



ZARZĄD MORSKICH PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SPÓŁKA AKCYJNA

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin; tel. +48 91 430 82 20; fax +48 91 462 48 42; e-mail: info@port.szczecin.pl; www.port.szczecin.pl

Egz. nr 1

**REGULAMIN
Koordynacji Obsługi Kolejowej
na terenie Zarządcy Infrastruktury Kolejowej -
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.**

Regulamin niniejszy, zawierający 12 ponumerowanych kart,
sporządzony został w 3 jednobrzmiących egzemplarzach.

ZATWIERDZAM
PREZES CAKŁADU

Krzysztof Urbas

Szczecin, dnia 13.04...... 2021 r.

Spis treści:

1. Cel.....	2
2. Zakres.....	2
3. Definicje.....	2
4. Zasady ogólne koordynacji obsługi kolejowej.....	4
5. Awizacja składu pociągu.....	7
6. Obsługa składu.....	9
7. Pozostałe postanowienia.....	10
8. Postanowienia końcowe.....	11
9. Wykaz zmian.....	12

1. Cel

- 1.1. Celem niniejszego regulaminu jest ustalenie zasad koordynacji działań w procesie obsługi składów pociągów na terenie zarządcy infrastruktury kolejowej ZMPSiŚ SA oraz roli i odpowiedzialności poszczególnych uczestników procesu obsługi.

2. Zakres

- 2.1. Uregulowania zawarte w „Regulaminie koordynacji obsługi kolejowej na terenie zarządcy infrastruktury kolejowej - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA” (dalej „Regulamin”) dotyczą całego procesu obsługi składów wagonów na terenach bocznic kolejowych ZMPSiŚ SA i obowiązują na terenach poniżej wymienionych obiektów, tj.:
 - a) Bocznic kolejowa ZMPSiŚ SA Rejon Basenu Górnośląskiego,
 - b) Bocznic kolejowa ZMPSiŚ SA Rejon Przeładunków Masowych,
 - c) Bocznic kolejowa ZMPSiŚ SA Rejon Przeładunków Drobnicowych,
 - d) Bocznic kolejowa ZMPSiŚ SA Rejon Terminal Promowy Świnoujście,
 - e) Bocznic kolejowa ZMPSiŚ SA Rejon HUK.
- 2.2. Szczegółowe informacje dotyczące lokalizacji oraz charakterystyk technicznych poszczególnych obiektów zawarte zostały w Statutach obiektów opracowanych i zatwierdzonych przez ZMPSiŚ SA, dostępnych na stronie: www.port.szczecin.pl/pl/porty/do-pobrania/regulaminy-kolejowe/.

3. Definicje

- 3.1. Przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.
- 3.2. Przewoźnik kolejowy liniowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji i certyfikatu bezpieczeństwa do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej na obszarze zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe SA (dalej „PKP PLK”).
- 3.3. Przewoźnik kolejowy manewrowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji oraz certyfikatu bezpieczeństwa lub świadectwa bezpieczeństwa, a także zawartej umowy, do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej na terenie bocznic kolejowych ZMPSiŚ.
- 3.4. Droga kolejowa - tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2-12 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone.
- 3.5. Bocznic kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności przeładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej PKP PLK.
- 3.6. Linia kolejowa – wyznaczona przez PKP PLK droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.

- 3.7. Sieć kolejowa – układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez PKP PLK.
- 3.8. Manewry – wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
- 3.9. Kierownik manewrów – uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego manewrowego wyznaczony do kierowania pracą manewrową.
- 3.10. Zarządca infrastruktury kolejowej – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury podmiot, który przystąpi do jej budowy w charakterze inwestora.
- 3.11. ZMPSiŚ SA – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA – zarządca infrastruktury kolejowej na obszarach portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, w granicach określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2005 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Szczecinie od strony lądu (Dz.U. 2005 nr 119 poz.1010) oraz w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 18 grudnia 2019 r. w sprawie granicy portu morskiego w Świnoujściu (Dz.U. 2020 poz.21), z wyłączeniem infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK.
- 3.12. Współużytkownik bocznic kolejowej – przedsiębiorca uprawniony na podstawie umowy zawartej z ZMPSiŚ SA do wykonywania prac przeładunkowych na obszarze bocznic kolejowej oraz koordynacji ruchu kolejowego na bocznicach.
- 3.13. Koordynator Dyspozycji Kolejowej – uprawniony pracownik ZMPSiŚ SA, odpowiedzialny za tworzenie zasad oraz koordynację obsługi kolejowej, uprawniony do współpracy ze współużytkownikami bocznic kolejowych i przewoźnikami kolejowymi w zakresie organizowania i koordynacji obsługi kolejowej na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ SA.
- 3.14. Dyspozytor – pracownik ZMPSiŚ SA, współużytkownika bocznic kolejowej, przewoźnika kolejowego liniowego lub przewoźnika kolejowego manewrowego, posiadający w zakresie obowiązków służbowych uprawnienia do organizowania, realizowania i nadzoru nad pracami związanymi z przewozem towarów, pracami manewrowymi lub przeładunkowymi.
- 3.15. Dyżurny ruchu – uprawniony pracownik PKP PLK, którego obowiązkiem jest prowadzenie ruchu na stacji kolejowej i przyległych do niej szlakach, w tym organizacja pracy manewrowej na stacji Szczecin Port Centralny i stacji Świnoujście.
- 3.16. Dysponent nabrzeża – uprawniony pracownik współużytkownika bocznic, którego obowiązkiem jest organizowanie pracy na nabrzeżu.
- 3.17. Zdarzenie – poważny wypadek, wypadek lub incydent.
- 3.18. Wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia lub życia 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.
- 3.19. Poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami lub powodujący znaczne zniszczenia pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
- 3.20. Incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
- 3.21. System BRAMA – system informatyczny ewidencji pojazdów drogowych i kolejowych oraz osób przebywających na terenie administrowanym przez ZMPSiŚ SA.
- 3.22. Umowa bocznicowa – umowa trójstronna zawarta pomiędzy ZMPSiŚ SA, współużytkownikiem bocznicy kolejowej i przewoźnikiem kolejowym, regulująca szczegółowo prawa i obowiązki poszczególnych podmiotów biorących udział w procesie obsługi bocznicy kolejowych ZMPSiŚ SA oraz określająca zasady dostępu przewoźników kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej ZMPSiŚ SA.
- 3.23. Administrator systemu BRAMA – pracownik działu IT ZMPSiŚ SA odpowiedzialny za administrowanie systemem BRAMA.

4. Zasady ogólne koordynacji obsługi kolejowej

- 4.1. Składy wagonów na bocznicach kolejowych ZMPSiŚ SA są obsługiwane:
- w dni robocze, tj. od poniedziałku, godz. 00:00, do piątku, godz. 24.00 – 24 godziny na dobę,
 - w dni wolne od pracy, włączając w to soboty – w terminach i godzinach uzgodnionych pomiędzy współużytkownikiem bocznicy kolejowej a podmiotem zlecającym wykonanie usługi przeładunkowej.
- 4.2. Organizacją obsługi przybywających składów pociągów zajmują się dyspozytorzy właściwego współużytkownika bocznicy kolejowej. W przypadku braku dyspozytora, funkcję tę pełni upoważniony pracownik współużytkownika bocznicy kolejowej.
- 4.3. Z ramienia ZMPSiŚ SA rolę organizacji i koordynacji w procesie obsługi bocznicy kolejowych pełni Koordynator Dyspozycji Kolejowej.
- 4.4. Przewoźnik kolejowy manewrowy oraz współużytkownicy bocznicy kolejowych zobowiązani są do przestrzegania niżej wymienionych przepisów wewnętrznych ZMPSiŚ SA:

- a) *„Regulamin pracy bocznic kolejowej Użytkownika Bocznic Kolejowej ZMPSiŚ SA. Rejon Basenu Górnośląskiego ”,*
 - b) *„Regulamin pracy bocznic kolejowej Użytkownika Bocznic Kolejowej ZMPSiŚ SA. Rejon Przeładunków Masowych ”,*
 - c) *„Regulamin pracy bocznic kolejowej Użytkownika Bocznic Kolejowej ZMPSiŚ SA. Rejon Przeładunków Drobnicowych”,*
 - d) *„Regulamin pracy bocznic kolejowej Użytkownika Bocznic Kolejowej ZMPSiŚ SA. Rejon Terminal Promowy Świnoujście”,*
 - e) *„Regulamin pracy bocznic kolejowej Użytkownika Bocznic Kolejowej ZMPSiŚ SA. Rejon HUK”,*
 - f) *„Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPSiŚ SA”,*
 - g) *„Instrukcja sygnalizacji kolejowej na bocznicach ZMPSiŚ SA”,*
 - h) *„Instrukcja - technika pracy manewrowej na bocznicach ZMPSiŚ SA”,*
 - i) *„Instrukcja utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicach ZMPSiŚ SA”,*
 - j) *„Instrukcja - zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadomieniami o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością komisji kolejowej na bocznicach ZMPSiŚ SA”,*
 - k) *„Instrukcja postępowania z towarami niebezpiecznymi na bocznicach ZMPSiŚ SA”.*
- 4.5. Koordynator Dyspozycji Kolejowej może dokonać wrywkowej kontroli przebiegu pracy manewrowej na bocznic kolejowej oraz czynności sprawdzających dotyczących bezpośrednio drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego jak również użytego pojazdu kolejowego.
- 4.6. W przypadku wystąpienia uchybień od wymogów wynikających z Regulaminów Pracy Bocznic, Koordynator Dyspozycji Kolejowej sporządza notatkę służbową przekazując jej kopię swojemu bezpośredniemu przełożonemu oraz stronom, których ona dotyczy.
- 4.7. W przypadku uchybień stwierdzonych przez współużytkownika bocznic, sporządza on notatkę służbową przekazując jej kopię Koordynatorowi Dyspozycji Kolejowej oraz stronom, których ona dotyczy.
- 4.8. W przypadku wystąpienia zdarzeń w obrębie bocznic kolejowej ZMPSiŚ SA należy postępować zgodnie z instrukcją *„Zasady i wymagania organizacyjne związane z powiadomieniami o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach oraz działalnością Komisji Kolejowej na bocznicach ZMPSiŚ SA”.*
- 4.9. ZMPSiŚ SA nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienia związane z obsługą składów pociągu danego przewoźnika kolejowego, jak również za wydłużony czas obsługi tych składów przez współużytkownika bocznic kolejowej.

- 4.10. W przypadku wystąpienia nieprzewidzianych czynników mających wpływ na terminowość podstawienia składu wagonów do obsługi, Koordynator Dyspozycji Kolejowej w porozumieniu ze współużytkownikami bocznic kolejowych określa kolejność przyjmowania składów wagonów do obsługi w taki sposób, który nie będzie kolidował z wcześniej zaplanowanymi obsługami. O zaistniałej sytuacji Koordynator Dyspozycji Kolejowej informuje zainteresowane strony.
- 4.11. Przewoźnik kolejowy manewrowy zobowiązany jest do zapoznania swoich pracowników z przepisami wewnętrznymi ZMPSiŚ SA wymienionymi w pkt. 4.4 niniejszego Regulaminu.
- 4.12. Na podstawie uzyskanych informacji dotyczących planowanych przybyć, Koordynator Dyspozycji Kolejowej we współpracy z poszczególnymi współużytkownikami bocznic kolejowych oraz przewoźnikami kolejowymi manewrowymi ustala terminy podstawień składów pociągów do obsługi, sporządzając dobowy plan pracy przeładunkowej dla danej bocznic kolejowej, zwany dalej planem dobowym.
- 4.13. Plany dobowe sporządzane są równoległe z planami pracy manewrowej przewoźników kolejowych oraz planami obsługi współużytkowników bocznic kolejowych. Koordynator Dyspozycji Kolejowej sporządza plany dobowe do godz. 14 każdego dnia kalendarzowego.
- 4.14. Ustalenia zawarte w planie dobowym obowiązują od godz. 8.00 dnia następnego po dniu sporządzenia danego planu do godz. 8.00 kolejnego dnia i są na bieżąco aktualizowane w porozumieniu z przewoźnikami kolejowymi oraz współużytkownikami bocznic kolejowych w cyklu dwunastogodzinnym, dopasowanym do zmian drużyn manewrowych przewoźników kolejowych.
- 4.15. Koordynator Dyspozycji Kolejowej w trakcie codziennej konferencji dyspozytorskiej, prowadzonej od godz. 8.00, we współpracy z poszczególnymi przewoźnikami kolejowymi manewrowymi oraz współużytkownikami bocznic kolejowych, w razie potrzeby dokonuje aktualizacji planów dobowych poszczególnych bocznic kolejowych.
- 4.16. W przypadku wystąpienia sytuacji uniemożliwiającej podstawienie składu do obsługi, Koordynator Dyspozycji Kolejowej w porozumieniu z właściwym dyspozytorem współużytkownika bocznic kolejowej lub innym uprawnionym pracownikiem tego współużytkownika bocznic kolejowej ustala na bieżąco sposób działania mający na celu zminimalizowanie opóźnienia zaplanowanej obsługi. O zaistniałej sytuacji oraz podjętej decyzji Koordynator Dyspozycji Kolejowej informuje przewoźnika kolejowego liniowego, a w przypadkach określonych pkt. 4.17 ppkt. d, e i f – dodatkowo przeładowcę oraz przewoźnika kolejowego manewrowego, za pośrednictwem poczty elektronicznej oraz telefonicznie. Szczegółowy zakres działań oraz zakresy odpowiedzialności poszczególnych podmiotów określa umowa bocznicowa.
- 4.17. Za sytuację mającą wpływ na terminowość podstawienia składu do obsługi, o której mowa w pkt 4.16 uznaje się:
 - a) usterki pojazdów trakcyjnych przewoźnika kolejowego manewrowego,

- b) usterki techniczne wagonów uniemożliwiające ich podstawienie do obsługi,
- c) opóźnienia spowodowane przez przewoźnika kolejowego manewrowego,
- d) interwencję służb porządkowych tj.: policji, straży ochrony kolei, państwowej straży pożarnej,
- e) wystąpienie klęsk żywiołowych w danym okręgu manewrowym,
- f) inne zdarzenia o charakterze zbliżonym do zdarzeń wymienionych w pkt. a) – e) powyżej.

4.18. W przypadku powstania kolizji pomiędzy planowanymi terminami obsługi składów wagonów, Koordynator Dyspozycji Kolejowej, biorąc pod uwagę stanowiska zainteresowanego przewoźnika kolejowego manewrowego oraz właściwego współużytkownika bocznic kolejowej, może podjąć decyzję dotyczącą kolejności obsługi składów mając na celu zrealizowanie zakładanych dobowych planów przeładunkowych, uwzględniając możliwości zapewnienia obsługi trakcyjnej przez przewoźnika kolejowego manewrowego oraz priorytety przedstawiane przez współużytkownika bocznic kolejowej. Decyzja, o której mowa w zdaniu poprzednim, jest przez Koordynatora Dyspozycji Kolejowej niezwłocznie dokumentowana w formie notatki służbowej i przekazywana zainteresowanym stronom za pomocą korespondencji elektronicznej.

4.19. Przy podejmowaniu decyzji, o której mowa w pkt 4.18, Koordynator Dyspozycji Kolejowej zobowiązany jest traktować wszystkie zainteresowane podmioty w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny.

5. Awizacja składu pociągu.

5.1. Przewoźnik kolejowy liniowy najpóźniej z chwilą uruchomienia pociągu na stacji początkowej ma obowiązek dokonania awizacji składu pociągu, wykorzystując w tym celu formularz awizacyjny znajdujący się w udostępnionym dla niego systemie BRAMA. Dokonanie awizacji w sposób przedstawiony powyżej, spowoduje automatyczne przekazanie informacji o planowanym składzie pociągu dla dyspozytora ds. kolejowych ZMPSiŚ, przewoźnika kolejowego manewrowego dokonującego obsługi manewrowej oraz współużytkownika bocznic kolejowej odpowiedzialnego za zaplanowanie obsługi przeładunkowej składu pociągu.

5.2. Przewoźnik kolejowy manewrowy z chwilą otrzymania informacji o zaawizowanym składzie pociągu ma obowiązek sprawdzenia poprawności awizacji porównując ją z otrzymanym zleceniem na wykonanie obsługi manewrowej danego składu.

5.3. W momencie przyjmowania składu pociągu do obsługi manewrowej dyspozytor przewoźnika kolejowego manewrowego dokonującego obsługi manewrowej na danej bocznic kolejowych zobowiązany jest do sprawdzenia zgodności dokonanej awizacji ze stanem faktycznym.

5.4. W przypadku tymczasowego braku możliwości skorzystania z elektronicznego formularza awizacyjnego, przewoźnicy kolejowi liniowi zobowiązani są do

zaawizowania składu pociągu, przekazując wymagane informacje dyspozytorowi ZMPSiŚ pocztą elektroniczną na adres e-mail: dyspozytor.kolejowy@port.szczecin.pl, a także właściwemu przewoźnikowi kolejowemu manewrowemu i właściwemu współużytkownikowi bocznic kolejowej. Informacja, o której mowa w zdaniu poprzednim, powinna zawierać:

- a) nazwę przewoźnika kolejowego liniowego.
- b) numer pociągu.
- c) nazwę stacji docelowej.
- d) planowaną datę i godzinę przyjazdu pociągu na stację docelową.
- e) liczbę wagonów.
- f) rodzaj towaru.
- g) wagę brutto składu pociągu.
- h) numer RID w przypadku przewożenia TN lub TWR.

5.5. W przypadku przesyłek kontenerowych przewoźnik kolejowy manewrowy zobowiązany jest przesłać Koordynatorowi Dyspozycji Kolejowej oraz współużytkownikowi bocznic kolejowej:

- 1) dane dotyczące kontenerów do rozładunku, tj.:
 - a) numer kontenera,
 - b) numer wagonu, z którego ma być rozładowany dany kontener,
 - c) typ ISO,
 - d) numery plomb,
 - e) waga kontenera,
 - f) klasa niebezpieczeństwa towaru w kontenerze,
 - g) organizator przewozu,
 - h) miejsce nadania.
- 2) dane dotyczące kontenerów załadowanych na skład, tj.:
 - a) numer kontenera,
 - b) numer wagonu, na który ma być załadowany dany kontener,
 - c) typ ISO,
 - d) numery plomb,
 - e) waga kontenera,
 - f) klasa niebezpieczeństwa towaru w kontenerze,
 - g) organizator przewozu,
 - h) miejsce przeznaczenia.

- 5.6. W przypadku przesyłania w składzie pociągu kontenerów zawierających TN (towary niebezpieczne) lub TWR (towary wysokiego ryzyka), przewoźnik kolejowy manewrowy zobowiązany jest przesłać współużytkownikowi boczniczy kolejowej pocztą elektroniczną, najpóźniej do momentu podstawienia składu na bocznicę kolejową, Deklarację Ładunku Niebezpiecznego („*Dangerous Goods Note /DGN*”/ wraz z listami przewozowymi. W przypadku nie dostarczenia dokumentu DGN współużytkownik boczniczy kolejowej, po uprzednim poinformowaniu Koordynatora Dyspozycji Kolejowej, ma prawo odmówić rozładunku kontenerów zawierających TN lub TWR, chyba że dokument DGN został wcześniej przesłany współużytkownikowi boczniczy kolejowej przez nadawcę przesyłki.

6. Obsługa składu

- 6.1. Kierownik manewrów po uzyskaniu zgody dysponenta nabrzeża dokonuje podstawienia składu do obsługi w miejscu wskazanym przez dysponenta nabrzeża.
- 6.2. Po podstawieniu składu do obsługi, dysponent nabrzeża lub inny upoważniony pracownik współużytkownika boczniczy kolejowej dokonuje przyjęcia składu na punkcie zdawczo – odbiorczym lub w innym miejscu zgodnie z właściwym Regulaminem Pracy Boczniczy poprzez :
- a) sprawdzenie zgodności numerów wagonów przesłanych przez przewoźnika kolejowego liniowego,
 - b) oględziny stanu technicznego podstawionego składu wagonów,
 - c) kontrolę poprawności oplombowania wagonów lub kontenerów,
 - d) potwierdzenie przyjęcia składu do obsługi na „*Wykazie zdawczym*” sporządzonym przez kierownika manewrów,
 - e) poinformowanie zainteresowanych stron o wszelkich stwierdzonych nieprawidłowościach.
- 6.3. Przyjęcie wagonów pod względem technicznym przez współużytkownika boczniczy jest regulowane umową bocznicową i nie jest usługą obligatoryjną.
- 6.4. Po zakończeniu obsługi składu dyspozytor współużytkownika boczniczy kolejowej lub inny upoważniony pracownik współużytkownika boczniczy kolejowej zgłasza gotowość składu wagonów do wystawienia dyspozytorowi przewoźnika kolejowego manewrowego.
- 6.5. Kierownik manewrów na podstawie polecenia swojego dyspozytora oraz wystawionego przez współużytkownika boczniczy kolejowej pisemnego „*Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania*”, przyjmuje skład wagonów i po uzyskaniu zgody od dyżurnego ruchu stacji początkowej lub nastawniczego posterunku stanowiącego początek biegu pociągu, wystawia skład na wskazany tor. W przypadku braku możliwości wystawienia składu na tory odjazdowe stacji kolejowej, kierownik manewrów postępuje zgodnie z wytycznymi swojego dyspozytora.

- 6.6. Obowiązkiem kierownika manewrów jest wystawienie składu po zakończonej obsłudze na stację początkową biegu pociągu lub tor wskazany przez współużytkownika bocznic kolejowej, bez zbędnej zwłoki, w czasie niezbędnym do wykonania pozostałych czynności związanych z uruchomieniem pociągu.
- 6.7. Wystawienie, o którym mowa w pkt. 6.6, winno nastąpić w czasie nie dłuższym niż 2 godziny od chwili otrzymania od współużytkownika bocznic „Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania”. W przypadku przekroczenia tego terminu przewoźnik kolejowy odpowiedzialny za wystawienie składu ma obowiązek poinformować o tym fakcie Koordynatora Dyspozycji Kolejowej oraz dyspozytora współużytkownika bocznic lub innego uprawnionego pracownika, podając przyczyny przekroczenia terminu, natomiast współużytkownik bocznic uprawniony jest do przestawienia wagonów przewoźnika kolejowego w inne miejsce na terenie bocznic kolejowej.
- 6.8. Informację potwierdzającą wystawienie składu z bocznic kolejowej przekazuje Koordynatorowi Dyspozycji Kolejowej dyspozytor przewoźnika kolejowego manewrowego lub inny upoważniony pracownik tego przewoźnika.
- 6.9. W przypadku konieczności pozostawienia składu pociągu w obrębie bocznic kolejowej w związku z brakiem możliwości wystawienia składu po zakończonej obsłudze współużytkownik bocznic kolejowej za pośrednictwem swojego dyspozytora lub innego uprawnionego pracownika ma obowiązek niezwłocznie poinformować Koordynatora Dyspozycji Kolejowej o zaistniałej sytuacji wskazując:
 - a) nazwę przewoźnika kolejowego liniowego,
 - b) liczbę wagonów,
 - c) planowany czas pozostawiania składu w obrębie bocznic,
 - d) nazwę rejonu, nazwę nabrzeża oraz numerację i ilość torów, na które skład został odstawiony.
- 6.10. W przypadku pozostawienia składu wagonów po zakończonej obsłudze w obrębie bocznic kolejowej, dyspozytor lub inny uprawniony pracownik współużytkownika bocznic kolejowej w porozumieniu i za akceptacją koordynatora dyspozycji kolejowej podejmuje takie działania, aby zaistniały fakt nie miał wpływu na dalszą pracę bocznic kolejowej. W tym przypadku Koordynator Dyspozycji Kolejowej będąc w bezpośrednim kontakcie z dyspozytorem przewoźnika kolejowego odpowiedzialnym za wystawienie składu z bocznic oraz dyżurnym ruchu stacji początkowej, ustala przybliżony czas wystawienia składu na stację kolejową.

7. Pozostałe postanowienia

- 7.1. Przewoźnik kolejowy manewrowy obsługujący skład wagonów ma każdorazowo obowiązek podstawienia na bocznicę kolejową wagonów sprawnych technicznie, a w przypadku wagonów przeznaczonych do załadunku, wagonów czystych.
- 7.2. Właściwy dyspozytor współużytkownika bocznic kolejowej ma prawo odmówić przyjęcia wagonów nie spełniających warunków określonych w pkt. 7.1. Za

spowodowane tym ewentualne opóźnienia w podstawieniu składu do obsługi odpowiada przewoźnik kolejowy liniowy.

- 7.3. Pojazdy kolejowe oraz składy manewrowe wjeżdżające na teren portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu są rejestrowane w systemie „BRAMA”.
- 7.4. Dostęp do systemu „BRAMA” jest udzielany każdemu uprawnionemu pracownikowi przewoźnika kolejowego lub współużytkownika bocznic kolejowych w ramach indywidualnego konta dostępu nadawanego przez dział IT ZMPSiŚ na podstawie imiennych wykazów pracowników przesyłanych przez przewoźników kolejowych i współużytkowników bocznic kolejowych.
- 7.5. Przewoźnicy kolejowi i współużytkownicy bocznic kolejowych zobowiązani są do informowania administratora systemu „BRAMA” tel. 91 430 8652, tel. kom. 605 821 934 o każdej zmianie dotyczącej wykazu osób upoważnionych do posiadania indywidualnego konta dostępu, przekazując informacje o tych zmianach telefonicznie pod nr tel. 91 430 8652 lub nr tel. kom. 605 821 934 oraz pocztą elektroniczną na adres e-mail: dyspozytor.kolejowy@port.szczecin.pl

8. Postanowienia końcowe

- 8.1. Regulamin sporządzono w 3 jednobrzmiących egzemplarzach, które po uzgodnieniu i zatwierdzeniu otrzymują właściwe komórki organizacyjne ZMPSiŚ.
- 8.2. Regulamin został opublikowany na stronie internetowej ZMPSiŚ:
<http://www.port.szczecin.pl/pl/porty/do-pobrania/regulaminy-kolejowe/>
- 8.3. Regulamin obowiązuje od dnia jego opublikowania na stronie internetowej wskazanej w pkt. 8.2.

