



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr 1057/2017
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 30.10.2017. r.

**Zasady monitorowania bieżącej
pracy eksploatacyjno-przewozowej
i postępowania w czasie wystąpienia
zagrożeń, sytuacji kryzysowych,
innych wydarzeń na liniach
kolejowych zarządzanych przez
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz
w budynkach i budowlach
przeznaczonych do obsługi osób
i rzeczy**

Warszawa, 2017 r.

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. 022 47 323 17
www.plk-sa.pl, e-mail: id@plk-sa.pl
Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja
w celach komercyjnych, całości lub części Zasad monitorowania,
bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione

Spis treści

Rozdział 1. Postanowienia ogólne	4
Rozdział 2. Zasady monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej	4
Rozdział 3. Przekazywanie informacji o bieżącej sytuacji na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.	8
Rozdział 4. Zasady przekazywania informacji w czasie zagrożeń i sytuacji kryzysowych oraz innych wydarzeń	11
Przekazywanie informacji w czasie zaistnienia zagrożeń i sytuacji kryzysowych oraz innych wydarzeń na sieci kolejowej	11
Przekazywanie informacji w czasie zaistnienia zagrożeń i sytuacji kryzysowych oraz innych wydarzeń w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy.....	12
Rozdział 5. Postępowanie w przypadku zaistnienia zagrożeń i sytuacji kryzysowych oraz innych wydarzeń na sieci kolejowej oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy	13
Kod żółty.....	13
Kod czerwony	15
Rozdział 6. Postanowienia końcowe.....	17

Rozdział 1.
Postanowienia ogólne
§ 1.

1. „Zasady monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie wystąpienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy”, zwane dalej „Zasadami monitorowania”, mają na celu: określenie trybu monitorowania i przekazywania informacji o realizacji rozkładu jazdy na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przekazywania informacji w czasie zaistnienia lub powzięcia informacji o możliwości zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, osób lub mienia znajdującego się na obszarze kolejowym, sytuacji kryzysowych i innych wydarzeń na liniach kolejowych oraz postępowania po ich zaistnieniu. Zasady monitorowania wprowadza się również celem ograniczenia negatywnego wpływu na proces eksploatacyjno-przewozowy wydarzeń występujących na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy.
2. Ilekroć w Zasadach monitorowania jest mowa o:
 - 1) długotrwałym ograniczeniu w pracy eksploatacyjno-przewozowej – oznacza to sytuację powodującą zakłócenia w realizacji rozkładu jazdy skutkującą opóźnieniami w kursowaniu pociągów w okresie powyżej dwunastu godzin;
 - 2) stopniach alarmowych – oznacza to stopnie, o których mowa w art. 15 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 904 z późn. zm.);
 - 3) SEPE – oznacza to system ewidencji pracy eksploatacyjnej;
 - 4) SKRJ – oznacza to system konstrukcji rozkładu jazdy;
 - 5) ISZTP – oznacza to internetowy system zamawiania trasy pociągu;
 - 6) PKP PLK S.A. - oznacza to PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna;
 - 7) Pionie Dyspozytorskim – oznacza to dyspozytorów zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych PKP PLK S.A.;
 - 8) uczestnikach procesu przewozowego – oznacza to przedsiębiorstwa kolejowe zaangażowane bezpośrednio lub pośrednio w zapewnienie ciągłości realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej;
 - 9) przerwie w ruchu pociągów – oznacza to wstrzymanie ruchu pociągów wskutek zaistnienia wydarzenia kolejowego, które uniemożliwia bezpieczną jazdę pociągów po linii kolejowej.

Rozdział 2.
Zasady monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej

§ 2.

Zakłady Linii Kolejowych, zwane dalej „Zakładami Linii” odpowiadają za zapewnienie utrzymania i obsługę linii kolejowych oraz innych elementów infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym sprawność techniczną i eksploatacyjną, a także, za usuwanie w jak najkrótszym czasie skutków zaistniałych utrudnień w eksploatacji, a w szczególności:

- 1) w najkrótszym możliwym czasie, dokonują oszacowania czasu potrzebnego na usunięcie powstałych utrudnień w procesie eksploatacyjno-przewozowym, będących wynikiem zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na liniach kolejowych;

- 2) występują z wnioskiem poprzez ISZTP do właściwej terytorialnie Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym, zwanej dalej „Ekspozytura”, o opracowanie zastępczego rozkładu jazdy w przypadku zaistnienia długotrwałych ograniczeń w procesie eksploatacyjno-przewozowym;
- 3) przedstawiają do właściwych merytorycznie komórek organizacyjnych Centrali PKP PLK S.A. pisemne informacje o:
 - a) wydarzeniach i utrudnieniach trwających powyżej dwunastu i dwudziestu czterech godzin, które mają niekorzystny wpływ na przebieg i realizację pracy eksploatacyjno-przewozowej, do godziny 12:00 następnego dnia roboczego po ich wystąpieniu,
 - b) czasie zaplanowanego usunięcia powstałych utrudnień.

§ 3.

1. PKP PLK S.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym zwane dalej „Centrum Zarządzania” odpowiada za opracowanie zastępczego rozkładu jazdy i określenie terminu jego wdrożenia w przypadku:
 - 1) wydarzeń powodujących długotrwałe ograniczenia w pracy eksploatacyjno-przewozowej (m.in. zamknięcia awaryjne i wydłużone zamknięcia planowe) i obowiązują wówczas poniższe zasady:
 - a) w przypadku otrzymania od Zakładu Linii informacji o długim okresie trwania ograniczeń w realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej oraz wystąpienia Zakładu Linii do właściwej terytorialnie Ekspozytury z wnioskiem o opracowanie zastępczego rozkładu jazdy, właściwa terytorialnie Ekspozytura w ciągu trzech dni określa termin jego wdrożenia,
 - b) po dokonaniu stosownych uzgodnień z przewoźnikami wprowadza zastępczy rozkład jazdy na czas usunięcia powstałych ograniczeń eksploatacyjnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie;
 - 2) utrudnień w procesie eksploatacyjno-przewozowym, które są wynikiem zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na liniach kolejowych (m.in. poważnych wypadków, wypadków, incydentów lub innych wydarzeń na sieci kolejowej) i obowiązują wówczas poniższe zasady:
 - a) Zakład Linii występuje do właściwej terytorialnie Ekspozytury z wnioskiem o opracowanie zastępczego rozkładu jazdy,
 - b) Ekspozytura opracowuje projekt zastępczego rozkładu jazdy w terminie do siedmiu dni roboczych, zależnie od liczby pociągów, dla których należy opracować zastępczy rozkład jazdy,
 - c) opracowany projekt zastępczego rozkładu jazdy Ekspozytura przekazuje do akceptacji przewoźnikom w celu naniesienia niezbędnych korekt wynikających z technologii i organizacji pracy przewoźników,
 - d) po dokonaniu korekt zgłoszonych przez przewoźnika, Ekspozytura wdraża do realizacji zastępczy rozkład jazdy najpóźniej w ciągu dwóch dni roboczych.
2. W przypadku niezrealizowania obowiązków, o których mowa w ust. 1, Dyrektor Centrum Zarządzania przedstawia pisemne wyjaśnienia wraz z komentarzem na odprawie, o której mowa w § 9 ust. 1.

§ 4.

1. PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji odpowiada za monitorowanie ograniczeń prędkości będących wynikiem prac inwestycyjnych, w szczególności:
 - 1) monitorowanie realizacji zamknięć torowych i ograniczeń prędkości zaistniałych w trakcie trwania inwestycji, które nie zostały ujęte w rozkładzie jazdy;

- 2) monitorowanie ograniczeń prędkości zaistniałych po wykonaniu robót inwestycyjnych, które trwają dłużej niż trzy tygodnie i nie zostały ujęte w rozkładzie jazdy;
 - 3) monitorowanie terminowości realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych wymagających zamknięć torowych;
 - 4) monitorowanie zdarzeń zaistniałych w wyniku realizacji zadań inwestycyjnych, powodujących przerwy lub ograniczenia w ruchu pociągów, po uzyskaniu informacji od Centrum Zarządzania;
 - 5) przedkładanie pisemnych wyjaśnień Członkowi Zarządu PKP PLK S.A. właściwemu ds. eksploatacji dotyczących przyczyn zaistniałych ograniczeń oraz terminu ich usunięcia.
2. Omówienie problematyki określonej w ust. 1 następuje na odprawie, o której mowa w § 9 ust. 1, przez Dyrektora PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji.

§ 5.

1. Komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. eksploatacji, odpowiada za opracowanie analiz oraz statystyk przyczyn opóźnień w ruchu pociągów pasażerskich, a w szczególności za:
 - 1) przygotowanie analiz i statystyk punktualności pociągów w ujęciu miesięcznym z podziałem na przewoźników, ze wskazaniem przyczyn najczęstszych opóźnień, w tym pociągów cyklicznie generujących opóźnienia;
 - 2) przygotowywanie analiz i statystyk w ujęciu miesięcznym obejmujących pociągi, których punktualność jest niższa niż 60%, definiowanie pociągów generujących największe opóźnienia i inicjowanie działań zmierzających do urealnienia rozkładu jazdy.
2. Opracowane analizy i statystyki, o których mowa w ust. 1, przedkładane są Członkowi Zarządu PKP PLK S.A. właściwemu ds. eksploatacji na odprawie, o której mowa w § 9 ust. 1.

§ 6.

Komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. dróg kolejowych, odpowiada za monitorowanie wydarzeń związanych z usterkami nawierzchni, podtorza, obiektów inżynieryjnych oraz budynków i budowli powodujących długotrwałe ograniczenia w realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej, w szczególności za:

- 1) analizę wybranych (wskazanych przez Centrum Zarządzania) ograniczeń ruchu pociągów mających wpływ na przebieg pracy eksploatacyjno-przewozowej, których nie uwzględniono w konstrukcji jazdy pociągów, a związanych z usterkami nawierzchni kolejowej, podtorza, obiektów inżynieryjnych, budynków i budowli;
- 2) przyjmowanie wyjaśnień od Zakładów Linii z zakresu poważnych usterek dotyczących merytorycznej działalności komórki organizacyjnej Centrali PKP PLK S.A. właściwej ds. dróg kolejowych, których czas trwania wynosi więcej niż dwanaście godzin i wpływa niekorzystnie na realizację pracy eksploatacyjno-przewozowej;
- 3) przygotowanie i przedstawienie zebranych z Zakładów Linii informacji Członkowi Zarządu PKP PLK S.A. właściwemu ds. eksploatacji oraz Członkowi Zarządu PKP PLK S.A. właściwemu ds. utrzymania infrastruktury o poważnych usterkach trwających powyżej dwudziestu czterech godzin, z podaniem przewidywanego terminu ich usunięcia, zgodnie z poniższymi zasadami:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

- a) Zakłady Linii zobowiązane są do przesłania do komórki organizacyjnej Centrali PKP PLK S.A. właściwej ds. dróg kolejowych informacji dotyczących usterek trwających powyżej dwudziestu czterech godzin – w dni robocze do godziny 12:00, w przypadku usterek zaistniałych w dni wolne od pracy – do godziny 12:00 następującego po nich dnia roboczego,
- b) w oparciu o informacje, o których mowa w lit. a, zebrane ze wszystkich Zakładów Linii, komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. dróg kolejowych przygotowuje informację pisemną dotyczącą zaistniałych usterek, którą przedkłada do Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji oraz Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. utrzymania infrastruktury do godziny 7:45 następnego dnia roboczego,
- c) kierujący komórką organizacyjną Centrali PKP PLK S.A. właściwą ds. dróg kolejowych może zostać zobowiązany przez Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji do omówienia problematyki na odprawie, o której mowa w § 9 ust. 1.

§ 7.

Komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. energetyki, odpowiada za monitorowanie wydarzeń związanych z usterkami sieci trakcyjnej, oświetlenia zewnętrznego, instalacji elektrycznych w obiektach i urządzeniach elektrycznego ogrzewania rozjazdów oraz przerwami dostaw energii elektrycznej powodującymi długotrwałe ograniczenia w realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej, a w szczególności za:

- 1) analizę wybranych (wskazanych przez Centrum Zarządzania) ograniczeń pracy eksploatacyjno-przewozowej związanych z usterkami sieci trakcyjnej, oświetlenia zewnętrznego, instalacji elektrycznych w obiektach i urządzeniach elektrycznego ogrzewania rozjazdów oraz przerwami dostaw energii elektrycznej;
- 2) przyjmowanie wyjaśnień od Zakładów Linii z zakresu poważnych usterek dotyczących merytorycznej działalności komórki organizacyjnej Centrali PKP PLK S.A. właściwej ds. energetyki, których czas trwania wynosi więcej niż dwanaście godzin i wpływa niekorzystnie na realizację pracy eksploatacyjno-przewozowej;
- 3) przygotowanie i przedstawienie zebranych z Zakładów Linii informacji Członkowi Zarządu PKP PLK S.A. właściwemu ds. eksploatacji oraz Członkowi Zarządu PKP PLK S.A. właściwemu ds. utrzymania infrastruktury o poważnych usterkach trwających powyżej dwudziestu czterech godzin, z podaniem przewidywanego terminu ich usunięcia, w następujący sposób:
 - a) Zakłady Linii zobowiązane są do przesłania do komórki organizacyjnej Centrali PKP PLK S.A. właściwej ds. energetyki informacji dotyczących usterek trwających powyżej dwudziestu czterech godzin – w dni robocze do godziny 12:00, w przypadku usterek zaistniałych w dni wolne od pracy – do godziny 12:00 następującego po nich dnia roboczego,
 - b) w oparciu o informacje, o których mowa w lit. a, zebrane ze wszystkich Zakładów Linii, komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. energetyki przygotowuje informację pisemną dotyczącą zaistniałych usterek, którą przedkłada do Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji oraz Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ds. utrzymania infrastruktury PKP PLK S.A. do godziny 7:45 następnego dnia roboczego,

- c) kierujący komórką organizacyjną Centrali PKP PLK S.A. właściwą ds. energetyki może zostać zobowiązany przez Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji do omówienia problematyki na odprawie, o której mowa w § 9 ust. 1.

§ 8.

Komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. automatyki i telekomunikacji, odpowiada za monitorowanie usterek urządzeń automatyki i telekomunikacji powodujących długotrwałe ograniczenia w realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej, a w szczególności za:

- 1) analizę wybranych (wskazanych przez Centrum Zarządzania) ograniczeń pracy eksploatacyjno-przewozowej związanych z usterkami urządzeń automatyki, telekomunikacji, których nie uwzględniono w ramach konstrukcji rozkładu jazdy;
- 2) przyjmowanie wyjaśnień od Zakładów Linii z zakresu poważnych usterek dotyczących merytorycznej działalności komórki organizacyjnej Centrali PKP PLK S.A. właściwej ds. automatyki i telekomunikacji, których czas trwania wynosi więcej niż dwanaście godzin i wpływa niekorzystnie na realizację pracy eksploatacyjno-przewozowej;
- 3) przygotowanie i przedstawienie zebranych z Zakładów Linii informacji Członkowi Zarządu PKP PLK S.A. właściwemu ds. eksploatacji oraz Członkowi Zarządu PKP PLK S.A. właściwemu ds. utrzymania infrastruktury o poważnych usterkach trwających powyżej dwudziestu czterech godzin, z podaniem przewidywanego terminu ich usunięcia, w następujący sposób:
 - a) Zakłady Linii zobowiązane są do przesłania do komórki organizacyjnej Centrali PKP PLK S.A. właściwej ds. automatyki i telekomunikacji, informacji dotyczących usterek trwających powyżej dwudziestu czterech godzin – w dni robocze do godziny 12:00, w przypadku usterek zaistniałych w dni wolne od pracy – do godziny 12:00 następującego po nich dnia roboczego,
 - b) w oparciu o informacje, o których mowa w lit. a, zebrane ze wszystkich Zakładów Linii, komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. automatyki i telekomunikacji przygotowuje informację pisemną dotyczącą zaistniałych usterek, którą przedkłada do Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji oraz Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. utrzymania infrastruktury do godziny 7:45 następnego dnia roboczego,
 - c) kierujący komórką organizacyjną Centrali PKP PLK S.A. właściwą ds. automatyki i telekomunikacji może zostać zobowiązany przez Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji do omówienia problematyki na odprawie, o której mowa w § 9 ust. 1.

Rozdział 3.

Przekazywanie informacji o bieżącej sytuacji na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.

§ 9.

1. Informacje o stanie realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej przedkładane są Członkowi Zarządu PKP PLK S.A. właściwemu ds. eksploatacji przez kierowników komórek organizacyjnych Centrali PKP PLK S.A. i jednostek

- organizacyjnych PKP PLK S.A., na odprawie w każdy dzień roboczy o godzinie 8:00.
2. Przekazywanie informacji z jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. odbywa się w następujący sposób:
 - 1) Dyrektorzy lub Zastępcy Dyrektorów Zakładów Linii przedstawiają informację ze stanu pracy eksploatacyjno-przewozowej właściwemu terytorialnie Naczelnikowi Ekspozytury lub jego Zastępcy, w dni robocze od godziny 6:25 do godziny 6:40;
 - 2) Naczelnicy lub Zastępcy Naczelników Ekspozytur przekazują informacje, o których mowa w pkt 1, do Głównego Dyspozytora Centrum Zarządzania, a w przypadku jego nieobecności do Zastępcy Dyrektora Centrum Zarządzania, w dni robocze od godziny 6:45 do godziny 7:30;
 - 3) Główny Dyspozytor Centrum Zarządzania, a w przypadku jego nieobecności Zastępca Dyrektora Centrum Zarządzania, przedstawia informację zbiorczą o sytuacji bieżącej na sieci kolejowej Dyrektorowi Centrum Zarządzania w dni robocze na godzinę 7:35;
 - 4) informację zbiorczą, o której mowa w pkt 3, przedkłada Dyrektor Centrum Zarządzania, a w przypadku jego nieobecności Zastępca Dyrektora Centrum Zarządzania lub Główny Dyspozytor Centrum Zarządzania, Członkowi Zarządu PKP PLK S.A. właściwemu ds. eksploatacji na odprawie, o której mowa w ust. 1;
 - 5) w przypadku nieobecności Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji informacja zbiorcza, o której mowa w pkt 3, przedkładana jest Członkowi Zarządu PKP PLK S.A. właściwemu ds. utrzymania infrastruktury;
 - 6) przedkładana informacja, o której mowa w pkt 3, zawiera stosowne zestawienia przedstawiające stan realizacji pracy przewozowej za minioną dobę;
 - 7) zestawienia, o których mowa w pkt 6, przygotowuje Dyspozytura Główna Centrum Zarządzania, zwana dalej „Dyspozyturą Główną”, w oparciu o dane przekazane przez Ekspozytury.
 3. W odprawie, o której mowa w ust. 1, uczestniczą:
 - 1) Dyrektor Centrum Zarządzania, jego Zastępca lub Główny Dyspozytor;
 - 2) kierujący komórką organizacyjną Centrali PKP PLK S.A. właściwą ds. eksploatacji lub jego zastępca;
 - 3) kierujący komórką organizacyjną Centrali PKP PLK S.A. właściwą ds. sprzedaży lub jego zastępca;
 - 4) kierujący komórką organizacyjną Centrali PKP PLK S.A. właściwą ds. bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub jego zastępca, który przedstawia sprawozdanie ze zdarzeń oraz pracy komisji kolejowych;
 - 5) kierujący innymi komórkami organizacyjnymi Centrali PKP PLK S.A. oraz jednostkami organizacyjnymi PKP PLK S.A. w zależności od utrudnień, jakie wystąpiły w realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej za minioną dobę, wezwani przez Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji;
 - 6) Komendant Główny Straży Ochrony Kolei lub Zastępca Komendanta Głównego, który przedkłada sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych w terminach uzgodnionych w trybie roboczym z Członkiem Zarządu PKP PLK S.A. właściwym ds. eksploatacji.
 4. Dla potrzeb realizacji zadań związanych z zapewnieniem sprawnej realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej, w każdy roboczy poniedziałek i piątek prowadzone są telekonferencje z udziałem kierownictwa Zakładów Linii, Naczelników Ekspozytur, kierownictwa Centrum Zarządzania oraz komórki

organizacyjnej Centrali PKP PLK S.A. właściwej ds. bezpieczeństwa ruchu kolejowego, na których przedstawiana jest sytuacja na sieci, założenia i wytyczne Zarządu PKP PLK S.A. na najbliższy okres oraz szczegółowe wyjaśnienia z zaistniałych wydarzeń powodujących ograniczenia w pracy eksploatacyjno-przewozowej.

5. Informacja o odwołaniu telekonferencji, o której mowa w ust. 4, lub zarządzeniu dodatkowych telekonferencji, przekazywana jest przez Pion Dyspozytorski.
6. W dni wolne od pracy informacje o stanie realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej przekazywane są do osób pełniących dyżury, których grafik opracowywany jest w odrębnym trybie.

§ 10.

1. Informacje o stanie procesu eksploatacyjno-przewozowego na bieżąco zbiera i analizuje Pion Dyspozytorski.
2. Pozyskiwanie informacji, o których mowa w ust. 1, odbywa się przy pomocy systemów informatycznych oraz pracowników na poszczególnych szczeblach zarządzania procesem przewozowym.
3. Pion Dyspozytorski, oprócz bieżącej analizy pozyskiwanych informacji prowadzi, za pośrednictwem łączy telekomunikacyjnych, odprawy/konferencje na poszczególnych szczeblach kierowania procesem eksploatacyjno-przewozowym, zgodnie z poniższymi zasadami:
 - 1) Dyspozytorzy Koordynatorzy w Ekspozyturach prowadzą z dyspozytorami Zakładów Linii codzienne odprawy o stanie realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej na sieci kolejowej na godzinę 8:30 oraz godzinę 20:30;
 - 2) informacje uzupełniane są o dane uzyskane od podległych dyspozytorów liniowych oraz innych uczestników procesu eksploatacyjno-przewozowego;
 - 3) codziennie o godzinie 9:00 oraz godzinie 21:00 Dyspozytor Koordynator w Dyspozyturze Głównej prowadzi telekonferencje z Dyspozytorami Koordynatorami w Ekspozyturach dotyczące stanu realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej, w których udział mogą brać inni uczestnicy procesu eksploatacyjno-przewozowego.
4. Pracownicy Pionu Dyspozytorskiego przygotowują w systemie dobowym zestawienia i analizy w formie tabelarycznej ze stanu pracy eksploatacyjnej, określone w instrukcjach i regulaminach wewnętrznych.
5. Zestawienia, o których mowa w ust. 4, przygotowywane są według następujących zasad:
 - 1) dyspozytorzy w Zakładach Linii przesyłają zestawienia cząstkowe ze stanu pracy eksploatacyjnej do właściwych terytorialnie Ekspozytur na godzinę 5:30;
 - 2) dyspozytorzy w Ekspozyturach przekazują cząstkowe zestawienia za podległą Ekspozyturę do Dyspozyturze Głównej na godzinę 6:00;
 - 3) starszy dyspozytor w Komendzie Głównej Straży Ochrony Kolei przekazuje raport z najważniejszych wydarzeń zaistniałych na obszarze kolejowym w zakresie swoich kompetencji do Dyspozyturze Głównej na godzinę 6:00;
 - 4) dyspozytorzy w Dyspozyturze Głównej przygotowują kompleksowe zestawienia wraz z komentarzem na godzinę 6:45;
 - 5) zestawienia, o których mowa w pkt 4, wykonywane są w pięciu egzemplarzach dla potrzeb:
 - a) Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji,
 - b) Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. utrzymania infrastruktury,
 - c) Dyrektora Centrum Zarządzania,
 - d) Zastępcy Dyrektora ds. techniczno-eksploatacyjnych Centrum Zarządzania,

- e) Głównego Dyspozytora Centrum Zarządzania;
- 6) egzemplarze zestawień Dyspozytura Główna przekazuje osobom, o których mowa w pkt 5 lit. a i b, w dni robocze na godzinę 7:15.
- 6. Dyspozytorzy w Dyspozyturze Głównej przygotowują i przesyłają raport dobowy o sytuacji w transporcie kolejowym do Zespołu Monitorowania Zagrożeń ministra właściwego ds. transportu na godzinę 7:00.
- 7. Komenda Główna Straży Ochrony Kolei opracowuje miesięczne sprawozdanie z zaistniałych przestępstw i wykroczeń oraz wypadków na obszarze kolejowym i przekazuje je do Zespołu Monitorowania Zagrożeń ministra właściwego ds. transportu w terminie do 15 dnia następnego miesiąca.

Rozdział 4.

Zasady przekazywania informacji w czasie zagrożeń i sytuacji kryzysowych oraz innych wydarzeń

§ 11. Przekazywanie informacji w czasie zaistnienia zagrożeń i sytuacji kryzysowych oraz innych wydarzeń na sieci kolejowej

- 1. W przypadku zaistnienia zagrożeń dla normalnej realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej, informacje o zaistniałej sytuacji przekazywane są przez Pion Dyspozytorski oraz właściwych kierowników jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A. i kierowników komórek organizacyjnych Centrali PKP PLK S.A. zgodnie z instrukcjami wewnętrznymi i regulaminami.
- 2. W sytuacji zaistnienia poważnego wypadku lub wypadku kolejowego powodującego przerwę w ruchu pociągów, Dyrektor Zakładu Linii lub jego Zastępca ma obowiązek udać się na miejsce zdarzenia.
- 3. W sytuacji, gdy osoby, o których mowa w ust. 2, nie są w stanie udać się na miejsce zdarzenia lub gdy ich przyjazd mógłby trwać zbyt długo, mogą one delegować inną osobę, po wcześniejszym uzgodnieniu z Członkiem Zarządu PKP PLK S.A. właściwym ds. eksploatacji, a w przypadku jego nieobecności Dyrektorem Centrum Zarządzania lub jego Zastępcą.
- 4. W przypadku, gdy zaistniałe zdarzenia powodują poważne utrudnienia dla realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej, informacje do wszystkich uczestników procesu przewozowego, w których działalności dane zdarzenie może spowodować utrudnienia oraz do osób korzystających z usług przewozowych, przekazywane są według poniższych zasad:
 - 1) Członek Zarządu PKP PLK S.A. właściwy ds. eksploatacji, Dyrektor Centrum Zarządzania oraz Rzecznik Prasowy PKP PLK S.A. informowani są telefonicznie przez Dyspozyturę Główną o zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo podróżnych, mienia kolejowego w znacznych rozmiarach oraz środowiska;
 - 2) przewoźnicy kolejowi informowani są przez Pion Dyspozytorski o utrudnieniach, z podaniem możliwych rozwiązań dla ograniczenia wpływu danej sytuacji na proces przewozowy. Ponadto, informacja o utrudnieniach dla potrzeb przewoźników zamieszczana jest w SKRJ;
 - 3) pasażerowie informowani są poprzez zamieszczenie informacji o utrudnieniach i alternatywnych możliwościach kontynuacji podróży, a także szacunkowym czasie trwania utrudnień w ruchu pociągów, w systemach teleinformatycznych wykorzystywanych w PKP PLK S.A. oraz przez podmioty kolejowe zaangażowane w proces eksploatacyjno-przewozowy, przy wykorzystaniu urządzeń nagłaśniających na peronach oraz przez drużyny pociągowe w pociągach;

- 4) kierownicy jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A., komórek organizacyjnych Centrali PKP PLK S.A. oraz pozostali uczestnicy procesu eksploatacyjno-przewozowego informowani są poprzez system wiadomości tekstowych wysyłanych na telefony GSM oraz teleinformatyczne systemy przepływu informacji funkcjonujące w PKP PLK S.A.
5. W przypadku uruchomienia systemu zarządzania kryzysowego w PKP PLK S.A. – w wyniku powstania zagrożeń i sytuacji kryzysowych – informacje i meldunki przekazywane są na zasadach określonych odrębnymi przepisami.

§ 12.

1. W przypadku sytuacji powodujących ograniczenia w wyprawianiu pociągów na szlak, Dyspozytor Liniowy informuje dyżurnego ruchu o czasie i przyczynie postoju pociągu/pociągów oraz kolejności, w której pociągi będą odjeżdżały.
2. Dyżurny ruchu przekazuje informację, o której mowa w ust. 1, drużynie pociągowej podając deklarację czasu usunięcia utrudnień oraz informuje osoby obsługujące megafony.
3. W przypadku zaistnienia usterek powodujących zatrzymanie pociągu na szlaku, dyżurny ruchu informuje drużynę pociągową o przyczynie postoju podając deklarację czasu jego trwania.

§ 13. Przekazywanie informacji w czasie zaistnienia zagrożeń i sytuacji kryzysowych oraz innych wydarzeń w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy

1. W przypadku zaistnienia, w obrębie budynków i budowli przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy, sytuacji powodujących bądź mogących spowodować zagrożenie zdrowia i życia ludzkiego, mienia, awarie techniczne, zagrożenie o charakterze terrorystycznym lub sabotażowym bądź inne zagrożenia, w tym mogące mieć wpływ na zachowanie ciągłości procesu eksploatacyjno-przewozowego, obowiązują następujące zasady:
 - 1) jeżeli zagrożenie stwierdza pracownik Zakładu Linii, to:
 - a) powiadamia o tym fakcie Dyżurnego Ruchu, który przekazuje informację Dyspozytorowi Liniowemu i Dyspozytorowi Zakładowemu,
 - b) Dyspozytor Liniowy powiadamia:
 - Dyspozytora Koordynatora w Ekspozyturze,
 - zainteresowane posterunki ruchu,a następnie odpisuje ten fakt w dzienniku dyspozytora ruchu,
 - c) Dyspozytor Zakładowy powiadamia:
 - Dyspozytora Koordynatora w Ekspozyturze, który przekazuje informację do Dyspozytora Koordynatora w Dyspozyturze Głównej oraz zainteresowanych przewoźników,
 - komendanta zmiany Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei,
 - Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych PKP S.A.,a następnie odpisuje ten fakt w dzienniku dyspozytora ruchu i SEPE;
 - 2) jeżeli zagrożenie stwierdza funkcjonariusz Straży Ochrony Kolei, to:
 - a) zgłasza ten fakt dyżurnemu zmiany Posterunku Straży Ochrony Kolei lub komendantowi zmiany Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei,
 - b) jeżeli zgłoszenie zostało przekazane dyżurnemu zmiany Posterunku SOK, to powiadamia on o tym komendanta zmiany Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei,
 - c) komendant zmiany Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei powiadamia starszego dyspozytora w Komendzie Głównej Straży Ochrony

- Kolei, Dyspozytora Zakładowego oraz Dyspozytora Koordynatora w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym,
- d) starszy dyspozytor Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei przekazuje otrzymaną informację kierownictwu Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei, Dyspozytorowi Koordynatorowi w Dyspozyturze Głównej oraz do Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych PKP S.A.;
- 3) jeżeli informację o zagrożeniu, ważną dla zachowania bezpieczeństwa w obszarze budynku dworcowego lub procesu eksploatacyjno-przewozowego, pozyskuje pracownik Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych PKP S.A. od służb ochrony lub administratorów obiektów dworcowych, to zobowiązany jest do:
 - a) opracowania informacji w wersji elektronicznej (edytowalnej) i przekazania jej do Dyspozytury Głównej poprzez pocztę e-mail, a Dyspozytura Główna zobowiązana jest do wysłania jej do grupy odbiorców, upoważnionych do podjęcia stosownych działań mających na celu minimalizację ewentualnych negatywnych skutków danego zdarzenia/zagrożenia,
 - b) poinformowania telefonicznie Dyspozytora w Dyspozyturze Głównej o przesłaniu informacji.
 2. Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych PKP S.A. zobowiązane jest do przygotowania raportów dobowych o sytuacji na dworcach codziennie na godzinę 7:00.
 3. Informacja, o której mowa w ust. 2, przesyłana jest poprzez pocztę e-mail do upoważnionych kierowników jednostek i komórek organizacyjnych PKP S.A., Dyspozytury Głównej oraz dyspozytury Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei.

Rozdział 5.

Postępowanie w przypadku zaistnienia zagrożeń i sytuacji kryzysowych oraz innych wydarzeń na sieci kolejowej oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy

§ 14. Kod żółty

1. „Kod żółty” – oznacza zaistnienie lub możliwość zaistnienia sytuacji powodującej bezpośrednio zagrożenie dla zdrowia i życia osób znajdujących się na obszarze kolejowym lub skutkującej poważnym uszkodzeniem mienia znajdującego się na obszarze kolejowym. Kod żółty może zostać wprowadzony w przypadku:
 - 1) zaistnienia wypadku kolejowego, incydentu lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej (w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8), skutkującej poważnymi utrudnieniami w realizacji pracy eksploatacyjno-przewozowej, tj. istotnym zakłóceniem bądź wstrzymaniem ruchu na linii kolejowej lub jej odcinku, którego przewidywany czas trwania nie przekracza sześciu godzin („kod żółty – wypadek”);
 - 2) zagrożenia strajkiem bądź blokadą torów i/lub obiektów kolejowych („kod żółty – zagrożenie strajkiem”);
 - 3) uzyskania informacji o możliwym zagrożeniu o charakterze terrorystycznym („kod żółty – zagrożenie terroryzmem”);
 - 4) uzyskania informacji o wprowadzeniu stopni alarmowych dotyczących zagrożenia terrorystycznego w sytuacji:
 - a) pozyskania informacji o możliwości wystąpienia zdarzenia o charakterze terrorystycznym, którego rodzaj i zakres jest trudny do przewidzenia – pierwszy stopień alarmowy lub pierwszy stopień

- alarmowy CRP („kod żółty – zagrożenie terroryzmem ALFA”, lub „kod żółty – zagrożenie terroryzmem ALFA CRP”),
- b) zaistnienia zwiększonego i przewidywalnego zagrożenia działalnością terrorystyczną, jednakże konkretny cel ataku nie został zidentyfikowany – drugi stopień alarmowy lub drugi stopień alarmowy CRP („kod żółty – zagrożenie terroryzmem BRAVO” lub „kod żółty – zagrożenie terroryzmem BRAVO CRP”);
- 5) wprowadzenia stopni zagrożenia pogodowego przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej dla określonych zjawisk, mogących powodować szkody materialne, możliwe zagrożenie dla ludzi, środowiska naturalnego, infrastruktury energetycznej i transportowej oraz gospodarki („kod żółty – zagrożenie pogodowe”);
2. Dyrektor Centrum Zarządzania, bądź jego Zastępca lub Główny Dyspozytor Centrum Zarządzania, po wydaniu polecenia przez Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji, wprowadza:
- 1) „kod żółty – wypadek”, w przypadku zaistnienia sytuacji, o której mowa w ust. 1 pkt 1;
 - 2) „kod żółty – zagrożenie strajkiem”, w przypadku zaistnienia sytuacji o zagrożeniu strajkiem, blokadą torów bądź obiektów kolejowych, o których mowa w ust. 1 pkt 2;
 - 3) „kod żółty – zagrożenie terroryzmem”, w przypadku zaistnienia sytuacji, o której mowa w ust. 1 pkt 3;
 - 4) „kod żółty – zagrożenie terroryzmem ALFA” lub „kod żółty – zagrożenie terroryzmem ALFA CRP” lub „kod żółty – zagrożenie terroryzmem BRAVO” lub „kod żółty – zagrożenie terroryzmem BRAVO CRP”, w przypadku zaistnienia sytuacji, o której mowa w ust. 1 pkt 4;
 - 5) „kod żółty – zagrożenie pogodowe”, w przypadku zaistnienia sytuacji, o której mowa w ust. 1 pkt 5.
3. W przypadku nieobecności Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji, decyzję o wprowadzeniu odpowiedniego „kodu żółtego”, zależnego od zaistniałej sytuacji - zgodnie z ust. 2, podejmuje Dyrektor Centrum Zarządzania lub jego Zastępca, bez oczekiwania na polecenie Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji.
4. Dyspozytor ds. reagowania kryzysowego w Dyspozyturze Głównej powiadamia, za odpisem w dzienniku dyspozytora ruchu osoby wyznaczone do realizacji zadań, zgodnie z właściwymi procedurami reagowania kryzysowego tworzonymi w odrębnym trybie, podając hasło:
- 1) „kod żółty – wypadek”, po wprowadzeniu „kodu żółtego – wypadek”;
 - 2) „kod żółty – zagrożenie strajkiem”, po wprowadzeniu „kodu żółtego – zagrożenie strajkiem”;
 - 3) „kod żółty – zagrożenie terroryzmem”, po wprowadzeniu „kodu żółtego – zagrożenie terroryzmem”;
 - 4) „kod żółty – zagrożenie terroryzmem ALFA” lub „kod żółty – zagrożenie terroryzmem ALFA CRP”, po wprowadzeniu „kodu żółtego – zagrożenie terroryzmem ALFA” lub „kodu żółtego – zagrożenie terroryzmem ALFA CRP”, albo „kod żółty – zagrożenie terroryzmem BRAVO” lub „kod żółty – zagrożenie terroryzmem BRAVO CRP”, po wprowadzeniu „kodu żółtego – zagrożenie terroryzmem BRAVO” lub „kodu żółtego – zagrożenie terroryzmem BRAVO CRP”;
 - 5) „kod żółty – zagrożenie pogodowe”, po wprowadzeniu „kodu żółtego – zagrożenie pogodowe”.

5. W sytuacji wprowadzenia odpowiedniego „kodu żółtego”, zależnego od zaistniałej sytuacji – zgodnie z ust. 2, kierownicy jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A., kierownicy komórek organizacyjnych Centrali PKP PLK S.A. oraz zainteresowani uczestnicy procesu eksploatacyjno-przewozowego zobowiązani są do realizacji zadań zgodnie z procedurami reagowania kryzysowego, o których mowa w § 17 ust. 1, wydawanymi w odrębnym trybie.
6. W sytuacji ustania zagrożenia Dyrektor Centrum Zarządzania po uzgodnieniu z Członkiem Zarządu PKP PLK S.A. właściwym ds. eksploatacji odwołuje wprowadzony „kod żółty”.
7. Dyspozytor ds. reagowania kryzysowego w Dyspozyturze Głównej powiadamia za odpisem w dzienniku dyspozytora ruchu osoby wyznaczone do realizacji zadań, zgodnie z właściwymi procedurami reagowania kryzysowego stworzonymi w odrębnym trybie o odwołaniu wprowadzonego wcześniej „kodu żółtego”.
8. Informacje o wprowadzeniu i odwołaniu „kodu żółtego” mogą być przekazane telefonicznie i poprzez system wiadomości tekstowych wysyłanych na telefony GSM.

§ 15. Kod czerwony

1. „Kod czerwony” - oznacza zaistnienie sytuacji powodującej bezpośrednie zagrożenie dla zdrowia i życia osób znajdujących się na obszarze kolejowym lub skutkującej poważnym uszkodzeniem mienia znajdującego się na obszarze kolejowym. Kod czerwony może zostać wprowadzony w przypadku:
 - 1) zaistnienia zdarzeń kolejowych („kod czerwony – poważny wypadek”):
 - a) poważnego wypadku kolejowego (w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8), spowodowanego kolizją lub wykolejeniem pociągu skutkującego, co najmniej jedną ofiarą śmiertelną lub co najmniej pięcioma osobami ciężko rannymi,
 - b) wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym skutkującego, co najmniej trzema ofiarami śmiertelnymi lub co najmniej pięcioma osobami ciężko rannymi,
 - c) najechania pojazdu kolejowego na osoby postronne skutkującego co najmniej trzema ofiarami śmiertelnymi,
 - d) zdarzenia powodującego zniszczenia w mieniu, które mogą zostać oszacowane na co najmniej 2 mln euro,
 - e) wstrzymania ruchu na linii kolejowej lub jej odcinku, którego przewidywany czas trwania przekroczy sześć godzin,
 - f) innego zdarzenia, którego zaistnienie może mieć poważny i długotrwały negatywny wpływ na wizerunek kolei oraz proces eksploatacyjno-przewozowy;
 - 2) zaistnienia strajku, blokady torów i/lub obiektów kolejowych („kod czerwony – strajk”);
 - 3) uzyskania potwierdzonej informacji o działaniach sabotażowych lub dywersyjnych bądź zaistnienia takiego faktu, w tym ujawnienia faktu zagrożenia o charakterze terrorystycznym lub zaistnienie takiego zdarzenia („kod czerwony – terroryzm”);
 - 4) uzyskania informacji o wprowadzeniu stopni alarmowych dotyczących zagrożenia terrorystycznego, w przypadku:
 - a) wystąpienia zdarzenia potwierdzającego prawdopodobny cel ataku o charakterze terrorystycznym, godzącego w bezpieczeństwo lub porządek publiczny albo bezpieczeństwo Rzeczypospolitej Polskiej,

- albo bezpieczeństwo innego państwa lub organizacji międzynarodowej oraz stwarzającego potencjalne zagrożenie dla Rzeczypospolitej Polskiej lub uzyskania wiarygodnych i potwierdzonych informacji o planowanym zdarzeniu o charakterze terrorystycznym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub uzyskania wiarygodnych i potwierdzonych informacji o planowanym zdarzeniu o charakterze terrorystycznym, którego skutki mogą dotyczyć obywateli polskich przebywających za granicą lub instytucji polskich albo polskiej infrastruktury mieszczących się poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej – trzeci stopień alarmowy lub trzeci stopień alarmowy CRP („kod czerwony – terroryzm CHARLIE” lub „kod czerwony – terroryzm CHARLIE CRP”),
- b) wystąpienia zdarzenia o charakterze terrorystycznym powodującego zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku publicznego, albo bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej, albo bezpieczeństwa innego państwa lub organizacji międzynarodowej oraz stwarzającego zagrożenie dla Rzeczypospolitej Polskiej, lub gdy uzyskane informacje wskazują na zaawansowaną fazę przygotowań do zdarzenia o charakterze terrorystycznym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, lub gdy uzyskane informacje wskazują na zaawansowaną fazę przygotowań do zdarzenia o charakterze terrorystycznym, które ma być wymierzone w obywateli polskich przebywających za granicą lub w instytucje polskie albo polską infrastrukturę mieszczące się poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, a zebrane informacje wskazują jednocześnie na nieuchronność takiego zdarzenia – czwarty stopień alarmowy lub czwarty stopień alarmowy CRP („kod czerwony – terroryzm DELTA” lub „kod czerwony – terroryzm DELTA CRP”);
- 5) zaistnienia określonych zjawisk pogodowych, powodujących szkody w wielkich rozmiarach lub szkody o rozmiarach katastrof oraz zagrożenie dla ludzi, środowiska naturalnego, infrastruktury energetycznej i transportowej oraz gospodarki („kod czerwony – katastrofa naturalna”).
2. Dyrektor Centrum Zarządzania, bądź jego Zastępca lub Główny Dyspozytor Centrum Zarządzania, po wydaniu polecenia przez Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji, wprowadza:
- 1) „kod czerwony – poważny wypadek”, w przypadku zaistnienia sytuacji, o której mowa w ust. 1 pkt 1;
 - 2) „kod czerwony – strajk”, w przypadku wystąpienia strajku, protestu lub blokady, o których mowa w ust. 1 pkt 2;
 - 3) „kod czerwony – terroryzm”, w przypadku wystąpienia zdarzenia o charakterze terrorystycznym, o którym mowa w ust. 1 pkt 3;
 - 4) „kod czerwony – terroryzm CHARLIE” lub „kod czerwony – terroryzm CHARLIE CRP” lub „kod czerwony – terroryzm DELTA” lub „kod czerwony – terroryzm DELTA CRP”, w przypadku wystąpienia sytuacji, o której mowa w ust. 1 pkt 4;
 - 5) „kod czerwony – katastrofa naturalna”, w przypadku wystąpienia katastrofy naturalnej, o której mowa w ust. 1 pkt 5.
3. W przypadku nieobecności Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji, decyzję o wprowadzeniu odpowiedniego „kodu czerwonego”, zależnego od zaistniałej sytuacji - zgodnie z ust. 2, podejmuje Dyrektor Centrum Zarządzania lub jego Zastępca, bez oczekiwania na polecenie Członka Zarządu PKP PLK S.A. właściwego ds. eksploatacji.

4. Dyspozytor ds. reagowania kryzysowego w Dyspozyturze Głównej powiadamia telefonicznie osoby wyznaczone do realizacji zadań, zgodnie z właściwymi procedurami reagowania kryzysowego tworzonymi w odrębnym trybie, za odpisem w dzienniku dyspozytora ruchu, podając hasło:
 - 1) „kod czerwony – poważny wypadek”, po wprowadzeniu „kodu czerwonego – poważny wypadek”;
 - 2) „kod czerwony – strajk”, po wprowadzeniu „kodu czerwonego – strajk”;
 - 3) „kod czerwony – terroryzm”, po wprowadzeniu „kodu czerwonego – terroryzm”;
 - 4) „kod czerwony – terroryzm CHARLIE” lub „kod czerwony – terroryzm CHARLIE CRP”, po wprowadzeniu „kodu czerwonego – terroryzm CHARLIE” lub „kodu czerwonego – terroryzm CHARLIE CRP”, albo „kod czerwony – terroryzm DELTA” lub „kod czerwony – terroryzm DELTA CRP”, po wprowadzeniu „kodu czerwonego – terroryzm DELTA” lub „kodu czerwonego – terroryzm DELTA CRP”;
 - 5) „kod czerwony – katastrofa naturalna”, po wprowadzeniu „kodu czerwonego – katastrofa naturalna”.
5. W sytuacji wprowadzenia odpowiedniego „kodu czerwonego”, zależnego od zaistniałej sytuacji – zgodnie z ust. 2, kierownicy jednostek organizacyjnych PKP PLK S.A., kierownicy komórek organizacyjnych Centrali PKP PLK S.A. oraz zainteresowani uczestnicy procesu eksploatacyjno-przewozowego zobowiązani są do realizacji zadań zgodnie z procedurami reagowania kryzysowego, o których mowa w § 17 ust. 1, wydawanymi w odrębnym trybie.
6. W sytuacji ustania zagrożenia Dyrektor Centrum Zarządzania po uzgodnieniu z Członkiem Zarządu PKP PLK S.A. właściwym ds. eksploatacji odwołuje wprowadzony „kod czerwony”.
7. Dyspozytor ds. reagowania kryzysowego w Dyspozyturze Głównej powiadamia za odpisem w dzienniku dyspozytora ruchu osoby wyznaczone do realizacji zadań, zgodnie z właściwymi procedurami reagowania kryzysowego tworzonymi w odrębnym trybie o odwołaniu wprowadzonego wcześniej „kodu czerwonego”.
8. Informacje o wprowadzeniu i odwołaniu „kodu czerwonego” mogą być przekazane telefonicznie i poprzez system wiadomości tekstowych wysyłanych na telefony GSM.

Rozdział 6.

Postanowienia końcowe

§ 16.

W celu właściwego przygotowania w zakresie wypracowania strategii działania w sytuacji zaistnienia poważnego wypadku kolejowego, strajku/protestu, zdarzenia o charakterze terrorystycznym, pogodowym, w Dyspozyturze Głównej zdeponowane i przechowywane są:

- 1) procedury prowadzenia szkoleń dla pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (za przygotowanie i aktualizację odpowiedzialna jest komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. pracowniczych);
- 2) wykaz organizacji związkowych działających w PKP PLK S.A. (za przygotowanie i aktualizację odpowiedzialna jest komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. pracowniczych);
- 3) informacje dotyczące zawartej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością lub posiadany mieniem, wraz z poniższymi danymi (za przygotowanie i aktualizację odpowiedzialna

jest komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. kontrolingu i finansów):

- a) numer i data zawarcia umowy,
 - b) dane ubezpieczyciela,
 - c) okres ubezpieczenia,
 - d) przedmiot i zakres umowy,
 - e) zakres terytorialny;
- 4) aktualne: Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP PLK S.A. oraz procedury SMS (za przygotowanie i aktualizację odpowiedzialna jest komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. bezpieczeństwa ruchu kolejowego);
- 5) raporty o stanie:
- a) urządzeń sterowania ruchem kolejowym telekomunikacji kolejowej i detekcji stanów awaryjnych taboru (za przygotowanie i aktualizację odpowiedzialna jest komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. automatyki i telekomunikacji),
 - b) sieci trakcyjnej oraz urządzeń energetyki nietrakcyjnej (za przygotowanie i aktualizację odpowiedzialna jest komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. energetyki),
 - c) drogi kolejowej (za przygotowanie i aktualizację odpowiedzialna jest komórka organizacyjna Centrali PKP PLK S.A. właściwa ds. dróg kolejowych);
- 6) wykaz danych teleadresowych osób wchodzących w skład zespołów zarządzania kryzysowego oraz aktualnych dokumentów z zakresu zarządzania kryzysowego, procedur reagowania kryzysowego, o których mowa w § 17 ust. 1 (za przygotowanie i aktualizację odpowiedzialne jest Centrum Zarządzania).

§ 17.

1. Centrum Zarządzania zobowiązane jest do opracowania i bieżącej aktualizacji procedur działania na wypadek zaistnienia katastrof naturalnych, aktów terrorystycznych lub sabotażowych, w tym modułów zadaniowych na poszczególne stopnie alarmowe, stopnie alarmowe CRP, strajków i protestów połączonych z blokadą torów i obiektów kolejowych, awarii technicznych, zwanych dalej „procedurami reagowania kryzysowego”.
2. Procedury reagowania kryzysowego zatwierdza Przewodniczący Kolejowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego.
3. Procedury reagowania kryzysowego podlegają aktualizacji na bieżąco.
4. Przedsiębiorstwa kolejowe mają obowiązek bezwzględnego stosowania się do zatwierdzonych procedur reagowania kryzysowego i na ich podstawie mogą opracować własne procedury wewnętrzne.