

Zasady odpoczynku na promie wciąż spędzają sen z oczu kierowcom

W ubiegłym roku polscy armatorzy i operatorzy przewieźli morską flotą transportową w komunikacji międzynarodowej 627,8 tys. pasażerów. Kierowców samochodów ciężarowych było aż 295,7 tys.¹. Wobec lat poprzednich wzrosła zarówno liczba przewiezionych osób, jak i obrotów ładunkowych. Potencjał branży promowej rośnie, a przedsiębiorcy i kierowcy chętnie z niego korzystają. Jednak wciąż mnożą się problemy ze rozumieniem i zastosowaniem się do obowiązujących przepisów czasu pracy. Pracodawcy i pracownicy dyskutują na forach tematycznych, a organy kontrolne nakładają kary. O czym należy pamiętać, by godziny spędzone na promie można było zaliczyć do odpoczynku kierowcy? Jak rejestrować wjazd i zjazd ze statku? Co i jak oznaczać w tachografie? Pełen niuansów temat komentuje Emil Nagrodzki, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców w zakresie ITD i PIP.

Na promie nie pracuję

Zawodowi kierowcy, którzy wzięli udział w Wielkim Badaniu Promowym, przyznali, że wolą pokonywać przeprawy promem niż tunelem (71% respondentów wybrałoby tę formę podróżowania)². Zwracają uwagę między innymi na jakość i dostępność toalet, zachowanie obsługi oraz czystość. Trudno się dziwić, to właśnie tu, na pokładzie, mogą skorzystać z prawa do odpoczynku. Jednocześnie wielu z nich wciąż nie wie, jak poprawnie rejestrować czas spędzony na promie i robi to źle, narażając siebie i pracodawcę na wysokie sankcje finansowe. – *Na podstawie obowiązujących regulacji prawnych, odpoczynek na promie można odbierać tylko zgodnie ze sztywnymi regułami, aby można było go w ogóle potraktować jako odpoczynek. Zasady określone zostały przede wszystkim w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 561/2006, art. 8 bis konwencji AETR oraz w wytycznej nr 6 Komisji Europejskiej³. Odpoczynek, który chcemy przerwać wjazdem i zjazdem musi być odpoczynkiem regularnym, czyli trwającym co najmniej 11 kolejnych godzin, lub tzw. odpoczynkiem 3+9, czyli wynoszącym co najmniej 3 godziny w ciągu dnia pracy, po którym następuje odpoczynek co najmniej 9-godzinny – tłumaczy Emil Nagrodzki, ekspert OCRK.* Co istotne, odpoczynek dobowy w przypadku obsady pojedynczej jest realizowany maksymalnie w ciągu 24 kolejnych godzin (w przypadku załogi kilkuosobowej – w ciągu 30 kolejnych godzin) począwszy od chwili zakończenia poprzedniego czasu przeznaczonego na odpoczywanie.

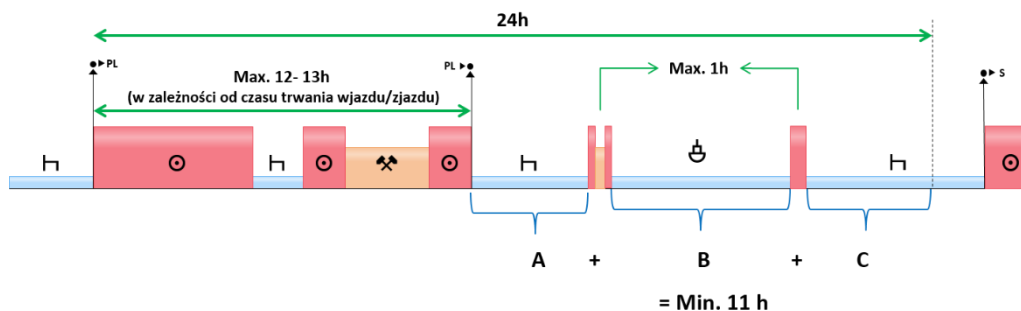
¹ <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/gospodarka-morska-w-polsce-w-2017-roku,7,15.html>

² <http://www.wielkiebadaniepromowe.pl/>

³ Treść art. 9 rozp. 561/2006/WE:

Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 8, w przypadku, gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku kierowca ma do dyspozycji koję lub kuszetkę.

Prawidłowy przykład odebrania odpoczynku regularnego na promie w pojedynczej obsadzie:



Dane z oprogramowania 4Trans firmy INELO.

Łatwiej zjechać niż wjechać

Szczególnie ważne jest, aby kierowcy umieli prawidłowo przerywać odpoczynek i odpowiednio go rejestrować, wjeżdżając na prom i zjeżdżając z niego. W praktyce to właśnie ta sprawa nastęrcza wielu problemów. Regularny dzienny okres odpoczynku kierowca może przerwać maksymalnie dwukrotnie innymi czynnościami. Najczęściej przerwanie odpoczynku związane jest z wjazdem na prom i opuszczeniem go. – *Zjazd z reguły nie przysparza kierującym tak dużego problemu jak wjazd – trwa zwykle znacznie krócej i, co bardzo istotne, udaje się go zrealizować w jednym ciągu. Natomiast wjazd odbywa się zazwyczaj poprzez kilka podjazdów – często związane jest to z selekcją i ustawianiem poszczególnych pojazdów na odpowiednich pokładach promu. W takiej sytuacji kierowca powinien zadbać, aby pomiędzy kolejnymi podjazdami w czasie realizacji wjazdu nie zarejestrować odpoczynku, który spowodowałby zapisanie dodatkowej, odrębnej czynności na całym etapie wjazdu na prom. W tym konkretnym przypadku należy mieć na uwadze, że wiele tachografów cyfrowych jest tak skonfigurowanych, że po wyłączeniu zapłonu urządzenie rejestrujące zaczyna automatycznie zapisywać aktywność rozpoznaną jako odpoczynek, która w tych okolicznościach jest często powodem generowania błędów i może skończyć się nieprzyjemnymi konsekwencjami zarówno dla przewoźnika, jak i pracownika – wyjaśnia ekspert OCRK.*

Trzeba mieć na czym spać

Kiedy koła dotykają pokładu, a kierowca opuszcza pojazd i udaje się do koi wyposażonej w łóżko, powinien w czytniku cyfrowym włączyć funkcję „prom/pociąg”. – *Czas spędzony na promie lub w pociągu w trakcie podróży służbowej kierowca może zaliczyć do wykonywanego odpoczynku regularnego dobowego wyłącznie wtedy, gdy do jego dyspozycji będzie koha z miejscem do spania. Przepisy w żaden sposób nie określają formy udowodnienia kontrolującemu powyższych okoliczności. Jednak przyjęte jest, aby przedstawić bilet promowy, z którego wynikają warunki odbioru odpoczynku, na każde wezwanie funkcjonariusza służb kontrolnych – tłumaczy ekspert OCRK.* Mając na uwadze obowiązek kierowcy przedstawienia do kontroli swojej aktywności z danego dnia oraz 28 dni wstecz, należy przechowywać bilet z każdej przeprawy promowej. Taki dowód powinien trafić do pracodawcy – przedsiębiorcy, z uwagi na możliwą inspekcję, zobowiązany jest archiwizować go przez rok.

Z zegarkiem w ręku

Często kierowcy i przewoźnicy obawiają się, co zrobić w nieoczekiwanych sytuacjach, na przykład jeśli prom się spóźnia, ponieważ na morzu napotka na niespodziewane przeszkody lub wydłuży się czas przeprawy. Odpowiedź to odpowiednie planowanie trasy. – *W przypadku pojedynczej obsady trasę należy zaplanować tak, aby kierowca od rozpoczęcia dnia dojechał do portu w ciągu 12 godzin. W przypadku obsady kilkuosobowej trasę należy zaplanować tak, aby kierowcy od momentu wyruszenia w drogę dojechali do portu w ciągu 18 godzin* – radzi ekspert OCRK. *Jeśli więc kierowca zamierza rozpocząć czas pracy o godzinie 05:00, to w porcie musi być najpóźniej o 17:00. Wtedy nie trzeba się przejmować tym, o której przyplynie prom, kierowca rozpoczyna odpoczynek, a w dobie kierowcy zostaje godzina na operację wjazdu i zjazdu i mieści się cały odpoczynek 11-godzinny. W przypadku kilkuosobowej obsady, jeśli planujemy start pracy o godzinie 05:00, to w porcie powinniśmy być najpóźniej o 23:00 – wówczas w dobie kierowców (30 godzin) zostaje analogicznie do poprzedniej sytuacji - godzina na wjazd/zjazd oraz wymagana pauza* – dodaje **Emil Nagrodzki**.

Kary i konsekwencje

Przedsiębiorcy koncentrują się na tym, aby dane z tachografu były zgodne z przepisami, zapominając, że zbyt swobodna ich interpretacja, nieprawidłowe operowanie selektorem czy złe wprowadzanie danych do czytnika cyfrowego też jest naruszeniem. – *Błędy wykonania odpoczynków dobowych z wykorzystaniem czasu podczas przeprawy promem lub pociągiem nie tylko mogą powodować nałożenie kary za niewykonanie wymaganego odpoczynku, ale również w konsekwencji (przy odpoczynkach krótszych niż 7 godzin) wygenerują kolejne naruszenie w przedmiocie przekroczenia dziennego okresu prowadzenia pojazdu, który będzie liczony łącznie z dniem poprzedzającym. Sankcje nakładane są wówczas na podstawie decyzji wykonawczej komisji z 7.6.2011 w sprawie obliczania dziennego czasu prowadzenia pojazdu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady i w takiej sytuacji mogą wynosić do kilku tysięcy złotych* – przypomina **Emil Nagrodzki**.

Kierowco, podsumowując:

- ✓ odpoczynek może zostać przerwany pod warunkiem, że jest to odpoczynek dzienny regularny (11h lub 3h+9h),
- ✓ przerwanie może nastąpić nie więcej niż dwukrotnie (najczęściej jedną operacją wjazdu oraz jedną operacją zjazdu),
- ✓ przerwania łącznie nie mogą trwać dłużej niż 1 godzinę,
- ✓ kierowca podczas tego odpoczynku musi mieć do dyspozycji koję lub kuszetkę,
- ✓ funkcję „prom/pociąg” należy włączyć po wjeździe na prom

Przedsiębiorco, czy wiesz, że...

W przypadku kontroli i nakładania kar najczęstszymi wyjaśnieniami transportowców są restrykcyjne zasady związane z terminowością realizacji zamówień, a także nieznanomość przepisów. Niestety, w wielu przypadkach takie tłumaczenia okazują się niewystarczające. Dlatego warto szkolić kierowców z zasad rozliczania czasu pracy oraz bezpiecznej jazdy, a także korzystać wiedzy i możliwości

zewnętrznych specjalistów w zakresie interpretacji kłopotliwych przepisów i regulacji dotyczących transportu drogowego.