

UMOWA

zbiorowa zawarta między Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) a Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie biorących udział w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych

MAJĄC NA UWADZE:

- rozwój transportu kolejowego, który wymaga modernizacji systemu oraz rozwoju przewozów trans-europejskich, a zatem usług interoperacyjnych,
- konieczność rozwoju bezpiecznego ruchu transgranicznego oraz ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych,
- istotne znaczenie unikania konkurencji opartej jedynie na różnicach w warunkach pracy,
- istotne znaczenie rozwoju transportu kolejowego na obszarze Unii Europejskiej,
- przekonanie, że powyższe cele zostaną osiągnięte przez opracowanie wspólnych zasad dotyczących standardowych minimalnych warunków pracy dla pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych,
- przekonanie, że liczba pracowników, o których mowa, będzie wzrastać w ciągu najbliższych lat,
- Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 138 i art. 139 ust. 2,
- dyrektywę 93/104/WE (zmienioną dyrektywą 2000/34/WE), w szczególności jej art. 14 i 17,
- Konwencję Rzymską o prawie właściwym dla zobowiązań umownych z dnia 19 czerwca 1980 r.,
- artykuł 139 ust. 2 Traktatu stanowi, iż wykonywanie umów zbiorowych zawartych na poziomie wspólnotowym odbywa się na wspólne żądanie stron-sygnatariuszy, w drodze decyzji Rady na wniosek Komisji,
- strony-sygnatariusze niniejszym składają takie żądanie,

STRONY-SYGNATARIUSZE UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

Punkt 1

Zakres stosowania

Niniejsza umowa ma zastosowanie wobec pracowników kolei wykonujących pracę w trasie, skierowanych do wykonywania interoperacyjnych usług transgranicznych świadczonych przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Stosowanie niniejszej umowy jest dobrowolne w regionalnym i lokalnym transgranicznym ruchu pasażerskim, w transgranicznym ruchu towarowym w odległości nie większej niż 15 kilometrów od granicy, jak również w ruchu między oficjalnymi granicznymi stacjami kolejowymi wymienionymi w załączniku.

Stosowanie niniejszej umowy jest także dobrowolne w odniesieniu do pociągów na trasach transgranicznych, które zaczynają i kończą bieg na terenie tego samego Państwa Członkowskiego a korzystają z infrastruktury innego Państwa Człon-

kowskiego, nie zatrzymując się na jego terenie (i w związku z tym mogą być traktowane jako przewozy krajowe).

W odniesieniu do pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych nie stosuje się dyrektywy 93/104/WE w sprawach uregulowanych bardziej szczegółowo w niniejszej umowie.

Punkt 2

Definicje

Do celów niniejszej umowy stosuje się następujące definicje:

- 1) „interoperacyjne usługi transgraniczne”: usługi transgraniczne, dla których od przedsiębiorstw kolejowych wymaga się przynajmniej dwóch świadectw bezpieczeństwa określonych w dyrektywie 2001/14/WE;

- 2) „pracownik wykonujący pracę w trasie uczestniczący w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych”: każdy członek załogi pociągu skierowany do wykonywania interoperacyjnych usług transgranicznych przez dłużej niż godzinę dziennie;
- 3) „czas pracy”: każdy okres, podczas którego, zgodnie z przepisami krajowymi lub praktyką krajową, pracownik jest w pracy, pozostaje w dyspozycji pracodawcy i wypełnia swe czynności lub obowiązki;
- 4) „okres odpoczynku”: każdy okres, który nie stanowi czasu pracy;
- 5) „pora nocna”: każdy przedział czasu nie krótszy niż 7 godzin, określony w przepisach krajowych, obejmujący w każdym przypadku przedział czasu między godziną 24 a 5 rano;
- 6) „nocna zmiana”: każda zmiana obejmująca przynajmniej 3 godziny pracy w porze nocnej;
- 7) „odpoczynek poza miejscem zamieszkania”: odpoczynek dobowy, który nie może być wykorzystany w zwyczajowym miejscu zamieszkania pracownika wykonującego pracę w trasie;
- 8) „maszynista”: każdy pracownik odpowiedzialny za prowadzenie jednostki trakcyjnej;
- 9) „czas prowadzenia pociągu”: czas trwania planowego działania, podczas którego maszynista jest odpowiedzialny za prowadzenie jednostki trakcyjnej, z wyłączeniem czasu przeznaczanego na uruchomienie i wyłączenie urządzeń jednostki trakcyjnej, lecz łącznie z planowymi przerwami, kiedy maszynista pozostaje odpowiedzialny za prowadzenie jednostki trakcyjnej.

Punkt 3

Odpoczynek dobowy w miejscu zamieszkania

Odpoczynek dobowy w miejscu zamieszkania wynosi co najmniej 12 kolejnych godzin w okresie 24 godzin.

Może on jednak zostać skrócony do minimum wynoszącego 9 godzin raz na 7 dni. W takim przypadku następny odpoczynek dobowy w miejscu zamieszkania jest przedłużany o liczbę godzin odpowiadającą różnicy pomiędzy skróconym czasem odpoczynku a 12 godzinami.

Znacząco skrócony odpoczynek dobowy nie może być planowany pomiędzy dwoma odpoczynkami dobowymi poza miejscem zamieszkania.

Punkt 4

Odpoczynek dobowy poza miejscem zamieszkania

Odpoczynek dobowy poza miejscem zamieszkania wynosi co najmniej 8 kolejnych godzin w okresie 24 godzin.

Po odpoczynku dobowym poza miejscem zamieszkania musi następować odpoczynek dobowy w miejscu zamieszkania ⁽¹⁾.

Zaleca się zwracanie uwagi na odpowiedni komfort zakwaterowania oferowanego pracownikom poza ich miejscem zamieszkania.

Punkt 5

Przerwy

a) Maszyniści

Jeżeli czas pracy maszynisty przekracza 8 godzin, korzysta on z co najmniej 45-minutowej przerwy podczas dnia pracy.

Lub

Jeżeli czas pracy wynosi pomiędzy 6 a 8 godzin, przerwa ta trwa co najmniej 30 minut i przypada w trakcie dnia pracy.

Pora dnia oraz długość przerwy muszą być odpowiednie dla zapewnienia pracownikowi odpowiedniego odpoczynku.

W przypadku opóźnień pociągów przerwy mogą być dopasowywane w trakcie danego dnia pracy.

Część przerwy powinna być przyznana pomiędzy trzecią i szóstą godziną pracy.

Punkt 5 lit. a) nie ma zastosowania, jeżeli w pociągu jest drugi maszynista. W takim przypadku warunki przyznawania przerw są ustalane na szczeblu krajowym.

b) Pozostały personel obsługi pociągu

Pozostali członkowie obsługi pociągu korzystają z 30-minutowej przerwy, jeżeli ich czas pracy przekracza 6 godzin.

⁽¹⁾ Strony są zgodne co do tego, że negocjacje dotyczące kolejnego okresu odpoczynku poza miejscem zamieszkania, jak również rekompensat za odpoczynek poza miejscem zamieszkania mogą mieć miejsce odpowiednio między partnerami społecznymi na poziomie przedsiębiorstw kolejowych lub na szczeblu krajowym. Na szczeblu europejskim kwestia liczby następujących po sobie okresów odpoczynku poza miejscem zamieszkania, jak również rekompensat za nie, będzie renegocjowana po dwóch latach od podpisania niniejszej umowy.

Punkt 6

Odpoczynek tygodniowy

Pracownikowi wykonującemu pracę w trasie uczestniczącemu w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych przysługuje na każdy okres siedmiodniowy przynajmniej 24-godzinny nieprzerwany odpoczynek tygodniowy, przedłużony o 12 godzin odpoczynku dobowego, o którym mowa powyżej w pkt 3.

W każdym roku pracownikowi wykonującemu pracę w trasie przysługują 104 okresy odpoczynku po 24 godziny, obejmujące 52 okresy odpoczynku tygodniowego trwające po 24 godziny,

zawierające:

— 12 podwójnych okresów odpoczynku (trwających 48 godzin i przedłużonych o 12-godzinny odpoczynek dobowy) obejmujących soboty i niedziele

oraz

— 12 podwójnych okresów odpoczynku (trwających 48 godzin i przedłużonych o 12-godzinny odpoczynek dobowy) bez gwarancji, że będą one obejmowały sobotę lub niedzielę.

Punkt 7

Czas prowadzenia pociągu

Czas prowadzenia pociągu, w rozumieniu pkt 2, nie przekracza 9 godzin dla zmiany dziennej oraz 8 godzin dla zmiany nocnej, przypadającej pomiędzy dwoma okresami odpoczynku dobowego.

Maksymalny czas prowadzenia pociągu jest ograniczony do 80 godzin w okresie dwóch tygodni.

Punkt 8

Kontrola

W celu umożliwienia kontroli przestrzegania postanowień niniejszej umowy prowadzony jest rejestr czasu pracy zawierający zapisy codziennego czasu pracy i okresów odpoczynku pracowników wykonujących pracę w trasie. Informacje dotyczące rzeczywistego czasu pracy muszą być dostępne do wglądu. Rejestr czasu pracy jest przechowywany w przedsiębiorstwie przez co najmniej rok.

Punkt 9

Klauzula o zachowaniu poziomu ochrony

Wykonanie niniejszej umowy nie stanowi w żadnym przypadku uzasadnionej podstawy dla obniżenia ogólnego poziomu ochrony pracowników kolei wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych.

Punkt 10

Dalsze działania związane z wykonywaniem umowy

Strony-sygnatariusze obserwują wykonanie i stosowanie niniejszej umowy w ramach Komitetu Dialogu Sektorowego ds. Transportu Kolejowego powołanego decyzją Komisji Europejskiej 98/500/WE.

Punkt 11

Ocena

Strony dokonują oceny postanowień umowy po dwóch latach od jej podpisania w świetle pierwszych doświadczeń związanych z rozwojem interoperacyjnego transportu transgranicznego.

Punkt 12

Przegląd

Strony dokonują przeglądu powyższych postanowień po dwóch latach od zakończeniu okresu wdrożenia określonego decyzją Rady, wprowadzającą w życie niniejszą umowę.

Bruksela, dnia 27 stycznia 2004 r.

W imieniu CER

Giancarlo CIMOLI
Prezes

Johannes LUDEWIG
Dyrektor Wykonawczy

Francesco FORLENZA
Przewodniczący Grupy Dyrektorów ds. Zasobów Ludzkich

Jean-Paul PREUMONT
Doradca ds. Spraw Społecznych

W imieniu ETF

Norbert HANSEN
Przewodniczący Sekcji Kolei

Jean-Louis BRASSEUR
Wiceprzewodniczący Sekcji Kolei

Doro ZINKE
Sekretarz Generalny

Sabine TRIER
Sekretarz Polityczny

ZAŁĄCZNIK

Wykaz oficjalnych granicznych stacji kolejowych położonych poza obrębem 15 km w stosunku do których stosowanie umowy jest dobrowolne

RZEPIN (PL)

TUPLICE (PL)

ZEBRZYDOWICE (PL)

DOMODOSSOLA (IT)
