Warszawa, 2017-04-12

Sekretariat Komisji Infrastruktury

Senatu Rzeczpospolitej

Stowarzyszenie Pilotów Wiślanych

w Warszawie

kpt. Jan Popończyk

przewodniczący Konwentyklu Stowarzyszenia

e-mail: jan@poponczyk.pl

Proponowane poprawki do rządowego projektu ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej

1) w art. 2 w pkt 8 kropkę zastąpić średnikiem i dodać pkt 9 w brzmieniu:

„9) pracownik w trasie – należy rozumieć podróżującego pracownika pracującego w systemie rotacyjnym na statkach żeglugi śródlądowej”;

2) art. 11 nadać brzmienie:

„Art. 11. 1. Prowadzi się rejestry codziennych godzin pracy lub odpoczynku każdego pracownika w trasie, co ma na celu umożliwienie monitorowania przestrzegania przepisów określonych w ustawie.

2. Rejestry muszą być przechowywane na pokładzie co najmniej do końca dwunastomiesięcznego okresu bazowego.

3. Rejestry są w odpowiednich odstępach czasu (najpóźniej do końca następnego miesiąca) poddawane wspólnej kontroli i zatwierdzane przez pracodawcę lub jego zastępcę oraz przez pracownika.

4. Rejestry muszą zawierać przynajmniej następujące dane:

1) nazwę statku;

2) nazwisko pracownika;

3 nazwisko odpowiedzialnego kapitana statku;

4) data;

5) dni pracy i odpoczynku;

6) moment rozpoczęcia i zakończenia codziennych godzin pracy lub odpoczynku.

5. Pracownik musi otrzymać zatwierdzoną kopię rejestrów, które go dotyczą. Pracownik zobowiązany jest zachować tę kopię przez okres jednego roku.”.

Uzasadnienie poprawek do projektu Ustawy

Projektowana Ustawa tworzy bardzo dobre narzędzie pozwalające na zwiększenie elastyczności zarządzania czasem pracy na jednostkach żeglugi śródlądowej, stanowiąc *lex specialis* w stosunku do innych ustaw regulujących to zagadnienie, gdyż jej stopień szczegółowości jest większy poprzez zawężenie do konkretnej grupy zawodowej.

W dodatku, w porównaniu z Dyrektywą 2014/112/UE której zastosowanie jest ograniczone do tzw. „*moblie workers*" czyli pracowników niestacjonarnych (w polskim tłumaczeniu użyte jest określenie: „*pracownicy w trasie*"), projekt Ustawy rozszerza zakes jej stosowania na pracowników niemal wszystkich jednostek pływających, ponieważ w zapisach art. 2 pkt 7 odwołuje się ona do ogólnej definicji statku żeglugi śródlądowej zawartej w art. 5 ust. 1 Ustawy o żegludze śródlądowej, wymieniając jednocześnie konkretne rodzaje jednostek których dotyczy, a wskazanych w art. 5 ust.1. pkt 1. lit. a, b i f:

„...Art. 2 [...]
7) statku żeglugi śródlądowej – należy przez to rozumieć statek, o którym mowa w ***art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a, b i f*** *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej; [...]*..."

Projekt Ustawy (druk 1321)

*„...**Art. 5. 1. Użyte w ustawie określenia oznaczają:***
1) statek — urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do:
a) przewozu osób lub rzeczy,
b) pchania lub holowania,
c) inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia,
d) ratowania życia lub mienia,
e) połowu ryb,
f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw,
g) uprawiania sportu lub rekreacji,
h) celów mieszkalnych biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe; [...]..."

Ustawa z dn. 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (z późn. zm.)

Ponieważ katalog zawarty w art. 5 ust. 1 pkt 1 Ustawy o żegludze śródlądowej jest zamknięty, w myśl przepisów w/w projektu ustawy statkiem żeglugi śródlądowej jest każde urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego z wyjątkiem wymienionych w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. c, d, e, g i h Ustawy o żegludze śródlądowej, czyli m.in.:

a) promy, w tym linowe linowe, z napędem lub bez napędu;
b) łodzie robocze m.in. RZGW;
c) tzw. „gondole" i inne obiekty pływające do przewozu do 12 pasażerów;
d) pogłębiarki i refulery oraz łodzie robocze do ich obsługi;
e) barki holowane, kotwiarki, kutry KH200 itd.

Należy podkreślić, że Dyrektywa wyraźnie dotyczy jedynie pewnej części pracowników żeglugi śródlądowej, a mianowicie osób zatrudnionych w systemie rotacyjnym (a więc wymieniających się na statkach co kilka tygodni) i w ramach okresu pobytu na podróżującym statku pracujących zgodnie z określonym harmonogramem. Jest to określone bezpośrednio w sekcji „*Paragraph 1*" Dyrektywy (w polskiej wersji językowej Dyrektywy słowo „*Paragraph*" jest przetłumaczone jako „*Klauzula*") oraz w „*Klauzuli 2*" („*definicje*"):

Paragraph 1

Scope

1. This agreement shall apply to mobile workers employed as members of the navigation personnel (crew members) or in another function (shipboard personnel) on board a craft operated within the territory of a Member State in the commercial inland waterway transport sector.

co w polskim tłumaczeniu zostało przełożone następująco:

Klauzula 1

Zakres stosowania

1. Niniejsza umowa ma zastosowanie do pracowników wykonujących pracę w trasie, którzy jako członkowie personelu (załoga) lub osoby pełniące inną funkcję (personel pokładowy) są zatrudnieni na pokładzie statku eksploatowanego w ramach działalności handlowej w sektorze transportu śródlądowego prowadzonej na terytorium państwa członkowskiego.

zaś w sekcji „Paragraph 2", poświęconej definicjom, pojęcie „*mobile worker*" jest zdefiniowane jako:

(l) 'mobile worker' means any worker employed as a member of travelling personnel by an undertaking which operates transport services for passengers or goods by inland waterway; and references to 'workers' in this agreement shall be interpreted accordingly;

przetłumaczonego w dosłowny sposób następująco:

l) „pracownik wykonujący pracę w trasie" oznacza każdego pracownika, zatrudnionego jako członek personelu przemieszczającego się przez przedsiębiorstwo, które świadczy pasażerskie lub towarowe usługi transportu na wodach śródlądowych; oraz odniesienia do „pracowników" w niniejszym porozumieniu interpretuje się odpowiednio;

W tym kontekście określenie „*travelling*", powinno być przetłumaczone bardziej jako „*podróżujący*" a nie „*przemieszczający się*", gdyż w tej samej sekcji „*Paragraph 2*" (w wersji polskiej „*Klauzula 2*") jest pod lit. (j) definicja pojęcia „*shift worker*", które powinno być rozumiane w kontekście „*Klauzuli 1*" (a więc ramach określenia „*mobile workers*"), a zostało przetłumaczone w polskiej wersji jako „*pracownik wykonujący pracę w systemie zmianowym*", podczas gdy właściwszym byłoby określenie „*pracownik wykonujący pracę w systemie* ***rotacyjnym***".

(j) 'shift worker' means any worker whose work schedule is part of shift work;

w polskim, dosłownym tłumaczeniu zapis ten ma postać:

j) „pracownik wykonujący pracę w systemie zmianowym" oznacza pracownika, którego plan pracy jest częścią pracy w systemie zmianowym;

Otóż w Polsce pojęcie „pracy na zmiany” (dosłowne tłumaczenie określenia *„shift work”*) jest rozumiane przede wszystkim jako praca w kolejnych tygodniach rozpoczynająca się i kończąca o innych godzinach (tzw. „zmiana”), przy czym po przepracowanej „zmianie” pracownik opuszcza zakład pracy.

Natomiast system rotacyjny jest powszechnie stosowany w Europie na statkach żeglugi śródlądowej i oparty jest o okresowe wymiany całych załóg, w zależności od przyjętych w danej firmie założeń, przy czym podstawową jednostką operacyjną jest tydzień.

Tak więc Dyrektywa dotyczy jedynie pracowników pracujacych w układzie rotacyjnym (kilka tygodni na statku, kilka tygodni w domu, który to tryb pracy określa się po angielsku słowem *„shift work”*), czyli pracowników mieszkających w trakcie swojego kilkutygodniowego pobytu na podróżujących statkach, w trakcie którego to okresu pracownicy wymieniają się na stanowiskach zgodnie z harmonogramem.

Aby zaś nie dopuszczać do sytuacji przeciążania załóg pływających obowiązkami poprzez wymaganie przez pracodawcę pracy przekraczającej normy czasu, Dyrektywa w sekcji *„Paragraph 12”* (w polskiej wersji *„Klauzula 12”*) nakłada na każdego pracodawcę obowiązek prowadzenia odpowiedniej ewidencji czasu pracy, przy czym w pkt. 1, 2 i 3 *„Klauzuli 12”* wyraźnie jest określony ten właśnie cel dla którego jest ona wymagana, sposób jej prowadzenia, sporządzania oraz przechowywania:

Paragraph 12

Verifications

1. Records shall be kept of each worker's daily working time and rest time, in order to be able to verify compliance with the provisions of Paragraphs 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 and 13.

2. These records shall be kept on board until at least the end of the reference period.

3. The records shall be examined and endorsed at appropriate intervals (no later than by the end of the following month) jointly by the employer or employer's representative and by the worker.

co zostało przetłumaczone jako:

Klauzula 12

Kontrola

1. Prowadzi się rejestry codziennych godzin pracy lub odpoczynku każdego pracownika, co ma na celu umożliwienie monitorowania przestrzegania przepisów określonych w klauzulach 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 oraz 13.

2. Rejestry muszą być przechowywane na pokładzie co najmniej do końca okresu bazowego.

3. Rejestry są w odpowiednich odstępach czasu (najpóźniej do końca następnego miesiąca) poddawane wspólnej kontroli i zatwierdzane przez pracodawcę lub jego zastępcę oraz przez pracownika.

przy czym pkt. 2 *„Klauzuli 3”* definiuje *„okres bazowy”* jako 12 miesięcy:

2. Czas pracy może zostać wydłużony zgodnie z klauzulą 4, jeżeli w okresie 12 miesięcy (okres bazowy) przeciętny tygodniowy czas pracy nie przekracza 48 godzin.

W proponowanym projekcie Ustawy, zakres jej stosowania został, jak wspomniano, rozszerzony na wszystkich pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę i pracujących na statkach wymienionych w art. 5 ust. 1 pkt 1 a, b i f Ustawy o żegludze śródlądowej, a nie jedynie osób pracujących w systemie rotacyjnym na podróżujących statkach:

> **Art. 1.** Ustawę stosuje się do osób wykonujących pracę na statku żeglugi śródlądowej zatrudnionych na podstawie umowy o pracę jako członkowie załogi lub personel pokładowy, zwanych dalej „pracownikami".

Jednocześnie w art. 11 ust. 1 projekt Ustawy pozostawia główne postanowienia „Klauzuli 12" odnośnie ewidencji czasu pracy, czyli w konsekwencji nakazuje prowadzenie ewidencji czasu pracy na każdym statku żeglugi śródlądowej, zaś ewidencja ta, zgodnie z art. 11 ust. 3, ma być na tym statku żeglugi śródlądowej przechowywana do końca okresu rozliczeniowego, określonego w art. 4 ust. 1 jako 12-miesięczny, czyli odpowiednika „okresu bazowego" z Dyrektywy :

> **Art. 11.** 1. Pracodawca zakłada i prowadzi odrębnie dla każdego pracownika ewidencję czasu pracy na statku żeglugi śródlądowej, zwaną dalej „ewidencją".
>
> 2. Ewidencja zawiera co najmniej następujące dane:
>
> 1) nazwę statku żeglugi śródlądowej;
> 2) imię i nazwisko pracownika;
> 3) imię i nazwisko kapitana statku żeglugi śródlądowej;
> 4) wskazanie okresu, w którym ewidencja jest prowadzona;
> 5) liczbę dni pracy i dni odpoczynku pracownika;
> 6) czas rozpoczęcia i zakończenia wykonywania pracy;
> 7) czas rozpoczęcia i zakończenia okresu odpoczynku.
>
> 3. Pracodawca przechowuje ewidencję na statku żeglugi śródlądowej do końca okresu rozliczeniowego.
>
> 4. Pracodawca, w terminie do 10. dnia każdego miesiąca, przedstawia pracownikowi ewidencję czasu pracy na statku żeglugi śródlądowej za miesiąc poprzedni. Pracownik potwierdza zgodność danych zawartych w ewidencji podpisem.
>
> 5. Kopię ewidencji czasu pracy na statku żeglugi śródlądowej pracownik przechowuje przez okres roku.

W konsekwencji roczna ewidencja mająca na celu (w świetle Dyrektywy) kontrolę spełniania wymagań odnośnie maksymalnego czasu pracy w ciągu okresu bazowego (rozliczeniowego) w ramach cyklu rotacyjnego dla niestacjonarnych pracowników podróżujących, została zastąpiona roczną ewidencją czasu pracy dla wszystkich pracowników etatowych na niemal wszystkich statkach śródlądowych.

Oznacza to, że przepisy Ustawy w obecnym brzmieniu nakazują:

a) aby ewidencja była prowadzona i przechowywana do końca okresu rozliczeniowego nawet na jednostkach odkrytopokładowych, w tym bez napędu (promy linowe, łodzie robocze etc.);

b) aby posiadacz kilku tak rozumianych statków zatrudniający kilka osób świadczących w ciągu okresu rozliczeniowego pracę na każdym z nich, założył ewidencję dla każdej z zatrudnionych osób na każdym statku, co dla przykładowej ilości trzech statków i dziesięciu pracowników powoduje konieczność prowadzenia i przechowywania na statkach trzydziestu indywidualnych ewidencji;

a jednocześnie powodują ogromną uciążliwość dla personelu na statkach podróżujących, gdyż sporządzanie ewidencji do 10 dnia każdego miesiąca zupełnie nie pokrywa się z praktyką pływania rotacyjnego opartego o cykle tygodniowe, co będzie powodowało dodatkową trudność związaną albo z obowiązkiem późniejszego dostarczenia takiej ewidencji na statek (jeżeli jest przygotowywana w biurze na lądzie), albo skanowania na statku ewidencji tych członków załogi którzy akurat przebywają w domu i przesyłanie jej mailem do zatwierdzenia.

Należy ponownie podkreślić, że w świetle Dyrektywy ta dodatkowa ewidencja nie ma charakteru związanego z rozliczaniem wynagrodzenia wszystkich pracowników, lecz jest osobną ewidencją monitorującą przestrzeganie norm czasu pracy pracowników zatrudnionych w systemie rotacyjnym na statkach podróżujących.

Dlatego też celowe byłoby:

a) zastąpienie obecnego art. 11 wprost „*Klauzulą 12*" Dyrektywy;
b) zmianę pkt. 1 tak zmienionego art. 11 poprzez:
    a. dodatnie po słowach „*każdego pracownika*" słów „*w trasie*";
    b. zastąpienie słów „*w klauzulach 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 oraz 13*" słowami „*w ustawie*"
c) uzupełnieniem pkt. 2 tak zmienionego art. 11 poprzez dodanie po słowach „*do końca*" słowa „*dwunastomiesięcznego*";
d) dodatnie w art. 2 pkt. 8, definicji pojęcia „*pracownika w trasie*" jako „*osoby pracującej w systemie rotacyjnym na statkach podróżujących*".

Po tych zmianach zostaną zachowane wszystkie korzystne rozwiązania wprowadzane projektowaną ustawą, umożliwiające bardziej elastyczne zarządzanie czasem pracy, zaś obowiązek prowadzenia osobnej ewidencji tego czasu do potrzeb związanych z monitorowaniem przestrzegania przepisów Ustawy byłby, zgodnie z treścią Dyrektywy, ograniczony do podróżujących statków i pracowników wykonujących pracę w systemie rotacyjnym („*pracowników w trasie*"), zmniejszając obciążenie obowiązkiem prowadzenia dodatkowej dokumentacji wyłącznie do wypadków wprost wymaganych Dyrektywą.