

Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień pociągów

Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień pociągów i przypisywania winnego opóźnienia.

- 1) Przyczyny opóźnienia będą kwalifikowane zgodnie z zasadami, o których mowa w Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14;
- 2) Stacjami (punktami handlowymi) w zakresie rozliczeń rekompensat za opóźnienia pociągów są stacje leżące na obszarze Zarządcy;
- 3) Rozliczeniom nie podlegają opóźnienia pociągów:
 - a) powstałe w wyniku uruchomienia pociągów ratunkowych jadących do miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na liniach kolejowych. Opóźnienia pociągów spowodowane przejazdem pociągu ratunkowego opisywane będą kodem przyczyn opóźnień przypisanym danemu zdarzeniu lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej,
 - b) spowodowane sytuacją nadzwyczajną i zdarzeniami, które bez względu na winnego ich powstania kwalifikowane będą jako przyczyny zewnętrzne lub pochodne (wtórne) nieobciążające przewoźnika i PLK (grupy kodów przyczyn opóźnień 8. i 9. według Załącznika nr 1a do Instrukcji Ir-14). W przypadku użycia do opisu przyczyny opóźnienia pociągu kodów: 90.1, 90.2, 90.3, 90.4 i 90.5 rozliczenia rekompensat za opóźnienia pociągów realizowane są zgodnie z § 24 Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8,
 - c) zakwalifikowane na kod 23.1 (Urządzenia zasilania trakcji elektrycznej. Spadki, zaniki, brak napięcia w sieci trakcyjnej) oraz kod 23.2 (Przerwy w dostawach energii elektrycznej do odbiorców nietrakcyjnych z sieci dystrybucyjnej przedsiębiorstw energetycznych) z przyczyn leżących po stronie PKP Energetyka S.A. lub innego podmiotu świadczącego usługi dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej na cele trakcyjne (przypisane w SEPE właściwemu podmiotowi),
 - d) realizujących przewóz osób i rzeczy uruchomionych na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, nierealizujących przewozu osób i rzeczy, oraz pojazdów kolejowych z napędem własnym i realizujących przewozy utrzymaniowo - naprawcze (PW, PX, TH, TS, LP, LS, LT, LZ, ZG, ZN). W przypadku jeżeli przejazd tych pociągów spowodował opóźnienia wtórne pociągów pasażerskich i towarowych winni tych opóźnień zobowiązani będą do wypłaty rekompensat przewoźnikom, których pociągi zostały opóźnione;
- 4) Opóźnienia pociągów pasażerskich oczekujących, wynikające ze skomunikowań kwalifikowane będą w przypadku, gdy:
 - a) ujęte zostaną w systemie SEPE i SWDR w zakładce „Skomunikowanie/przełączenie składu” oraz inne nieujęte w systemach, dla których interwał czasowy między rozkładowym czasem przyjazdu jednego pociągu a odjazdem drugiego umożliwia przesiadkę podróżnych, jako opóźnienie wtórne z pociągu opóźnionego zdążającego na skomunikowanie (przesiadkę),
 - b) skomunikowania, zażądał przewoźnik wiozący podróżnych na przesiadkę, a w rozkładzie jazdy nie ma interwału czasowego umożliwiającego przesiadanie podróżnych, tzn. pociąg zdążający na skomunikowanie przyjeżdża według rozkładu jazdy pociągów w czasie uniemożliwiającym przesiadkę lub po planowym odjeździe pociągu oczekującego - na przewoźnika, który wiezie podróżnych i chce,

aby przesiadli się oni do oczekującego pociągu. W tym przypadku opóźnienie pociągu oczekującego będzie opóźnieniem pierwotnym opisanym kodem 51-6 i obciążającym przewoźnika żądającego skomunikowania, którego pociąg zdąża z podróżnymi na przesiadkę,

- c) jeżeli w trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej wystąpią ograniczenia w jej korzystaniu, powodujące konieczność uruchomienia przez przewoźnika komunikacji zastępczej to opóźnienie pociągu, dla którego w części trasy wprowadzono komunikację zastępczą, oraz opóźnienia pociągów skomunikowanych kwalifikowane będą na Przyczyny pochodne (wtórne) kod 94.1;
- 5) Sposób kwalifikowania przyczyn opóźnień pociągów towarowych:
- a) opóźnienia pociągów (w tym pojazdów kolejowych z napędem), wynikające z wydłużonego czasu jazdy w związku z ograniczeniami prędkości nieujętych w rozkładzie jazdy, należy kwalifikować na PLK – kody grupy 24., 25., 29., 30.1, 30.2, 30.3, lub 32.1 w zależności od przyczyny ograniczenia prędkości,
 - b) wydłużony czas jazdy spowodowany jazdą pociągu po torze przeciwnym do zasadniczego kwalifikowany będzie zgodnie z pierwotną przyczyną, w wyniku której wprowadzono zmianę organizacji ruchu,
 - c) w przypadku, gdy z powodu zakłóceń eksploatacyjnych nie jest możliwe kontynuowanie przejazdu pociągu przewoźnika, po wzajemnych uzgodnieniach między stronami Umowy o wykorzystanie, przewoźnik podejmie decyzję o „zdjęciu” drużyny trakcyjnej. Przewoźnik zobowiązany jest maksymalnie w ciągu 300 minut od czasu ustania przyczyny uniemożliwiającej kontynuację przejazdu lub od czasu przekazania przez PLK informacji o możliwości kontynuowania przejazdu zapewnić dla tego pociągu drużynę trakcyjną. W przypadku niespełnienia przez przewoźnika powyższego wymogu opóźnienie pociągu do 300 minut kwalifikowane będzie na pierwotną przyczynę opóźnienia, a powyżej 300 minut na kod 93.3 z grupy Opóźnienia pochodne (wtórne),
 - d) w przypadku, gdy z powodu zakłóceń eksploatacyjnych nie jest możliwe uruchomienie lub kontynuowanie przejazdu pociągu, PLK powiadamia przewoźnika o zaistniałej sytuacji i pociąg zostaje odwołany lub kończy bieg na stacji pośredniej traktowanej jako stacja zakończenia biegu pociągu. W SEPE rozliczenie rekompensaty za opóźnienie pociągu odbywa się do stacji zakończenia przejazdu,
 - e) w przypadku, gdy zajętość torów stacji początkowej lub inne przyczyny spowodowane z winy właściciela bocznicy kolejowej niebędącej w zarządzaniu przewoźnika lub PLK uniemożliwiają planowe wyprawienie pociągu z tej stacji, opóźnienie kwalifikowane jest na kod 41.1 – Opóźnienia wtórne na sieci PLK spowodowane przez zdarzenia przypisane zarządcy, od którego przyjmowany jest pociąg,
 - f) w przypadku, gdy zajętość torów stacji docelowej spowodowana jest z winy właściciela bocznicy kolejowej, niebędącej w zarządzaniu przewoźnika lub PLK i uniemożliwia doprowadzenie pociągu do tej stacji, a nie jest skutkiem wcześniejszego opóźnienia pociągu na trasie przejazdu, opóźnienie kontowane jest na kod 40.1 – Opóźnienia wtórne na sieci PLK spowodowane przez zdarzenia przypisane zarządcy, któremu przekazywany jest pociąg,
 - g) za opóźnienie pociągu wyprawionego przed czasem, rozliczenie rekompensaty za opóźnienie pociągu następuje od chwili pokrycia się rzeczywistego czasu przejazdu pociągu z jego zaplanowanym rozkładem jazdy. Wtórne opóźnienia pociągów pasażerskich i towarowych spowodowane przez pociąg jadący przed planowym czasem obciążają przewoźnika właściciela tego pociągu.