszej jest w KR rozjazdu nr 411.
- grupa druga odgałęzia się - rozjazdem nr 401 w km 1,052 toru nr 116. Kilometr 0,000 bocznicy grupy drugiej jest w KR rozjazdu nr 401.

Profil toru dojazdowego do bocznic wynosi 0,4 ‰ do 3,2 ‰, z największym spadkiem w kierunku stacji Sokółka wynoszącym 3,2‰.

Dla szerokości torów 1520 mm terminal przeładunkowy jest bocznicą stacyjną odgałęziającą się rozjazdem nr 501s od toru stacyjnego nr 301s stacji Sokółka, w km 180,020 linii nr 057 Kuźnica Białostocka - Gieniusze. Kilometr 0,000 bocznicy znajduje się w PM (punkcie matematycznym) skrzyżowania torów St3.

Terminal przeładunkowy Spółki posiada bezpośredni dostęp do drogi publicznej. Dojazd z drogi krajowej nr 19 (na odcinku Sokółka – Kuźnica) ul. Torową w kierunku ul. Oś. Buchwałowo. Wjazd samochodów na terminal następuje z ul. Oś. Buchwałowo. Rozlokowanie poszczególnych placów składowych na terminalu oraz umiejscowienie stanowisk rozładunkowo/załadunkowych daje możliwość bezpośredniego dojazdu do nich samochodom ciężarowym.

Przy wjeździe na teren terminala znajdują się dwie samochodowe wagi elektroniczne.

2. Ograniczenia w pracy pojazdów kolejowych

- Tory na terminalu pobudowane są z szyn typu średniego S-49 na podkładach drewnianych lub betonowych, na pospółce (rozjazdy na tłuczniu). Dopuszczalnym nacisku na szynę, dla torów o szerokości 1435 mm wynosi 205 kN (20,8 t/oś). Dla torów o szerokości 1520 dopuszczalny nacisku osi na szynę wynosi 225 kN (22,8t)/oś.
- Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach terminalowych:
 - podczas ciągnięcia - 10 km/h,
 - podczas spychania wagonów - 5 km/h,

- podczas dojazdu na punkty ładunkowe - 3 km/h.

- Na terminalu obowiązuje zakaz wjazdu czynnych lokomotyw elektrycznych – brak trakcji.

3. Wykaz, przeznaczenie torów oraz urządzenia przeładunkowe na Terminalu.

1.1. Informacje podstawowe

Terminal świadczy usługi przeładunku i składowania ładunków masowych, gazu i nawozów przewożonych na wagonach węglarkach, wagonach platformach, cysternach, pozostałych wagonach dostosowanych do określonych ładunków oraz samochodach.

Prace przeładunkowe na terminalu są wykonywane przy pomocy urządzeń mobilnych (koparki, ładowarki, wózki widłowe itp.) oraz urządzenia stacjonarne do przeładunku gazu, określone dokładnie w pkt. 1.3.

1.2. Wykaz torów na Terminalu

Wykaz torów na terminalu o prześwicie 1435 mm:

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność w wag. obl.
		Od	Do	Mb	Od	Do	Mb	
500	zdawczo-odbiorczy, ładunkowy	PR 403	KO	443,00	U 403	KO	360,00	24
501	żeberkowy	KR 402	KO	86,20	U 402	KO	31,00	2
502	zdawczy	PR 404	KR 406	302,00	U 404	PR 406	198,00	13
503	odstawczy	PR 406	KO	115,00	U 406	KO	45,00	3
504	zdawczo – odbiorczy, ładunkowy	PR 404	PR 407	349,00	U 404	U 407	280,00	18
505	odstawczy	KR 407	KO	68,00	PR 407	KO	32,00	2
511	zdawczo – odbiorczy, ładunkowy	0,000 Początek bocznic	KO	713,00	U 414	KO	450,00	30
513	zdawczo – odbiorczy, ładunkowy	PR 421	KO	616,00	U 421	KO	540,00	36

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność w wag. obl.
		Od	Do	Mb	Od	Do	Mb	
512	zdawczo – odbiorczy, ładunkowy	PR 411 Rozjazd PLK	KO	523,00	U 411	KO	481,00	32

Za długość obliczeniową wagonu czteroosiowego przyjęto 15 m. Maksymalna pojemność torów o prześwicie 1435 mm (MP) wynosi 160 wagonów. Normalna pojemność torów (0,6 MP) wynosi 96 wagonów.

Maksymalna długość użyteczna torów na boczniczy o prześwicie 1435mm wynosi 2417m.

Wykaz torów na terminalu o prześwicie 1520 mm:

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność w wag. obl.
		Od	Do	Mb	Od	Do	Mb	
601	zdawczy ładunkowy	PR 510	KO	525,00	U 510	KO	450,00	30
603	zdawczo - odbiorczy / ładunkowy	PR 511	KO	384,00	U 511	KO	322,00	21
604	odbiorczy	PR 503	PR 505	364,00	U 504	U 505	190,00	12
605	ładunkowy	PR 513	KO	188,00	U 513	KO	135,00	9
606	zdawczo - odbiorczy / ładunkowy	PR 504	KO	262,00	U 504	KO	210,00	14
608	zdawczo - odbiorczy / ładunkowy	PR 503	KO	473,00	U 503	KO	415,00	27
609	ładunkowy	PR 522	KO	436,00	U 522	KO	390,00	26
611	zdawczo - odbiorczy / ładunkowy	0,000 początek boczniczy	KO	819,00	U 522	KO	370,00	24

Długość obliczeniowa wagonu czteroosiowego to 15 m. Maksymalna pojemność torów o szerokości 1520 mm (MP) wynosi 163 wagony. Normalna pojemność torów o szerokości 1520 mm (0,6 MP) wynosi 97 wagonów.

Maksymalna długość użyteczna torów na boczniczy o prześwicie 1520mm wynosi 2482m.

1.3. Przeładunek gazu

Przy torze nr 504, 505, 601 znajdują się stanowiska do przeładunku cystern z gazem, na międzytorzu torów nr 601 i 504/505 znajduje się 10 stanowisk do rozładunku wagonów szerokotorowych, 8 stanowisk do rozładunku wagonów normalnotorowych oraz 6 stanowisk do rozładunku i załadunku autocystern. Wzdłuż toru 601 umiejscowiona jest tzw. przepompownia gazu. W przepompowni wykorzystywane są sprężarki typu CORKEN 691 o wydajności 82 m³/h – 5 sztuk oraz sprężarki typu CORKEN 891 o wydajności 100 m³/h – 2 sztuki. Wzdłuż przepompowni umiejscowiony jest plac manipulacyjny o powierzchni 1685 m², wyłożony płytami betonowymi przeznaczony do rozładunku i załadunku cystern samochodowych.

Na terminalu znajduje się 16 zbiorników o pojemności 200 m³ każdy (90 ton) do przechowywania gazu. Łącznie powierzchnia terminala przeznaczona do rozładunku i załadunku gazu obejmuje 1,78 ha.

1.4. Przeładunek węgla

Przy torach o nr 609, 611 i 511 znajdują się stanowiska do przeładunku węgla. Wzdłuż toru nr 609 znajdują się place wykorzystywane do składowania i konfekcjonowania węgla, których łączna powierzchnia wynosi 6,41 ha.

1.5. Przeładunek zrębki drzewnej i innych towarów masowych

Przy torach 512 i 608 znajdują się stanowiska do przeładunku zrębki wraz z placami składowymi o łącznej powierzchni 2,74 ha. Przy torze 512 znajdują się 2 rampy boczne o froncie rozładunkowym 154 m i szerokości 6,0 m.

Na międzytorzu torów 608 i 512 znajduje się plac ładunkowy o froncie ładunkowym długości 340 m dla przeładunku towarów masowych.

1.6. Przeładunek drewna i innych towarów masowych

Na międzytorzu torów 608 i 606 oraz 606 - 604 znajduje się plac rozładunkowy o powierzchni 0,8 ha i froncie ładunkowym długości 180 m dla przeładunku drewna lub innych towarów masowych.

1.7. Przeładunek nawozów

- Na międzytorzu torów 601 i 604 znajduje się plac składowy o powierzchni 3969 m² wykorzystywany do przeładunku/składowania nawozów i innych towarów masowych,
- Przy torze nr 500 znajduje się rampa przeładunkowa boczna o froncie rozładunkowym 180 m i szerokości 6,8 m.
- Przy torze 605 znajduje się hala nawozów mineralnych o powierzchni 3000 m² z przylegającą do niej rampą kolejową przeładunkową o froncie rozładunkowym 80 m i szerokości 3 m, oraz rampą wykorzystywaną do załadunku/rozładunku samochodów.

Na międzytorzu torów 603 i 605 (przy hali nawozów mineralnych) znajduje się bunkier zasypowy.

- Na międzytorzu torów 606 i 604 znajduje się stanowisko do rozładunku nawozów płynnych (silosy o pojemności 360 t)

Łączna powierzchnia terminala przeznaczona do przeładunku i składowania nawozów wynosi 2.55 ha.

4. Urządzenia i środki trakcyjne

1.1. Systemu oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa

Terminal przeładunkowy posiada elektryczne oświetlenie placów składowych oraz torów zdawczo/odbiorczo/ładunkowych umożliwiające prowadzenie prac w porze nocnej.

1.2. Wagi wagonowe

- Na torach o prześwicie 1435 mm, terminal posiada dwie wagi wagonowe wbudowane w torze nr 504 oraz w torze nr 511. Są to wagi elektroniczne do ważenia pojedynczych wagonów nie sprzęgniętych z innymi wagonami o rozstawie osi skrajnych nie przekraczających 15 m. Nośność każdej wagi wynosi 100 ton.
- Na torze nr 611 o prześwicie 1520 mm jest wbudowana elektroniczna waga wagonowa do ważenia pojedynczych wagonów nie sprzęgniętych z innymi wagonami o rozstawie osi skrajnych nie przekraczających 15 m. Nośność wagi wynosi 120t.

1.3. Środki trakcyjne

- Terminal przeładunkowy Barter S.A. w Sokółce do wykonania pracy manewrowej posiada lokomotywy spalinowe typu 409Da pracujące wyłącznie na terminalu w celu obsługi torów ładunkowych i punktów zdawczo – odbiorczych. Wyjazd lokomotywy w stanie czynnym na tory, których zarządcą jest PKP PLK S.A. jest zabroniony.
- Barter S.A. posiada własny tabor kolejowy, należący do licencjonowanego przewoźnika Barter S.A. Posiadany tabor jest wykorzystywane w pracach manewrowych wymagających wjazd na tory PKP PLK S.A.
- Na terenie terminala dopuszcza się prowadzenie pracy manewrowej z wykorzystaniem pojazdu drogowego lub drogowo-szynowego.
- Tory zdawczo-odbiorcze mogą być również obsługiwane lokomotywami przewoźnika podczas podstawiania lub zabierania wagonów.

§6. Ograniczenia w korzystaniu z Obiektu Infrastruktury Usługowej

1. W procesie udostępniania OIU mogą wystąpić:
 - 1) nagłe ograniczenia ruchowe, mające wpływ na planowe wykonywanie usług, powstałe w wyniku wystąpienia uszkodzeń technicznych elementów infrastruktury torowej,
 - 2) zdarzenia o wystąpieniu których operator OIU był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec, np. strajk, blokada przejazdu, demonstracje,
 - 3) niedopuszczenie do przejazdu lub zatrzymania przejazdu pojazdu kolejowego Przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pojazd albo obsługujące je osoby wymagań określonych w Umowie udostępniania, ustawie o transporcie kolejowym i wymagań wydanych na jej podstawie oraz wymagań stawianych przez operatora OIU w jego wewnętrznych przepisach,
 - 4) ograniczenia ruchowe mające wpływ na planowe dokonywanie przejazdów, powstałe w wyniku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych oraz innych, o których operator OIU nie był uprzedzony, bądź powstałych w wyniku gwałtownych zmian atmosferycznych,
 - 5) ograniczenia ruchowe w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przejazdów oraz związane z bezpieczeństwem i obronnością państwa,
 - 6) planowe lub nieplanowe remonty infrastruktury kolejowej.
2. O wystąpieniu zakłóceń, o których mowa powyżej, wyznaczony pracownik operatora OIU niezwłocznie powiadamia Przewoźnika. Dopuszcza się dokonania powiadomienia telefonicznie lub przy wykorzystaniu poczty elektronicznej.
3. O planowanych lub nieplanowanych remontach infrastruktury kolejowej operator będzie informował w opisany poniżej sposób:
 - 1) w przypadku, gdy operator OIU będzie planował w danym roku kalendarzowym wykonanie remontów infrastruktury, co najmniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem tego roku kalendarzowego udostępni na swojej stronie internetowej harmonogramów planowanych remontów, wskazując na zakres remontów i okres, kiedy będą przeprowadzane.
 - 2) wszelkie zmiany harmonogramu, o którym mowa w pkt. 2 powyżej, jakie zostaną dokonane w ciągu roku kalendarzowego, którego on dotyczy, będą zamieszczane na stronie internetowej operatora OIU, a przewoźnicy, z którymi operator OIU zawarł umowy, będą o tych zmianach także informowani na piśmie lub za pomocą poczty elektronicznej.
 - 3) w przypadku, gdy zajdzie potrzeba przeprowadzenia nieplanowanego remontu, operator OIU poinformuje o tym na piśmie lub e-mailowo przewoźników, z którymi ma zawarte umowy, a także zamieści stosowną informację na swojej stronie internetowej.

§7. Warunki dotyczące taboru, personelu i organizacji w zakresie udostępniania infrastruktury usługowej

1. Wszyscy pracownicy przewoźników biorący udział w procesie korzystania z infrastruktury usługowej muszą znać przepisy wewnętrzne Spółki i bezwzględnie się stosować do tych przepisów.
2. Szczegółowe wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące użytkowania udostępnianej infrastruktury usługowej zostały przedstawione w Regulaminie Pracy Boczniczy Kolejowej „SAGA”, dostępnej na stronie internetowej Barter S.A.
3. Operator OIU z chwilą podpisania umowy jest zobowiązany do przekazania przewoźnikowi wszelkich niezbędnych dokumentów, które są związane ze świadczoną usługą.
4. Zarówno przewoźnik jak i operator OIU są zobowiązani do podpisania umowy określającej w szczególności prawa i obowiązki wynikające z wzajemnej współpracy.
5. Wymagania dotyczące personelu
 - 1) Operator OIU oświadcza, że zatrudnia przy realizacji przewozów wyłącznie osoby spełniające warunki określone ustawą z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2016, poz. 1727 z późn. zm.) oraz wydanymi na jej podstawie przepisami wykonawczymi, w tym szczególnie warunkami, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
 - 2) Operator OIU oświadcza, że pojazdy kolejowe używane do korzystania z OIU spełniają warunki określone ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2016, poz. 1727 z późn. zm.) oraz wydanymi na jej podstawie przepisami wykonawczymi, a także obowiązującymi umowami międzynarodowymi .
6. Wymagania dotyczące taboru i pojazdów kolejowych:
 - 1) Przewoźnik oświadcza, że wszystkie pojazdy kolejowe, jakich będzie używał do korzystania z OIU będą spełniały warunki określone ustawą z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2016, poz. 1727 z późn. zm.) oraz wydanymi na jej podstawie przepisami wykonawczymi, a także obowiązującymi umowami międzynarodowymi o użytkowaniu i wymianie wagonów towarowych (AVV, ECM).
 - 2) Pojazdy kolejowe przewoźników muszą spełniać warunki techniczne określone w przepisach szczególnych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. nr 212, poz. 1771 z późn. zm.), w tym warunki określone - w zależności od przeznaczenia pojazdu - odpowiednio w przepisach RIC, RIV, PPW oraz regulaminach RID i RIP.
 - 3) Pojazdy powinny posiadać stosowne dokumenty zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz.U. nr 9 z 2007 r., poz. 63).
 - 4) Przewoźnik oświadcza, że posiada ważny certyfikat bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego.
 - 5) Każdy pojazd kolejowy winien posiadać świadectwo sprawności technicznej wydane przez przewoźnika zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15

lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz.U. nr 37, poz. 330 z późn. zm.) potwierdzające, że pojazd jest sprawny technicznie.

7. Ochrona środowiska:

Zgodnie z art. 174 ust. 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (tekst jednolity: Dz.U. z 2016 r., poz. 672), w związku z realizacją przewozów przez przewoźnika na sieci operatora OIU nie może mieć miejsca emisja substancji niebezpiecznych do wód, gruntu lub powietrza, która mogłaby powodować przekroczenia standardów jakości środowiska.

8. Wymagania dotyczące organizacji przewozów:

Poprzez zawarcie Umowy o dostęp do OIU przewoźnik uzyskuje prawo do dostępu i/lub korzystania z infrastruktury usługowej i zobowiązuje się do stosowania zasad organizacji ruchu pociągów na infrastrukturze usługowej udostępnianej przez operatora OIU.

§8. Zasady postępowania stron w trakcie realizacji umowy

1. W ramach umowy o dostęp do OIU operator OIU:

- 1) umożliwiał wstęp na obszar obiektu uprawnionym pracownikom przewoźnika.
- 2) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o poważnych wypadkach, wypadkach lub incydentach na infrastrukturze kolejowej, związanych bezpośrednio z jego pojazdem kolejowym (pociągiem) lub pracownikiem.
- 3) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji procesów przewozowych, w szczególności o:
 - a) zaistnieniu zdarzeń, o wystąpieniu których operator OIU był uprzedzony, lecz nie mógł im zapobiec - np. strajku, blokady przejazdu, demonstracji,
 - b) niedopuszczeniu do przejazdu lub zatrzymaniu przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pociąg (pojazd) albo obsługujące go osoby wymagań określonych we właściwych przepisach, regulaminach, instrukcjach i umowie udostępniania.
- 4) powiadamia przewoźnika o zmianach regulaminów, przepisów wewnętrznych obowiązujących na terenie obiektu, stanowiących podstawę dla wykonania umowy,
- 5) ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność udostępnianego OIU.

2. Operator OIU ma prawo:

- 1) dokonywać czynności sprawdzających przez swoich upoważnionych pracowników w zakresie uzgodnionym pisemnie z przewoźnikiem w umowie, dotyczących pociągów, pojazdów kolejowych, pracowników przewoźnika oraz dokumentacji przewozowej i stanu technicznego taboru przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu oraz spójnej kontroli wspólnego ryzyka wynikającej z rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 roku w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016 poz. 328 z późn. zm.),

- 2) niedopuszczania do przejazdu pociągu lub zatrzymania pociągu w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dotyczących pociągu lub obsługujących go osób w odniesieniu do przepisów, zasad i umów,
 - 3) wstrzymania udostępniania w sytuacjach nadzwyczajnych: naruszenia przepisów, regulaminów, zasad i zapisów umowy oraz nie regulowania przez Przewoźnika zobowiązania z tytułu korzystania z przydzielonych tras pociągów za co najmniej 2 okresy rozliczeniowe,
 - 4) nieodpłatnego przejazdu pojazdami szynowymi (pociągami) przewoźnika przez upoważnionych do tego pracowników operatora OIU:
 - a) w celu dokonania czynności związanych z wykonaniem umowy,
 - b) w celu realizacji czynności kontrolnych i audytowych,
 - c) w celu realizacji zadań związanych z zapobieganiem lub usuwaniem skutków wypadków kolejowych,
 - 5) dokonania kontroli przestrzegania przepisów porządkowych przez przewoźników na OIU,
 - 6) żądania od przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia umowy lub zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia.
3. W ramach umowy przewoźnik:
- 1) nie może odstępować innemu przewoźnikowi tras przejazdów lub podzlecać wykonywania przejazdów innym przewoźnikom kolejowym,
 - 2) ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność taboru oraz pojazdów kolejowych,
 - 3) niezwłocznie powiadamia operatora OIU o zdarzeniach kolejowych związanych bezpośrednio z jego pojazdem kolejowym (pociągiem), zaistniałych na obszarze kolejowym operatora OIU,
 - 4) w przypadku rozwiązania umowy ma usunąć w terminie 5 dniu pojazdy szynowe, urządzenia i sprzęt z obiektu operatora OIU. Niewykonanie tego zobowiązania skutkuje pokryciem kosztów za usunięcie tego mienia przez przewoźnika na rzecz operatora OIU.
4. Przewoźnik w okresie wykonania umowy ma prawo do:
- 1) korzystania z innych usług dodatkowych udostępniania infrastruktury - według odrębnych umów lub zasad, jeżeli pozwalają na to możliwości techniczno - eksploatacyjne,
 - 2) otrzymania od operatora OIU dodatkowych wyjaśnień i uzasadnień dotyczących wprowadzanych przez operatora zmian w regulaminach i obsłudze pociągów przewoźnika,
 - 3) żądania od operatora OIU wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji umowy w przypadkach, gdy zachodzi obawa naruszenia umowy lub zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia.

§9. Opłaty za usługi, zasady ich kalkulacji i pobierania

1. Opłaty za usługi Spółki zawiera Załącznik nr 3 do niniejszego regulaminu.
2. Kalkulację opłat za usługi Spółki wykonano na bazie kosztów bezpośrednich poniesionych na te prace z uwzględnieniem struktury przeładunku, rodzajów ładunków i czasu składowania, kosztów zakładowych Spółki narzucanych procentowo oraz rozsądnego zysku.
3. Opłaty wg Załącznika nr 3 zostały skalkulowane na bazie wielkości średnich występujących w pracy Spółki w roku poprzedzającym rok, w którym stawki obowiązują. W związku z tym, w przypadku wystąpienia szczególnie korzystnych warunków wykonywania usługi, możliwe są negocjacje stawek umieszczonych w Załączniku nr 3.
4. Pod pojęciem szczególnie korzystnych warunków rozumie się m.in. podstawianie składów całopociągowych, długotrwałe składowanie dużych ilości ładunków, itp.
5. Negocjacje na temat indywidualnej stawki będą przeprowadzone bezpośrednio z zainteresowanym Aplikantem.
6. Opłaty za usługi dodatkowe nie występujące w Załączniku nr 3 będą kalkulowane i uzgadniane z klientem indywidualnie.

§10. Zasady rozstrzygnięcia kwestii spornych w sprawach dostępu do usług

Rozwiązywanie sporów dotyczących przydzielania dostępu do OIU zarządzanego przez Barter S.A. ma przebiegać w sposób zapewniający bezstronność w odniesieniu do biorących w nim udział stron oraz umożliwiać rozwiązanie sporu w terminie 10 dni roboczych.

1. W przypadku powstania kolizji pomiędzy terminami w złożonych przez przewoźników wnioskach o dostęp do OIU lub kolizjami z dostępem do OIU wynikających z powodu wydłużenia realizowanego przez przewoźnika dostępu, podejmowany jest proces koordynacji prowadzony przez Barter S.A.
2. W trakcie procesu koordynacji, Barter S.A. przekazuje zainteresowanym przewoźnikom niezbędne informacje o wnioskowanych terminach dostępu kolizyjnych.
3. Barter S.A. przedstawia propozycję rozwiązania sytuacji kolizyjnej niezwłocznie po jej ujawnieniu, z uwzględnieniem priorytetów w zapewnieniu dostępu do OIU.
4. Zaproponowane rozwiązania są dyskutowane w procesie koordynacji, przy czym w ramach tego procesu każdy z uczestników może zgłaszać uwagi i przedstawiać możliwe modyfikacje w zakresie złożonych wniosków, które uwzględniane są przez Barter S.A. w miarę możliwości techniczno - eksploatacyjnych.
5. W przypadku braku rezultatu procesu koordynacji w postaci zaakceptowanego przez wszystkie strony rozwiązania, Barter S.A. przydziela dostęp do OIU biorąc pod uwagę uwarunkowania wynikające z warunków obsługi, warunków techniczno - eksploatacyjnych i układów torowych OIU oraz najlepsze wykorzystanie zdolności oferowanych w OIU usług.

§11. Zasady przekazywania informacji pomiędzy operatorem OIU a przewoźnikiem

1. Fakt zgłoszenia gotowości do wjazdu/odjazdu odnotowany jest przez wyznaczonego pracownika operatora, z zapisaniem informacji zgłoszonych przez przewoźnika.
2. Zgłoszenie gotowości do wjazdu/odjazdu uznaje się za dokonane w terminie zobowiązującym operatora do zrealizowania wjazdu/odjazdu zgodnie z umową
3. W przypadku niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do wjazdu/odjazdu według zasad opisanych w niniejszym regulaminie, przewoźnikowi nie przysługują w stosunku do operatora OIU roszczenia dotyczące punktualności przejazdu.

§12. Tok postępowania w przypadku zaistnienia zdarzenia na infrastrukturze torowej

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

- 1) niewłaściwej ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska,
- 2) klęski żywiołowej,
- 3) innych podobnych zdarzeń.

§13. Zasady postępowania w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych

1. Wyznaczony pracownik operatora OIU powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu utrudnień eksploatacyjnych (w tym o ograniczeniach związanych z robotami, ograniczeniami prędkości, nieprawidłowym działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru) mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną pisemnie lub za pomocą poczty elektronicznej, a w razie pilnej konieczności - telefonicznie. Zgodnie z postanowieniami Ustawy jest zobowiązany do wstrzymania lub ograniczenia ruchu w całości lub w części infrastruktury torowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu rzeczy.
2. W przypadku wystąpienia zakłóceń, operator OIU podejmuje wszelkie możliwe działania mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.
3. Zgodnie z art. 7 ust. 1 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (Dz.U. z 2016 r. poz. 672 z późn. zm.) podmiot powodujący zanieczyszczenia środowiska ponosi koszty tego zanieczyszczenia. Po udowodnieniu wyrządzenia szkody - sprawca ma ustawowy obowiązek kompensacyjny w postaci pokrycia kosztów rekultywacji gruntu lub usunięcia innej wyrządzonej szkody.

**WNIOSEK O DOSTĘP DO OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ
„TERMINAL PRZEŁADUNKOWY BARTER S.A. W SOKÓLCE”**

Data

Barter S.A. Oddział w Sokółce
Os. Buchwałowo 2
16-100 Sokółka
tel.

A. Wnioskodawca

Nazwa przewoźnika:

Kod pocztowy: Miejscowość:

Ulica:

Imię i nazwisko osoby uprawnionej do działania w imieniu Wnioskodawcy:

.....

Stanowisko:

Nr telefonu:

E-mail:

Umowa/uzgodnienie z Barter S.A. nr z dnia

B. Zakres usług

Wnioskuję o świadczenie usług w zakresie¹:

.....
.....
.....
.....

C. Ramy czasowe

- dostęp jednorazowy
data: godz. od do
- dostęp okresowy
data od do

D. Potwierdzenie przez Barter S.A. przyjęcia wniosku

Imię i nazwisko osoby uprawnionej do przyjęcia wniosku:

.....

Data: Godzina:

¹ Podać dane techniczne wnioskowanej usługi, tzn. rodzaj ładunku, planowana ilość, rodzaj usługi przeładunkowej, planowana ilość ładunku do składowania, sposób dowozu/odwozu ładunku, planowany przewoźnik, rodzaje wagonów/samochodów; ważenie wagonów; usługi manewrowe; itp.)

Wzór Umowy o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej

zawarta w Sokółce w dniu _____ pomiędzy:

BARTER Spółką akcyjną z siedzibą w Białymstoku, przy ul. Legionowej 28, wpisaną do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Białymstoku, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000283787, NIP 9661388342, REGON 050835467, kapitał zakładowy: 1.012.000,00 zł - w całości opłacony, reprezentowaną przez:

1. _____
2. _____

zwaną dalej „**Operatorem**”

a

reprezentowaną przez:

zwaną dalej „**Przewoźnikiem**”

łącznie zwanymi dalej „**Stronami**”

o następującej treści:

§ 1

1. Przedmiotem umowy jest określenie warunków dostępu do obiektu infrastruktury usługowej Terminal Przeładunkowy BARTER S.A. w Sokółce, przy ul. Osiedle Buchwałowo 2 (zwany dalej „Obiektem”), którym zarządza Operator.
2. Operator świadczy na rzecz Przewoźnika usługi, które są określone w Statucie Obiektu, zgodnie z Załącznikiem nr 2 ust. 2 i 3 „Usługi świadczone na rzecz przewoźników kolejowych przez zarządców infrastruktury i operatorów obiektów infrastruktury usługowej” ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2017, poz. 2117 z późn. zm.), natomiast Przewoźnik zobowiązuje się do uiszczenia wynagrodzenia za świadczone usługi na zasadach określonych w niniejszej Umowie.

§ 2

1. Operator **jest zobowiązany do:**
 - a) Przekazania wszelkich informacji, dokumentów dotyczących korzystania z obiektu, tj. regulaminu dostępu, planów schematycznych, szczegółowych warunków technicznych dostępu do Obiektu.
2. Operator **ma prawo do:**
 - a) odmowy Przewoźnikowi dostępu do Obiektu, w przypadku gdy:
 - Przewoźnik może wykonać planowany przewóz kolejowy na porównywalnych ekonomicznie warunkach, korzystając z innego udostępnianego obiektu, z wyjątkiem sytuacji, gdy przewoźnik poinformuje operatora, że operator wskazanego obiektu odmówił mu do niego dostępu, lub
 - pozytywne rozpatrzenie wniosku wiązałoby się z koniecznością poniesienia przez Operatora nakładów, o których mowa w art. 36b ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, lub
 - ze względu na brak wystarczającej zdolności przepustowej pozytywne rozpatrzenie wniosku uniemożliwiłoby temu operatorowi realizację uzasadnionych potrzeb własnych lub wykonanie zobowiązań wynikających z umów zawartych uprzednio z innymi przewoźnikami kolejowymi.

§ 3

1. Przewoźnik **ma prawo do:**
 - a) dostępu do udostępnianego Obiektu, w którym są świadczone usługi na równych i niedyskryminujących zasadach,
2. Przewoźnik **jest zobowiązany do:**
 - a) zapoznania się z wszystkimi dokumentami niezbędnymi do korzystania z Obiektu, tj. regulamin dostępu, plan schematyczny, szczegółowe warunki techniczne dostępu do Obiektu, zasady ruchu na Obiekcie, przepisy wewnętrzne.
 - b) stosowania się do w/w wymagań określonych przez Obiekt,
 - c) przestrzegania postanowień niniejszej umowy.

§ 4

1. Przewoźnik zobowiązuje się zlecać Operatorowi następujące czynności: _____ na podstawie przesyłanych Operatorowi dyspozycji., natomiast Operator zobowiązuje się realizować na rzecz Przewoźnika _____
2. Przewoźnik zobowiązuje się w składanych dyspozycjach wpisywać numer Umowy.
3. Koszty postoju wagonów zatrzymanych z przyczyn niezależnych od Operatora ponosi Przewoźnik.

§ 5

1. Zasady ruchu na Obiekcie określa „Regulamin pracy bocznic kolejowej „SAGA””.
2. Przewoźnik składa Operatorowi wniosek o przydzielenie dostępu do Obiektu, obejmujący m.in. rodzaj usługi, jej datę i godzinę. Operator po weryfikacji wniosku z zastrzeżeniem § 2 ust. 2 pkt a) umowy potwierdzi możliwość wjazdu.
3. Przewoźnik może wjechać na tory zdawczo – odbiorcze tylko w terminach wskazanych we wniosku o przydzielenie dostępu do Obiektu.
4. Zmiany dotyczące częstotliwości korzystania z Obiektu mogą być wprowadzone drogą negocjacji i uzgodnienia Stron z zastrzeżeniem § 2 ust. 2 pkt a) umowy.
5. Dopuszczalne spóźnienie do terminu wskazanego we wniosku o przydzielenie dostępu do Obiektu wynosi 30 minut.
6. W przypadku spóźnienia powyżej 30 minut. Przewoźnik może wjechać na tory zdawczo – odbiorcze w następnym wolnym terminie uzgodnionym z Operatorem.

§ 6

1. Do obliczenia należności za czynności stanowiące przedmiot Umowy, Operator stosuje stawki w wysokości określonej w Załączniku nr 3 do „Regulaminu dostępu do obiektu infrastruktury usługowej zarządzanego przez BARTER S.A. w Sokółce Terminal Przeladunkowy BARTER S.A. w Sokółce, który stanowi integralną część niniejszej Umowy.
2. Ustalona stawka w oparciu o ust. 2 powyżej dotyczy czynności standardowych wykonywanych zgodnie z obowiązującymi przepisami.
3. Nietypowe zabezpieczenia ładunku wymagające użycia dodatkowych materiałów i nakładów, Operator wykonuje na podstawie oddzielnych uzgodnień pomiędzy Operatorem i Przewoźnikiem stosując odpowiednie stawki za zlecone czynności.
4. Przewoźnik zapłaci Operatorowi za wykonane usługi objęte Umową należności na podstawie wystawionej przez Operatora faktury VAT w terminie 14 dni od daty wystawienia faktury. Za termin zapłaty uważa się datę wpływu środków pieniężnych na rachunek bankowy Operatora. W przypadku nieterminowej zapłaty, Operator będzie naliczał odsetki ustawowe.
5. W przypadku uchybienia przez Przewoźnika terminowi zapłaty wynikającemu z wystawionej przez Operatora faktury VAT, Operatorowi przysługuje prawo zastawu na towarach będących przedmiotem niniejszej Umowy, co oznacza, że do czasu spełnienia należnego Operatorowi wynagrodzenia, Przewoźnik nie ma prawa dysponowania towarami powierzonymi Operatorowi.
6. Przewoźnik oświadcza, że jest podatnikiem podatku VAT.
7. Przewoźnik upoważnia Operatora do wystawienia faktury VAT bez podpisu Przewoźnika.

§ 7

1. Przewoźnik oświadcza, że posiada zabezpieczone środki finansowe na uregulowanie należności Operatora wynikających z niniejszej Umowy.

2. Przewoźnik nie może przenosić na osoby trzecie praw i obowiązków wynikających z Umowy bez pisemnej zgody Spółki.
3. Strony oświadczają, że Umowa jest tajemnicą handlową i zobowiązują się nie udostępniać Umowy innym podmiotom bez zgody drugiej Strony Umowy.

§ 8

1. Umowa została zawarta na czas od dnia _____ do dnia _____
2. Umowa może być rozwiązana w drodze porozumienia Stron w każdym czasie.
3. Każdej ze Stron przysługuje prawo wypowiedzenia niniejszej Umowy z zachowaniem miesięcznego okresu wypowiedzenia.
4. Operatorowi przysługuje prawo natychmiastowego rozwiązania niniejszej Umowy bez wypowiedzenia w przypadku braku terminowej zapłaty przez Przewoźnika dwóch wystawionych przez Operatora faktur.
5. W razie rażącego naruszenia warunków niniejszej Umowy może ona być rozwiązana w trybie natychmiastowym, po uprzednim bezskutecznym upływie dodatkowego 7 - dniowego terminu, wyznaczonego stronie naruszającej Umowę na doprowadzenie jej zobowiązań umownych do stanu zgodnego z treścią Umowy.

§ 9

1. W sprawach nieuregulowanych w Umowie, zastosowanie mają przepisy Kodeksu cywilnego, ustawy Prawo przewozowe, ustawy o transporcie kolejowym.
2. Spory mogące wyniknąć przy realizacji niniejszej Umowy rozstrzygane będą przez Sąd właściwy dla siedziby Operatora.
3. Wszelkie zmiany i uzupełnienia niniejszej Umowy wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności.
4. Umowę sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach po jednym dla każdej ze Stron.

Operator

Przewoźnik

**Cennik dostępu do Obiektu Infrastruktury Usługowej
„Terminal Przeladunkowy BARTER S.A. w Sokółce”**

Stawki za usługi Terminala przeladunkowego BARTER S.A. w Sokółce

1. Wstęp

- 1) Niniejszy cennik zawiera stawki opłat za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej zarządzanego przez BARTER S.A.
- 2) Opłata za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej jest ustalana na zasadach wynikających z art. 36e ust. 2 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. (Dz.U. 2016 poz. 1727 z późn. zm.).
- 3) Cennik obowiązuje od 10 grudnia 2017 roku.
- 4) Do opłat zawartych w cenniku doliczany będzie podatek VAT wg obowiązujących przepisów.

2. Opłaty za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej

Lp.	Nazwa usługi	Jednostka miary	Stawka w zł	Uwagi
1.	Postój wagonów na torach terminalowych	zł/godz./wagon	3,10 zł - postój przez pierwsze 12h	-
			6,80 zł - postój powyżej 12 h	
			13,80 zł - postój powyżej 24h	
2.	Postój frontu przeladunkowego	zł/godz.	270,00 zł	-

Opłaty oblicza się za czas postoju wagonu stosując właściwą stawkę poczynszy od pierwszej godziny postoju.

3. Stawki za usługi realizowane na obiekcie infrastruktury usługowej

Lp.	Rodzaj ładunku	Stawka przeladunkowa (zł/t, UTI)		Stawka za składowanie (zł/t, TEU/dobę)	Uwagi
		Przeladunek bezpośredni	Przeladunek pośredni		
1	Blacha w rulonach (t)	11,60 zł	15,80 zł	0,20 zł	-
2	Drewno papierówka (t)	12,00 zł	16,00 zł	0,20 zł	-
3	Metale w sztukach - sztaby (T)	12,00 zł	16,00 zł	0,08 zł	-
4	Metale w wiązkach	12,90 zł	15,90 zł	0,20 zł	-
5	Papier w rulonach	13,00 zł	21,00 zł	0,50 zł	-

Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej
zarządzanego przez BARTER S.A.

6	Pelet w wagonach specjalnej budowy	11,00 zł	14,00 zł	0,20 zł	-
7	Płyty drewniane w pakietach	16,00 zł	22,00 zł	0,40 zł	-
8	Surówka - żeliwo w kęsach	11,90 zł	14,90 zł	0,20 zł	-
9	Towary na paletach, big-bagi	15,00 zł	20,00 zł	0,50 zł	-
10	Towary sypkie, ciężkie (węgiel, ruda, tłużeń, itp.) w taborze odkrytym (t)	11,90 zł	14,90 zł	0,10 zł	-
11	Towary sypkie, ciężkie (cement, nawozy mineralne, itp.) w taborze specjalnym (t)	-	40,00 zł	0,70 zł	Do worków big-bag
12	Worki 25kg luzem (t)	35,00 zł	60,00 zł	0,50 zł	-
13	Koks (t)	11,90 zł	14,90 zł	0,20 zł	-
14	Zrębka drewniana (t)	20,00 zł	29,00 zł	0,30 zł	-
15	Przeładunek gazu	40,00 zł	45,00 zł	0,50 zł	-
16	Sortowanie węgla (t)	I sortowanie	II sortowanie	0,10 zł	-
		8,00 zł	16,00 zł		-

W przypadku zamarznięcia ładunki, stawka zwiększa się o 100% za zamarzniętą część ładunku.

4. Usługi dodatkowe

Lp.	Nazwa usługi	Jednostka miary	Stawka w zł	Uwagi
1.	Ważenie wagonów	zł/wagon	70,00	-
2.	Praca manewrowa	zł/godz.	wg oddzielnej kalkulacji	Opłata uzależniona od brutta i typu taboru. Obejmuje pracę lokomotywy manewrowej z obsługą.
3.	Wydanie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów	zł/strona	1,20	-

5. Opłaty dodatkowe

Opłata za rozpatrzenie wniosku o dostęp do OIU wynosi 50 złotych.