PCC Intermodal S.A. · ul.Hutnicza 16 · 81-061 Gdynia

REGULAMIN OBIEKTU INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ TERMINAL KONTENEROWY PCC INTERMODAL SA W BRZEGU DOLNYM

Wydanie 2
2024-01-01

§ 1

1. Niniejszy regulamin został wydany w wykonaniu przepisów:
   - art. 4 Rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/2177 w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (zwanego dalej "Rozporządzeniem 2177",
   - art. 36f Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
   i zawiera opis Obiektu Infrastruktury Usługowej Terminal Kontenerowy PCC Intermodal SA w Brzegu Dolnym oraz określa warunki, na jakich jest on udostępniany przewoźnikom kolejowym.
2. Regulamin składa się z części opisowej oraz załączników zawierających:
   1) opis funkcjonalny obiektu zawierający jego główne cechy techniczne (załącznik nr 1),
   2) taryfę usług przeładunkowych i powiązanych usług terminalowych (Załącznik nr 2).
   3) taryfę opłat za dostęp do obiektu (Załącznik Nr 3),
   4) wykaz ładunków nieobsługiwanych (załącznik nr 4)
   5) formularz wniosku o dostęp do obiektu (załącznik nr 5),
   6) Wyciąg z przepisów wewnętrznych obowiązujących przewoźników korzystających z dostępu do obiektu (załącznik nr 6),
   7) wzór oświadczenia wnioskodawcy dotyczącego powstania szkód spowodowanych stanem taboru, jednostek ładunkowych lub ładunku (załącznik nr 7),
   8) wykaz danych do obsługi pociągu (załącznik nr 8),
   9) wykaz zmian regulaminu (załącznik nr 9).
3. Regulamin określa:
   - funkcję obiektu, w tym rodzaj świadczonych usług w obiekcie,
   - warunki korzystania z obiektu,
   - procedurę udostępniania obiektu, w tym termin składania oraz zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek o dostęp do obiektu,
   - szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektu,
   - wysokość opłat za dostęp do obiektu.

4. Definicje:
   a) Regulamin – niniejszy Regulamin udostępniania infrastruktury usługowej,
   b) Terminal lub OIU – terminal PCC Intermodal SA w Brzegu Dolnym stanowiący obiekt infrastruktury usługowej udostępniany przewoźnikom kolejowym na zasadach określonych w niniejszym regulaminie i na warunkach określonych w Taryfie Terminalowej i Taryfie Obsługi pociągów. Opis podstawowych parametrów terminalu oraz rodzaju świadczonych usług zawarty jest w **załączniku nr 1** do Regulaminu,
   c) Ustawa – Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku;
   d) pociąg/skład – zespół wagonów bez lokomotywy, która doprowadziła lub zabiera skład z torów zdawczo-odbiorczych bocznicy kolejowej PCC Rokita S.A. w Brzegu Dolnym przystosowanych do przewozu UTI,
   e) Operator obiektu infrastruktury usługowej, Operator, Spółka – PCC Intermodal SA, która pełni funkcję operatora obiektu infrastruktury usługowej,
   f) Przewoźnik kolejowy lub przewoźnik – podmiot prowadzący działalność polegającą na przewozie rzeczy koleją i posiadający wszystkie wymagane do tego, na podstawie powszechnie obowiązujących przepisów, pozwolenia i licencje,
   g) UTI [Unité de Transport Intermodal] – kontener ISO, naczepa, nadwozie wymienne i inne podobne jednostki intermodalne (tj. jednostki przeznaczone do transportu intermodalnego, dostosowane do przeładunku przy użyciu chwytaka 20', 30', 40' oraz chwytaka intermodalnego),
   h) Slot, okno przeładunkowe, okno terminalowe – przedział czasu przydzielony przez Operatora Przewoźnikowi kolejowemu, w którym na warunkach niniejszego Regulaminu, skład przewoźnika kolejowego zostanie wprowadzony na terminal, przeładowany i wystawiony na stację kolejową, do której jest włączona bocznica kolejowa.

FUNKCJONALNOŚĆ I ZAKRES USŁUG OIU
§2

1. Terminal przeznaczony jest do przeładunku jednostek transportu intermodalnego (UTI) oraz integracji transportu drogowego i kolejowego w zakresie przewozów towarów w takich jednostkach. Terminal jest udostępniany w celu realizacji przeładunków UTI przy użyciu urządzeń stanowiących wyposażenie Terminalu oraz związanych z tym usług na warunkach opisanych w niniejszym Regulaminie.
2. Statut OIU i jego charakterystyka techniczna zawarta jest w **załączniku nr 1.**
3. Szczegółowy zakres usług terminalowych oraz ich cennik zostały określone w Taryfie terminalowej dostępnej na stronie internetowej Spółki pod adresem: http://www.pccintermodal.pl/o-firmie/do-pobrania/, która stanowi **załącznik nr 2** do niniejszego Regulaminu.
4. Szczegółowy zakres usług związanych z obsługą pociągów oraz ich cennik zostały określone w Taryfie Obsługi Pociągów dostępnej na stronie internetowej Spółki pod adresem: http://www.pccintermodal.pl/o-firmie/do-pobrania/, która stanowi **załącznik nr 3** do niniejszego Regulaminu.

ZASADY UDZIELANIA DOSTĘPU DO TERMIANLU
§3

1. Terminal, który stanowi obiekt infrastruktury usługowej, udostępniany jest w całości na zasadach opisanych w niniejszym Regulaminie oraz w rozdziale 6a Ustawy. Operator świadczy usługi terminalowe dla przewoźników kolejowych na równych i niedyskryminujących zasadach.
2. Terminal udostępniany jest na wniosek składany przez przewoźników kolejowych. Wzór wniosku stanowi **załącznik nr 4** do niniejszego Regulaminu.
3. Operator analizując własne potrzeby oraz dostępne zdolności przepustowe Terminalu układa okna przeładunkowe, w ramach których obsługiwane są pociągi. Jeżeli okaże się, że Terminal nie wykorzystuje posiadanych zdolności przeładunkowych, Operator tworzy okna terminalowe, w których umożliwia dostęp i obsługę zainteresowanych przewoźników kolejowych.
4. Obsługa przewoźników kolejowych odbywa się w ramach przyznanych okien terminalowych. Sprawdzenie dostępności wolnych okien przeładunkowych realizowane jest na wniosek przewoźnika kolejowego wysyłany na adres slot.brzegdolny@pcc.eu. Z zastrzeżeniem zawartym w ust. 5 poniżej, okna terminalowe ustalane są kwartalnie. Pierwszy okres, na jaki zostaną określone okna, rozpoczyna się 10 grudnia 2017 r. i trwa do 31 marca 2018 r.
5. Operator, może zmienić terminy przyznanych okien przeładunkowych przed upływem terminu, na jaki zostały ustalone. O ewentualnej zmianie okien przeładunkowych przewoźnicy, którzy mieli je przydzielone, zostaną powiadomieni z 14 dniowym wyprzedzeniem, za wyjątkiem sytuacji nadzwyczajnych, o których mowa w §9 ust. 3.
6. Po dokonaniu zmiany okien przeładunkowych Spółka przedstawi przewoźnikom kolejowym, którzy w okresie poprzedzającym dokonanie zmiany korzystali z okien terminalowych, propozycję nowych okien. Jeżeli przewoźnik nie złoży wniosku o przydzielenie zaproponowanego przez Operatora okna (według wzoru stanowiącego załącznik nr 4 do niniejszego Regulaminu) w terminie 5 dni od dnia otrzymania propozycji, okna terminalowe uznane zostaną za wolne i ponownie będą dostępne dla przewoźników kolejowych.
7. Wniosek o dostęp do infrastruktury usługowej składa się zarówno w przypadku ubiegania się o dostęp na określony czas, jak i w przypadku potrzeby jednorazowego skorzystania z terminalu.
8. Prawo do skorzystania z okna przeładunkowego po okresie na jaki zostały przyznane, nie ulega automatycznemu przedłużeniu. Okna przeładunkowe są udostępniane na czas nie dłuższy niż 3 miesiące, za wyjątkiem pierwszego okresu obowiązującego do 31 marca 2018 r.

§4

1. Wniosek o udostępnienie Terminalu według wzoru stanowiącego **załącznik nr 4** do niniejszego Regulaminu należy złożyć elektronicznie na adres slot.brzegdolny@pcc.eu, nie później niż 14 dni kalendarzowych przed dniem planowanego udostępnienia Terminalu. Spółka ma prawo do nierozpatrywania wniosków niezłożonych w powyższym terminie. Wniosek złożony w terminie rozpatrzony zostanie w ciągu 7 dni roboczych od dnia jego otrzymania.
2. Jeżeli złożony przez przewoźnika wniosek jest niekompletny, zostanie on wezwany (elektronicznie, na adres z którego wniosek został wysłany lub adres podany we wniosku jako kontaktowy) celem jego uzupełnienia. Uzupełniony wniosek winien zostać złożony przez Przewoźnika ponownie, zgodnie z §4 ust.1.
3. Za poprawność danych złożonych we wniosku odpowiada przewoźnik kolejowy. W przypadku złożenia wniosku niekompletnego, termin na jego rozpatrzenie określony w §4 ust 1 liczony będzie od daty ponownego złożenia uzupełnionego wniosku.
4. Jeżeli na jedno okno terminalowe będzie złożonych kilka wniosków o udostepnienie, decydujący będzie termin, w którym wpłynął do Spółki kompletny wniosek. Jeżeli na to samo okno terminalowe, w tym samym czasie wpłynie kilka kompletnych wniosków, Spółka rozpatrując wnioski o udostępnienie będzie kierowała się zasadą podjęcia możliwych, w ramach zdolności przeładunkowych terminalu, działań w celu uwzględnienia wszystkich złożonych wniosków, kierując się jednoczenie jak najlepszym wykorzystaniem infrastruktury pod względem efektywności pracy terminalu, a także jak najbardziej efektywnego wykorzystania jego zdolności przeładunkowej.
5. Jeżeli przewoźnik składa wniosek do Spółki po raz pierwszy, wraz z wnioskiem zobowiązany jest on dołączyć następujące dokumenty:
   a) skan licencji przewoźnika kolejowego,
   b) skan decyzji w sprawie nadania numeru identyfikacji podatkowej,
   c) skan podpisanego zgodnie z reprezentacją oświadczenia, że wobec niego nie toczy się postępowania upadłościowe lub likwidacyjne,
   d) skan zaświadczenia o niezaleganiu z ZUS i US, nie starsze niż 2 miesiące,
   e) skan polisy OC Działalności wydane dla przewoźnika kolejowego na sumę ubezpieczenia nie mniejszą niż 2,5 mln EUR lub jej równowartość w PLN,
   f) skan podpisanego zgodnie z reprezentacją oświadczenia potwierdzającego, że przewoźnik zapoznał się z Wyciągiem z Regulaminu Terminalu stanowiącym **Załącznik nr 5** i będzie stosować jego postanowienia,
   g) w przypadku uzyskania dostępu do infrastruktury usługowej, przed wprowadzeniem jego składów przez Operatora na Terminal, Przewoźnik kolejowy zobowiązuje się stosować do postanowień Regulaminu pracy bocznicy kolejowej, który otrzyma po przyznaniu okna,
   h) oświadczenie o zobowiązaniu się do przestrzegania postanowień niniejszego regulaminu oraz zobowiązaniu się do pokrycia wszelkich szkód powstałych na skutek naruszenia jego postanowień. Wzór oświadczenia stanowi **Załącznik nr 6** do niniejszego Regulaminu**.**
6. Jeżeli przewoźnik kolejowy, przedstawił powyższe dokumenty we wcześniej złożonym wniosku, to składając kolejny wniosek zobowiązany jest do dostarczenia tych dokumentów, które uległy zmianie, bądź straciły aktualność, a także przysłania podpisanego zgodnie z reprezentacją oświadczenia, z którego będzie wynikać, że pozostałe, wcześniej złożone dokumenty, są na dzień złożenia nowego wniosku nadal aktualne.
7. Złożony przez przewoźnika wniosek, zostanie rozpatrzony pozytywnie jeżeli:
   a) okno terminalowe, o które wnioskuje przewoźnik jest wolne (nie jest zajęte na potrzeby własne lub przyznane innemu podmiotowi),
   b) wniosek został złożony w terminie i spełnia pozostałe wymogi określone w niniejszym Regulaminie.
8. O fakcie uzyskania okna lub braku możliwości jego przyznania, jak również o konieczności wyjaśnienia ewentualnych wątpliwości, przewoźnik zostanie poinformowany elektronicznie, na adres z którego wniosek został wysłany lub adres podany we wniosku jako kontaktowy.
9. Przewoźnik może wycofać wniosek o przydzielenie okna przeładunkowego w każdym terminie. Stosowna informacja powinna być wysłana na adres slot.brzegdolny@pcc.eu.

10. Przewoźnik kolejowy może zrezygnować z przyznanego mu slotu przeładunkowego z 14-dniowym okresem wypowiedzenia, wysyłając taką informację na adres slot.brzegdolny@pcc.eu.
11. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy nie wykorzystuje przyznanego mu okna przeładunkowego, każdorazowo jest obciążany opłatą za korzystanie z infrastruktury kolejowej terminalu zgodnie z Taryfą obsługi pociągów.

§5

1. Przewoźnik kolejowy, którego wniosek został pozytywnie rozpatrzony, nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych na Terminalu po zawarciu przedstawionej przez operatora umowy określającej warunki realizacji usług świadczonych przez Terminal. Treść umowy zostanie przedstawiona przewoźnikowi wraz z informacją o pozytywnym rozpatrzeniu wniosku.
2. Przewoźnik kolejowy, który złożył wniosek i uzyskał dostęp do Terminalu, nie może bez zgody Operatora przenieść przyznanego mu okna terminalowego na inny podmiot.
3. Operator zastrzega sobie prawo do ustanowienia ze strony Przewoźnika kolejowego zabezpieczenia finansowego na poczet realizowanych usług w formie przedpłaty, kaucji lub gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej na której PCC Intermodal SA wskazana będzie jako jej beneficjent.

WYMOGI TECHNICZNE UZYSKANIA DOSTĘPU
§6

1. Terminal udostępniany jest wyłącznie w celu obsługi pociągów intermodalnych, tj. przystosowanych do przewozu jednostek UTI. Wjazd na tory ładunkowe jest możliwy wyłącznie dla składów załadowanych UTI, bądź przeznaczonych pod taki załadunek w ramach usług oferowanych przez Terminal.
2. Terminal udostępniony będzie jedynie dla składów, które łącznie spełniają następujące kryteria:
   a) do poruszania się po infrastrukturze terminalu dopuszczone będą tylko wagony przeznaczone do transportu intermodalnego, spełniające wszystkie warunki techniczne eksploatacji, w tym m.in. posiadające ważne świadectwo sprawności technicznej i ważną rewizję oraz spełniające wymogi wynikające z Regulaminu Terminalu, takie jak: czytelne oznakowanie na żółto i czyste trzpienie kontenerowe, widoczne od góry oznakowania numeryczne na wagonach, tzw. kran, numery umożliwiające identyfikację wagonów w toku realizacji załadunków lub obowiązujących zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie Ustawy o transporcie kolejowym,
   b) dopuszczone do ruchu po bocznicy wagony, czy lokomotywy muszą być dopuszczone do infrastruktury eksploatacji PKP PLK S.A, spełniać wszystkie warunki zapewniające bezpieczeństwo ruchu kolejowego, bezpieczną eksploatację i ochronę środowiska określone w Regulaminach Terminalu oraz w obowiązujących przepisach,
   c) elementy wtaczanych/wytaczanych składów nie mogą wytwarzać zakłóceń uniemożliwiających pracę urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń radiołączności.
   d) wagony dostarczane do przeładunku powinny być sprawne, bez żadnych okartkowań zabraniających ich załadunku lub ograniczających ich eksploatację,
   e) tabor nie może powodować zanieczyszczeń infrastruktury terminala (smary, oleje),
   f) nacisk taboru na oś nie może przekraczać 22.5 tony,
   g) wagony intermodalne jakie dostarczy Przewoźnik kolejowy muszą być dopuszczone do poruszania się w zwartym składzie po łukach r=190m,
   h) maksymalna długość składu jaką przyjmuje Terminal w Brzegu Dolnym to 600 m minus długość lokomotywy,
   i) musi zostać zachowana standardowa skrajnia kolejowa w wymiarze poziomym (nie dotyczy wysokości - możliwe manewry wagonami z kontenerami "high cube" o wysokości powyżej 260 cm),
   j) skład kolejowy może poruszać się na pochyleniu do 12,6 ‰,

k) wyposażenie wagonów związane bezpośrednio z załadunkiem UTI, tj. m.in. składane/przesuwane czopy do załadunku kontenerów, siodło do załadunku naczepy na wagon kieszeniowy i korba do jego regulacji muszą być kompletne i sprawne,
l) oznaczenia wagonów powinny być czyste i wyraźne, jeśli wagony posiadają numery naniesione dodatkowo od góry na ramę to winny być one czyste i widoczne dla operatora suwnicy).

3. W przypadku niespełnienia powyższych wymogów Terminal ma prawo odmówić obsługi składu bez ponoszenia żadnych konsekwencji z tego tytułu. Wszelkie następstwa i straty spowodowane niespełnieniem przez przewoźnika kolejowego warunków określonych w pkt 2 powyżej obciążają przewoźnika kolejowego.
4. Przewoźnik doprowadza pociąg do torów zdawczo-odbiorczych bocznicy kolejowej PCC Rokita S.A. Z torów zdawczo-odbiorczych skład zostaje zabrany przez lokomotywę manewrową operatora terminalu. Wtoczenie na terminal winno odbyć się przy udziale przedstawiciela przewoźnika, który ma przyznane okno terminalowe. Przekazanie składu nastąpi na torach zdawczo-odbiorczych terminalu, tj. torach 134c-d, 135a-b, 136a-b, 137b-c.
5. Szczegółowe zasady i warunki prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy terminalu określa Regulamin Pracy bocznicy kolejowej Terminal Kontenerowy PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym.

ZASADY OBSŁUGI
§ 7

1. Na Terminalu nie są obsługiwane pociągi zawierające jednostki intermodalne, w których znajdują się ładunki określone w Wykazie ładunków nieobsługiwanych. Wykaz ten znajduje się na stronie internetowej Spółki pod adresem: http://www.pccintermodal.pl/o-firmie/do-pobrania/.
2. Spółka nie świadczy usług magazynowania, składowania, przechowywania materiałów niebezpiecznych. UTI z materiałem niebezpiecznym mogą znajdować się na terminalu wyłącznie w ramach wykonania czynności przeładunkowych, w celu zmiany środka transportu w trakcie przewozu oraz w ramach uwarunkowanego transportem czasowego odstawienia UTI w przewozie. Łączny czas postoju na Terminalu UTI zawierających materiały niebezpieczne nie może przekraczać 24 h od momentu przyjęcia na Terminal, za wyjątkiem udokumentowanych sytuacji awaryjnych.
3. Przewoźnik kolejowy jest zobowiązany do przesyłania e-mailem na adresy realizacja.slot.brzegdolny@pcc.eu co 2 godziny informacje dotyczące realizacji przewozu, zawierające potwierdzenie, iż przewóz odbywa się zgodnie z rozkładem lub informować o ewentualnych opóźnieniach. Monitorowanie pociągu powinno być raportowane począwszy od 8 godzin poprzedzających przyjazd na tory zdawczo-odbiorcze z których następuje wjazd na tory zakładowe PCC Rokita S.A. a następnie na Terminal, a w przypadku pociągów międzynarodowych – od przekroczenia granicy z Polską.
4. W celu umożliwienia Operatorowi obsługi pociągu, przewoźnik kolejowy zobowiązany jest do przekazania na adres realizacja.slot.brzegdolny@pcc.eu na co najmniej 24 godziny przed planowanym (w ramach przydzielonego okna) wjazdem/wyjazdem pociągu szczegółowych informacji według **załącznika nr 7** do niniejszego Regulaminu. W załączniku powinny zostać podane wszystkie informacje wymagane przez Operatora, m.in.:
   a) godzina przyjazdu/wyjazdu pociągów (planowy przyjazd i odjazd pociągu według otrzymanego od zarządcy infrastruktury rozkładu wraz z numerami pociągów),
   b) lista i specyfikacja ładunków znajdujących się na pociągach (m.in. nazwa, waga całkowita ładunku, tj. kontenera wraz z zawartością, wielkość i rodzaj UTI, numery plomb),
   c) dokumenty określające właściwości ładunków (przede wszystkim karty charakterystyki materiałów niebezpiecznych, prawidłowe pełne nazwy materiałów niebezpiecznych, klasa, numery UN, grupy pakowania itd.),
   d) lista wagonów (w kolejności przyjazdu) wraz z ich rozmiarami,
   e) lista załadunkowa - dokument wskazujący (UTI) do załadunku na dany skład, lista taka powinna zawierać:
      – numery UTI,
      – masę brutto każdego z nich,

- rozmiar każdego z nich (w stopach lub – w przypadku nadwozi wymiennych i naczep - centymetrach), a jeżeli posiada jakieś oznaczenia kodowe, to także właściwą kodyfikację UTI,
- szczegółowe oznaczenie tych jednostek, w których znajdują się materiały niebezpieczne, tj. numer (klasa) niebezpieczeństwa, numer (UN) materiału, pełna nazwa zgodna z przepisami RID,

f) powyższa lista może w szczególnych przypadkach zawierać wskazówki, aby dany kontener został załadowany na konkretny wagon, jednakże taki sposób załadunku może pociągać za sobą dodatkowo płatne ruchy /handlingi techniczne w obrębie terminala.

5. W przypadku, gdy przewidywany przyjazd pociągu nie pozwala na realizacje/ zakończenie czynności w ramach uzgodnionego okna (w szczególności, w przypadku późniejszego przyjazdu lub ilości ładunku powyżej uzgodnionego okna), Operator zastrzega sobie prawo do odmowy przyjęcia pociągu lub jego obsługi w innym terminie według ustaleń jakie dokona Operator i przewoźnik kolejowy, który ma przyznane okno przeładunkowe. Ustalenie nowego okna odbywa się na wniosek przewoźnika kolejowego według zasad opisanych w niniejszym Regulaminie.
6. Gdyby przy przyjeździe pociągu okazało się, że zestaw wagonowy różni się od awizowanego, to Terminal załaduje pociąg w dowolny, najlepszy możliwy według swojej wiedzy sposób, a weryfikacja poprawności załadunku spoczywa w całości na przewoźniku kolejowym odbierającym przesyłkę do przewozu zgodnie z §7 pkt 14.
7. O ile w odrębnej umowie pomiędzy Operatorem i przewoźnikiem kolejowym pisemnie nie zastrzeżono inaczej, Operator nie jest nadawcą ani odbiorcą w rozumieniu ustawy Prawo Przewozowe z dnia 15 listopada 1984 roku. Operator nie ponosi odpowiedzialności za skutki nieprawidłowego załadunku, jeżeli załadunek został wykonany zgodnie z planem załadunkowym przesłanym przez przewoźnika, jak również w przypadku, gdy załadowany skład został skontrolowany w toku obowiązkowych czynności realizowanych przez Rewidenta przewoźnika przed uruchomieniem pociągu i nie wniósł on uwag.
8. W przypadku przyznania okna terminalowego, przewoźnik kolejowy powinien tak skoordynować czas dostarczenia pociągu na tory zdawczo-odbiorcze, z których następuje wjazd na tory zakładowe PCC Rokita S.A. a następnie Terminal, aby przybyć na około 1 godzinę przed ustalonym i przyznanym oknem. Po zakończonym przeładunku, odjazd pociągu z torów zdawczo-odbiorczych, z których następuje wjazd na Terminal, winien zostać zrealizowany przez przewoźnika najpóźniej na 2 godziny po zakończeniu przydzielonego okna.
9. W przypadku opóźnienia w przyjeździe pociągu o ponad 60 minut w stosunku do terminu określonego w ust. 5 powyżej, Spółka zastrzega sobie prawo do odmowy udostępnienia Terminalu lub jego obsługi w innym zaproponowanym przez Spółkę terminie.
10. Spółka udostępnia terminal jako kolejową infrastrukturę usługową w całości. Obsługę manewrową pomiędzy torami zdawczo-odbiorczymi, z których następuje wjazd na Terminal a Terminalem lub w odwrotnym kierunku, wykonuje drużyna manewrowa Operatora lub działający na jej zlecenie operator.
11. Przedstawiciele przewoźnika kolejowego uczestniczący w odbiorach pociągów lub ocenie stanu technicznego taboru, zobowiązani są zapoznać się z obowiązującym Regulaminem Pracy bocznicy kolejowej PCC Rokita S.A., Regulaminem Pracy bocznicy kolejowej Terminalu Kontenerowego oraz Wyciągiem z Regulaminu Terminalu kontenerowego (Wyciąg) i przestrzegać ich postanowień.
12. Przyjęcie i odbiór każdego składu odbywa się na Terminalu i podzielone są one na części: handlową (odbiór ładunków intermodalnych) oraz kolejową (oględziny stanu technicznego składu jaki jest wtaczany na Terminal) realizowaną pomiędzy Operatorem a przewoźnikiem kolejowym dojeżdżającym do torów zdawczo-odbiorczych, z których następuje zabranie składu na bocznicę kolejową terminala PCCI. Przedstawiciel przewoźnika kolejowego przekazujący pociąg ma obowiązek pozostania na Terminalu do zakończenia jego odbioru. Brak obecności przedstawiciela przewoźnika kolejowego przy odbiorach jest jednoznaczny z uznaniem ustaleń stanu technicznego pociągu, kontenerów, dokonanych przez operatora manewrowego lub Operatora.
13. Przedstawiciel przewoźnika (rewident) po załadunku składu przez Terminal (a przed jego odjazdem) dokonuje sprawdzenia oraz wszelkich czynności wymaganych do wykonania przed uruchomieniem pociągu i ponosi odpowiedzialność za prawidłowość załadunku UTI, tj. sprawdzenie m.in. czy kontenery są prawidłowo osadzone narożami zaczepowymi na czopach

na wagonach, czy naczepa jest prawidłowo ustawiona i zabezpieczona, czy kod naczepy jest zgodny z dokumentacją i dopuszczony do transportu na danym wagonie, czy wysokość siodła jest właściwa, czy nie odstają żadne elementy wyposażenia, np. otwarte klapy tank-kontenera, wiszące linki celne, odstające plandeki kontenerów typu „curtainsider" lub naczep. Weryfikuje on również naciski na osie, którymi dysponuje oraz prawidłowość oklejenia UTI pod kątem przepisów DSDG. Ewentualne nieprawidłowości zgłasza dyspozytorowi Terminala w celu ich poprawienia lub zdjęcia danego UTI z wagonu jeśli poprawienie przez Terminal nie jest możliwe.

14. Operator udostępnia urządzenie i instalację sprężonego powietrza dla potrzeb przeprowadzenia próby hamulca realizowanej dla składu wyjeżdżającego z terminalu. Próbę hamulca każdorazowo wykonuje przeszkolony i uprawniony pracownik, zapewniony przez przewoźnika kolejowego korzystającego z okna terminalowego.
15. W przypadku zanieczyszczenia terminala lub spowodowania innych szkód ładunkiem z nieszczelnego lub nieskutecznie zabezpieczonego UTI, PCC Intermodal S.A. obciąży całością kosztów związanych z usunięciem zaistniałych skutków zdarzenia Przewoźnika kolejowego, który ma przyznane okno terminalowe i zlecał przyjęcie, przeładunek lub inne usługi dodatkowe tego kontenera.
16. W przypadku uzgodnienia nowego okna przewoźnik kolejowy dostarczający pociąg w nowym oknie winien tak skoordynować czas dostarczenia pociągu do torów zdawczo-odbiorczych, z których następuje wjazd na bocznicę kolejową terminala PCC Intermodal, aby przybyć na około 1 godzinę przed ustalonym slotem przeładunkowym.

§8

1. Jeżeli zachodzi konieczność wybicia ze składu uszkodzonego wagonu, przedstawiciel przewoźnika jest zobowiązany pozostawać w czasie prowadzenia tych czynności na Terminalu, celem współpracy z Terminalem jeżeli zajdzie taka potrzeba.
2. W przypadku wagonów lub UTI, których stan techniczny nie pozwala na ich dalsze nadanie, przewoźnik kolejowy jest zobowiązany dokonać ustalenia warunków i wynagrodzenia za usprawnienie do ruchu takiego wagonu przez Operatora. Ze względów bezpieczeństwa niedopuszczalne jest dokonywanie napraw taboru i UTI przez przewoźnika kolejowego lub działające w jego imieniu osoby trzeciej na terenie Terminalu.
3. Za operacje przeładunkowe, jakie trzeba będzie dodatkowo wykonać przy rozładunku uszkodzonych wagonów, w sytuacjach, za które nie ponosi winy Spółka, obciążany będzie przewoźnik kolejowy w oparciu o stawki wynikające z Taryfy terminalowej.
4. Terminy na wystawienie do stacji kolejowej uszkodzonych wagonów, w celu ich zabrania przez Przewoźnika, ustalane są odrębnie z przewoźnikiem.
5. W przypadku zablokowania przez skład dostarczony przez przewoźnika kolejowego toru zapewniającego komunikację z terminalem (np. w wyniku dostarczenia w składzie uszkodzonego wagonu) i brakiem podjęcia ze strony przewoźnika kroków zmierzających do niezwłocznego odblokowania przejazdu, Spółka jest uprawniona do podjęcia działań mających na celu odblokowanie przejazdu. Kosztami niniejszych działań obciążony zostanie przewoźnik kolejowy.
6. Ocena możliwości przewozu uszkodzonego wagonu dokonywana jest przez przewoźnika. Operator nie świadczy tego typu usług. Termin, w jakim przewoźnik kolejowy zamierza dokonać oceny i zakwalifikowania wagonu do przewozu, winien zostać uzgodniony ze Spółką.
7. Niedopuszczalne jest zajęcie torów Terminalu oraz torów dojazdowych w tym zdawczo-odbiorczych torów bocznicy PCC Rokita S.A., z których następuje wjazd na bocznicę kolejową terminalu PCCI, wagonami/składami po przeładunku wystawionymi w uzgodnionym czasie i przeznaczonymi do zabrania przez przewoźnika kolejowego. W przypadku powtarzających się lub długotrwałych sytuacji takiego blokowania torów przez przewoźnika kolejowego, Operator ma prawo do anulowania przyznanych temu przewoźnikowi okien terminalowych. Anulowanie okien może nastąpić na podstawie pisma skierowanego do przewoźnika wzywającego do zaniechania naruszeń, po bezskutecznym upływie 7-dniowego terminu na usuniecie naruszenia.
8. Przedstawiciele przewoźnika kolejowego uczestniczący w odbiorach pociągów lub ocenie stanu technicznego taboru zobowiązani są zapoznać się z obowiązującym Regulaminem Pracy bocznicy kolejowej PCC Rokita S.A., Regulaminem Pracy bocznicy kolejowej Terminal

Kontenerowy PCC Intermodal S.A. w Brzegu Dolnym oraz wyciągiem z Regulaminu Terminalu kontenerowego i przestrzegać ich postanowień.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ
§9

1. Przewoźnik kolejowy w przypadku niedotrzymania parametrów technicznych całego składu lub jego elementów, ponosi pełną odpowiedzialność za ewentualne szkody tym spowodowane, w tym szkody powstałe w infrastrukturze terminalowej.
2. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za wszelkie szkody Spółki spowodowane niedostosowaniem się do postanowień niniejszego Regulaminu oraz przepisów obowiązujących na bocznicy Terminalu.
3. Niezależnie od uprawnienia opisanego w §3 niniejszego Regulaminu, Spółka zastrzega sobie prawo odwołania przydzielonego przewoźnikowi okna w każdym czasie na skutek okoliczności, których nie mogła wcześniej przewidzieć (np. awaria urządzeń przeładunkowych, trudne warunki pogodowe uniemożliwiające realizację przeładunków). Spółka ma prawo do prowadzenia prac konserwacyjnych, naprawczych czy budowlanych na Terminalu w dogodnym dla niej terminie. Z zastrzeżeniem zawartym w ust. 5 poniżej, PCC Intermodal SA w ramach możliwości podejmuje środki zmierzające do zmniejszenia negatywnego wpływu powyższych zdarzeń czy prac na czynności przewoźników uprawnionych do korzystania z Terminalu.
4. Z zastrzeżeniem zawartym w ust 5. poniżej, w przypadku zaistnienia siły wyższej, awarii lub warunków pogodowych uniemożliwiających obsługę pociągów w ustalonych oknach terminalowych, Spółka niezwłocznie powiadomi przewoźników kolejowych, którym przydzielono okna o zaistniałej sytuacji oraz podejmie działania zmierzające do ustalenia nowych okien dla obsługi zaplanowanych pociągów.
5. Spółka nie odpowiada za szkody i następstwa sytuacji spowodowane utrudnieniami powstałymi na skutek okoliczności opisanych w ust. 3 i 4 powyżej.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE
§10

1. Niniejszy Regulamin obowiązuje od 1 stycznia 2024 r. Regulamin publikowany jest na stronie spółki pod adresem: http://www.pccintermodal.pl/o-firmie/do-pobrania/.
2. Spółka zastrzega sobie prawo do zmiany niniejszego Regulaminu.
3. W przypadkach spornych zawsze obowiązująca wersja regulaminu jest ta, która jest opublikowana na stronie internetowej Spółki na dzień realizowania usług przez Terminal.
4. Wersje archiwalne Regulaminu udostępniane są na wniosek Przewoźnika posiadającego w tym interes prawny.
5. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym Regulaminie zastosowanie mają przepisy rozdziału 6A Ustawy oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa.
6. Postanowienia niniejszego Regulaminu podlegają prawu polskiemu. Wszelkie spory wynikające z realizowania postanowień Regulaminu rozstrzygane będą przez sąd właściwy dla siedziby Spółki.

Załączniki:
1. Opis funkcjonalny zawierający jego główne cechy techniczne
2. Taryfa terminalowa,
3. Taryfa obsługi pociągów,
4. Wykaz ładunków nieobsługiwanych,
5. Wzór wniosku o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej,
6. Wyciąg z przepisów wewnętrznych obowiązujących przewoźników korzystających z dostępu do obiektu,
7. Oświadczenie dotyczące powstania szkód spowodowanych stanem taboru, jednostek ładunkowych lub ładunku,
8. Wykaz danych do obsługi pociągu w oknie terminalowym.
9. Wykaz zmian Regulaminu.