



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

BIULETYN

Z posiedzenia:

■ **RADY OCHRONY PRACY**
(NR 13)

Nr 1368/VI kad.
21.10.2008 r.

Tekst bez autoryzacji

Nr 1368/VI kad.

Rada Ochrony Pracy (nr 13)

21 października 2008 r.

Rada Ochrony Pracy, obradująca pod przewodnictwem poseł **Izabeli Mrzygłockiej (PO)**, przewodniczącej Rady i prof. **Danuty Koradeckiej**, zastępcy przewodniczącej Rady, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **przyjęcie stanowisk Rady Ochrony Pracy w sprawie kontroli legalności zatrudnienia, bezpieczeństwa i higieny pracy w rolnictwie,**
- **„Przestrzeganie przepisów o czasie pracy, ze szczególnym uwzględnieniem czasu pracy w firmach transportowych” – materiały przygotowane przez głównego inspektora pracy, Ministerstwo Infrastruktury oraz Inspekcję Transportu Drogowego,**
- **„Bezpieczeństwo i higiena pracy kierowców” – materiały przygotowane przez Ministerstwo Infrastruktury, Instytut Transportu Samochodowego, Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy oraz Instytut Medycyny Pracy,**
- **sprawy bieżące.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Bronisław Komorowski** Marszałek Sejmu RP, **Stefan Niesiołowski** Wicemarszałek Sejmu RP, **Tadeusz Zając** główny inspektor pracy wraz ze współpracownikami, prof. **Danuta Koradecka** dyrektor Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego wraz ze współpracownikami, **Bogdan Oleksiak** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, dr **Eugenia Gienieczko** dyrektor Departamentu Prawnego Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej, **Tomasz Połec** główny inspektor transportu drogowego, **Piotr Buchwald** prezesa Wyższego Urzędu Górniczego, **Andrzej Urban** zastępca głównego inspektora nadzoru budowlanego, **Zbigniew Lewicki** zastępca głównego inspektora ochrony środowiska, **Edward Menes** zastępca dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, **dr Ewa Wągrowaska-Koski** członek Rady Naukowej Instytutu Medycyny Pracy wraz ze współpracownikami, **Andrzej Radzikowski** wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, **Jerzy Langer** wiceprzewodniczący Komisji Krajowej Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”, **Włodzimierz Sztern** wiceprzewodniczący Forum Związków Zawodowych, **Jerzy Bartnik** prezes Związku Rzemiosła Polskiego, **Zbigniew Żurek** wiceprzewodniczący Business Centre Club, **Lech Pilawski** dyrektor generalny Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”, **Henryk Michałowicz** przedstawiciel Konfederacji Pracodawców Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Ewa Sikorska**, **Joanna Mazurkiewicz** – z sekretariatu Rady w Biurze Prawnym i Spraw Pracowniczych.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Otwieram posiedzenie Rady Ochrony Pracy. Witam przedstawicieli organów i urzędów państwowych oraz organizacji społecznych, przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej, Inspekcji Transportu Drogowego, Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego, Instytutu Medycyny Pracy, Instytutu Transportu Samochodowego. Witam głównego inspektora pracy wraz ze współpracownikami. Witam członków Rady Ochrony Pracy.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia przewiduje: przyjęcie stanowisk Rady Ochrony Pracy w sprawie kontroli legalności zatrudnienia – referuje pan przewodniczący Zbigniew Żurek, bezpieczeństwa i higieny pracy w rolnictwie oraz wypadków przy pracy i chorób zawodowych rolników, ich przyczyn i okoliczności – referuje pani przewodnicząca prof. Danuta Koradecka. Następnie zajmiemy się przestrzeganiem przepisów o czasie pracy, ze szczególnym uwzględnieniem czasu pracy w firmach transportowych – materiały zostały przygotowane przez głównego inspektora pracy, Ministerstwo Infrastruktury oraz Inspekcję Transportu Drogowego. Kolejny punkt to – „Bezpieczeństwo i higiena pracy kierowców” – materiały przygotowane przez Ministerstwo Infrastruktury, Instytut Transportu Samochodowego, Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy oraz Instytut Medycyny Pracy. Ostatnim punktem porządku dziennego są sprawy bieżące. Marszałek Sejmu zwrócił się z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie powołania na stanowisko zastępcy głównego inspektora pracy pan dr Mariana Liwo.

Następne posiedzenie Rady odbędzie się 4 listopada br.

Chciałabym poinformować, że w dniu dzisiejszym o godz. 12.00 rozpoczyna się posiedzenie Sejmu. Zatem o godz. 11.55 posłowie opuszczą posiedzenie, aby wziąć udział w głosowaniach. Po głosowaniach powrócą na posiedzenie Rady. W tym czasie posiedzenie Rady Ochrony Pracy będzie prowadziła pani przewodnicząca Danuta Koradecka.

Czy państwo wyrażają zgodę na proponowany porządek dzienny?

Zastępca przewodniczącego Rady Ochrony Pracy Jerzy Langer:

Uważam, że tak istotne decyzje Rady Ochrony Pracy, jak opiniowanie kandydatury na zastępcę głównego inspektora pracy powinno być poprzedzone wcześniejszym – przed posiedzeniem Rady – rozdaniem noty biograficznej, tak abyśmy mogli przeprowadzić konsultacje we własnych środowiskach. Nie reprezentuję tutaj samego siebie, lecz związek zawodowy.

Nie otrzymałem noty biograficznej kandydata. Ponownie z zaskoczenia wprowadza się w sprawach bieżących tak istotny punkt, jak opiniowanie kandydata na zastępcę głównego inspektora pracy.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Chciałabym wyjaśnić, że dotychczas zawsze była taka praktyka. Od następnego razu uwzględnię uwagi pana przewodniczącego. Mamy przygotowaną notę biograficzną. Sekretariat rozda ją wszystkim członkom Rady.

Czy są inne uwagi do porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń.

Czy jest sprzeciw wobec proponowanego porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń. Stwierdzam, że porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia został przyjęty.

Przechodzimy do punktu pierwszego. Proszę pana przewodniczącego Zbigniewa Żurka o przedstawienie propozycji stanowiska w sprawie kontroli legalności zatrudnienia.

Zastępca przewodniczącego Rady Ochrony Pracy Zbigniew Żurek:

Omawialiśmy tę kwestię na posiedzeniu w dniu 5 sierpnia br. Mieliśmy przyjąć stanowisko na poprzednim posiedzeniu. Wstrzymaliśmy się z przyjęciem stanowiska, ponieważ główny inspektor pracy pan Tadeusz Zając przekazał nam uzupełnienie do raportu. Państwo otrzymaliście ten materiał.

Przedstawię projekt stanowiska Rady Ochrony Pracy w sprawie raportu Państwowej Inspekcji Pracy „Kontrola legalności zatrudnienia”:

„Rada Ochrony Pracy podczas posiedzenia w dniu 5 sierpnia 2008 r. rozpatrzyła raport Państwowej Inspekcji Pracy «Kontrola legalności zatrudnienia». Raport zawiera wyniki kontroli i analizę: legalności zatrudnienia i innej pracy zarobkowej, także poprzez umowy cywilnoprawne – obywateli polskich i cudzoziemców, agencji zatrudnienia, skutków naruszeń, w szczególności w zakresie ubezpieczeń pracowników.

Rada Ochrony Pracy przyjęła do wiadomości uzupełnienie raportu Państwowej Inspekcji Pracy pt. «Analiza procesu zatrudniania i kształcenia pracowników służb kontroli legalności zatrudnienia przejętych z urzędów wojewódzkich», które zostało przekazane do Rady przez głównego inspektora pracy 25 września 2008 r.

Kontrole te były prowadzone pomiędzy 1 lipca 2007 r. a 30 czerwca 2008 r., czyli w ciągu pierwszego roku od wejścia w życie nowej ustawy o Państwowej Inspekcji Pracy, która poszerzyła kompetencje PIP o badanie legalności zatrudnienia.

W tym czasie przeprowadzono ponad 26 tys. kontroli, sprawdzono legalność zatrudnienia blisko 2 milionów osób u przeszło 25 tys. przedsiębiorców. W ponad połowie skontrolowanych podmiotów stwierdzono nieprawidłowości – o różnym ciężarze uchybień. Nielegalne zatrudnienie stwierdzono u 21% kontrolowanych jednostek, w co szóstym przedsiębiorstwie ujawniono nieprawidłowości w opłacaniu składek na Fundusz Pracy. Nieprawidłowości przy zatrudnianiu na umowy cywilnoprawne stwierdzono u co pięćdziesiątego (2%), tak zatrudnionego. Co dziesiąta firma spośród tych zatrudniających cudzoziemców czyniła to nielegalnie. 7% kontrolowanych agencji zatrudnienia prowadziło działalność nielegalnie.

Rada Ochrony Pracy pozytywnie ocenia przejęcie przez Państwową Inspekcję Pracy funkcji kontrolnych legalności zatrudnienia. Efektem jest większa wykrywalność wykroczeń, a nawet zdarzających się przestępstw.

Wiele nieprawidłowości przy zatrudnianiu cudzoziemców w Polsce wynika z tego, że przepisy są rozproszone po wielu aktach prawnych, przez co nierzadko stają się niespójne. Rada Ochrony Pracy zwraca się do MPiPS o analizę tego zjawiska oraz podjęcie prac nad uproszczeniem prawa w tym zakresie.

W celu podniesienia efektywności działań Państwowej Inspekcji Pracy, szczególnie przy kontroli legalności zatrudnienia – Rada Ochrony Pracy zaleca możliwie częste działania wspólne z policją, strażą graniczną czy innymi organami oraz koordynację współpracy z ZUS, KRUS i właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Biorąc pod uwagę mobilność zatrudnionych na rynku pracy Rada Ochrony Pracy uważa za niezbędne udostępnienie PIP (na uzgodnionych warunkach i w zgodzie z prawem) dostępu do baz danych urzędów pracy, ZUS i FUS.

Rada Ochrony Pracy postuluje pilne stworzenie centralnego rejestru zezwoleń na pracę cudzoziemców, który mógłby być prowadzony przez MSWiA. Niezależnie od powyższego – procedury zatrudniania cudzoziemców winny być znacznie uproszczone a system wydawania wiz osobom udającym się do pracy w Polsce – przyjazny.

Zdaniem Rady Ochrony Pracy należy rozważyć zbudowanie przez MPiPS w oparciu o urzędy pracy – systemu pośrednictwa pracy dla obcokrajowców, pomocnego polskim przedsiębiorcom w poszukiwaniu pracowników.

Rada Ochrony Pracy widzi konieczność wprowadzenia ułatwień dla legalnego zatrudniania przy doraźnych pracach pomocniczych, szczególnie tych, które nie stanowią podstawowego źródła dochodów”.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Czy państwo mają uwagi do przedstawionego projektu stanowiska? Nie widzę zgłoszeń.

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za przyjęciem stanowiska w brzmieniu zaproponowanym przez pana przewodniczącego Zbigniewa Żurka? Kto jest przeciw? Nie widzę. Kto wstrzymał się od głosu? Nie widzę.

Stwierdzam, że Rada jednogłośnie przyjęła stanowisko w sprawie raportu Państwowej Inspekcji Pracy „Kontrola legalności zatrudnienia”.

Proszę panią prof. Koradecką o przedstawienie projektu stanowiska w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w rolnictwie.

Zastępca przewodniczącego Rady Ochrony Pracy, dyrektor Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego prof. Danuta Koradecka:

Projekt stanowiska dotyczy informacji o bezpieczeństwie i higienie pracy w gospodarstwach rolnych, przygotowanych przez Państwową Inspekcję Pracy, Kasę Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego oraz Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, z którymi Rada zapoznała się na posiedzeniu w dniu 9 września br.

Rada pozytywnie oceniła działania prewencyjne prowadzone przez KRUS, które przyczyniają się do systematycznego zmniejszania się liczby wypadków w gospodarstwach rolnych. Równocześnie Rada zwraca uwagę na fakt, że stan bezpieczeństwa w rolnictwie jest nadal niezadowolający. Wskaźnik częstotliwości wypadków na 1000 zatrud-

nionych wynosi 11,6 i jest wyższy od średniego wskaźnika w poszczególnych sektorach gospodarki, gdzie kształtował się w 2007 r. na poziomie 8,92. Szczególny niepokój wzbudza utrzymujący się brak bezpieczeństwa podczas użytkowania maszyn oraz środków transportu rolniczego. Powszechne jest dopuszczanie dzieci do prac rolniczych, przy czym aż 44% z nich uczestniczy w pracach niebezpiecznych lub szkodliwych. Skutki tej niedopuszczalnej praktyki trudno ocenić, gdyż od 2004 roku wypadki dzieci w rolnictwie zostały usunięte ze statystyki. Ograniczone jest rozpoznawanie chorób zawodowych wśród rolników. Problemem jest także brak ich świadomości o szkodliwości użytkowania materiałów zawierających azbest. U podłoża tych wysoce niekorzystnych zjawisk leży między innymi niedostateczna edukacja w zakresie bezpieczeństwa na poziomie szkół podstawowych i ponadpodstawowych, w tym także zawodowych szkół rolniczych.

W związku z powyższym Rada Ochrony Pracy uważa za niezbędne podjęcie intensywnych działań w celu poprawy stanu istniejącego, a w szczególności: pogłębienie współpracy KRUS z Państwową Inspekcją Pracy w zakresie kształtowania warunków pracy w rolnictwie, wzmocnienie prowadzonych przez KRUS i PIP działań prewencyjnych ukierunkowanych na zapewnienie bezpieczeństwa użytkowania maszyn i środków transportu rolniczego, wprowadzenie obowiązku badania i rejestrowania wszystkich wypadków w rolnictwie, w tym także wypadków wśród dzieci, zapewnienie lepszej prewencji i rozpoznawania chorób zawodowych wśród rolników, w szczególności przez lekarzy rodzinnych pracujących na wsi, realizację przez KRUS i PIP działań prewencyjnych skierowanych na zapewnienie bezpiecznej eliminacji materiałów zawierających azbest w gospodarstwach wiejskich, zapewnienie kształcenia nauczycieli szkół rolniczych zawodowych oraz szkolnictwa powszechnego celem realizacji programów nauczania obejmujących zagadnienia bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, wprowadzenie mechanizmów ekonomicznych zachęcających do poprawy warunków pracy w gospodarstwach. Mechanizmy represyjne czy kontrolne, ze względu na stan prawny są mało skuteczne i właściwie w tym przypadku niedostępne.

Dla usystematyzowania powyższych działań celowe jest opracowanie przez ministra rolnictwa i rozwoju wsi programu poprawy stanu bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia ludności wiejskiej. Wskazane jest odpowiednie wykorzystanie w jego realizacji funduszy strukturalnych.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Otwieram dyskusję. Czy są uwagi do przedstawionej propozycji stanowiska? Nie widzę zgłoszeń.

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za przyjęciem stanowiska zgodnego z propozycją przedstawioną przez panią profesor? Kto jest przeciw? Nie widzę. Kto wstrzymał się od głosu? Nie widzę.

Stwierdzam, że Rada jednogłośnie przyjęła stanowisko w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w rolnictwie.

Przechodzimy do punktu drugiego porządku dziennego – „Przestrzeganie przepisów o czasie pracy, ze szczególnym uwzględnieniem czasu pracy w firmach transportowych”. Materiały zostały przygotowane przez głównego inspektora pracy, Ministerstwo Infrastruktury oraz Inspekcję Transportu Drogowego.

Proszę o zabranie głosu głównego inspektora pracy pana Tadeusza Zająca.

Główny inspektor pracy Tadeusz Zając:

Przedmiotem zainteresowania naszego urzędu pozostaje w dalszym ciągu problematyka przestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy. Z analiz dokonywanych przez inspektorów pracy wynika, że zdarzają się nieprawidłowości polegające na niewłaściwym ich stosowaniu. Polegają one np. na niezgodnym z przepisami prowadzeniu ewidencji czasu pracy, zatrudnianiu bez zachowania prawa do nieprzerwanego odpoczynku i z pominięciem zasady 5-dniowego tygodnia pracy.

Podstawową przyczyną tych nieprawidłowości jest – jak wynika z raportów inspektorów pracy – zbyt mała liczba zatrudnionych pracowników. Ochronna funkcja norm czasu pracy polega przede wszystkim na zakazie zbyt długiego pozostawiania w dyspozycji pracodawcy. Zważywszy jednak na dużą ilość pracy i zbyt małą obsadę kadrową

dostępni pracownicy wykonują pracę powyżej dopuszczalnych norm czasu pracy, jak również pracę w niedziele i święta.

Zatem szczególnie ważne wydaje się, aby Państwowa Inspekcja Pracy brała czynny i konsekwentny udział w poprawianiu praworządności w tym zakresie. Niezbędne są szeroko zakrojone działania prewencyjne, szkolenia czy seminaria, które zapoznają pracodawców z metodami prawidłowego gospodarowania dostępnym czasem pracy. Szczególnie ważne staje się to w dziedzinach, w których zbyt długi dzień pracy może stać się zagrożeniem dla życia lub zdrowia ludzkiego, czyli takich, jak transport.

Państwowa Inspekcja Pracy posiada przygotowaną kadrę do prowadzenia tego typu działań, także o charakterze prewencyjnym. Na podstawie jej doświadczenia można doprowadzić do znacznego zmniejszenia zakresu analizowanych nieprawidłowości. W tym zakresie na pewno potrzebne jest nasze współdziałanie np. z Inspekcją Transportu Drogowego. Wyniki naszych szczegółowych kontroli przedstawi zastępca głównego inspektora pracy pani Anna Tomczyk.

Zastępca głównego inspektora pracy Anna Tomczyk:

Analiza przestrzegania przepisów o czasie pracy jest corocznie wykonywana przez inspektorów pracy zarówno w trakcie kontroli przeprowadzonych w wyniku skarg pokrzywdzonych pracowników, jak również w ramach odrębnego tematu „Przestrzeganie przepisów o czasie pracy”. Celem tych kontroli jest ustalenie rodzaju i przyczyn występujących nieprawidłowości, ich wyeliminowanie, a w konsekwencji wyegzekwowanie prawidłowego stosowania przepisów w praktyce.

W trakcie przeprowadzonych czynności kontrolnych najczęściej nieprawidłowości stwierdzono wśród pracodawców zatrudniających od 1 do 9 osób. Z prezentowanego wykresu wynika, że wraz ze wzrostem liczby zatrudnionych pracowników problem nieprzebrzegania przepisów o czasie pracy wyraźnie maleje. Najmniejszą liczbę uchybień odnotowano w dużych zakładach zatrudniających od 250 pracowników – 5%.

Kontrole przestrzegania przepisów o czasie pracy były przeprowadzane w różnych dziedzinach gospodarki. Najwięcej naruszeń wystąpiło w handlu i naprawach. Na drugim miejscu znalazło się przetwórstwo przemysłowe. Kolejne miejsca w omawianym zakresie zajęły: obsługa nieruchomości, budownictwo, transport i składowanie, hotele i restauracje oraz ochrona zdrowia.

Analiza przeprowadzonych przez inspektorów pracy czynności kontrolnych pozwala stwierdzić, że najczęstsze naruszenia przepisów o czasie pracy dotyczą m.in. niezamieszczenia lub błędnego zamieszczenia w układzie zbiorowym pracy, regulaminie pracy lub w obwieszczeniach, informacji o systemach czasu pracy, rozkładach czasu pracy i przyjętych okresach rozliczeniowych. Brak tych danych i błędy spowodowały, że pracownicy nie wiedzieli, w jakim systemie czasu pracy pracują, a tym samym nie mogli skutecznie dochodzić swoich należności z tytułu np. pracy w godzinach nadliczbowych czy w porze nocnej.

Kolejną nieprawidłowością stwierdzoną w trakcie czynności kontrolnych jest zatrudnianie pracowników z naruszeniem przepisów o minimalnym odpoczynku dobowym i tygodniowym.

Jak wynika z prezentowanego wykresu, w analizowanym okresie wzrosła liczba przypadków niezapewniania pracownikom co najmniej 11-godzinnego nieprzerwanego odpoczynku dobowego oraz co najmniej 35-godzinnego odpoczynku tygodniowego.

Uchybienia dotyczące udzielania nieprzerwanych odpoczynków dobowych i tygodniowych związane są przede wszystkim z planowaniem zbyt długiego dnia pracy i naruszeniem odpoczynków przez polecenie pełnienia zbyt długich dyżurów, czy zlecaniem pracy w godzinach nadliczbowych.

Czynności kontrolne wskazują na stale wysoką liczbę pracodawców, u których dochodzi do przekraczania dobowego i przeciętnie tygodniowego wymiaru czasu pracy. W 2006 r. liczba takich przypadków wynosiła ponad 2000, a w 2007 r. – ponad 2100. Natomiast w I połowie 2008 r. odnotowano blisko 1000 nieprawidłowości. W praktyce, co często podkreślają pracodawcy, zapotrzebowanie na pracę jest tak duże, iż w trakcie

trwania okresu rozliczeniowego zleca jest dodatkowa pracy, aby zapewnić realizację podejmowanych zadań.

Wyniki przeprowadzonych kontroli pozwalają stwierdzić, że wzrasta liczba nieprawidłowości dotyczących zatrudniania pracowników powyżej dopuszczalnej liczby godzin nadliczbowych. W 2006 r. stwierdzono w tym zakresie 988 nieprawidłowości, natomiast w 2007 r. – prawie 1200.

W tym miejscu chciałabym wyjaśnić, że w materiale, który przekazaliśmy są błędy literowe. Dzisiaj dostarczyliśmy erratę do str. 6.

W omawianym okresie wzrosła liczba pracodawców, którzy zatrudniają pracowników przez więcej niż 5 dni w tygodniu w przyjętym okresie rozliczeniowym. Należy pamiętać, że takie zatrudnienie jest prawnie dopuszczalne, ale musi zostać zrekomensowane dniem wolnym od pracy w innym terminie. W ponad połowie kontrolowanych przypadków praca w dzień wolny nie była rekompensowana pracownikom innym dniem wolnym od pracy.

Natomiast w ostatnim okresie zauważalna jest tendencja malejąca, jeśli chodzi o liczbę stwierdzonych nieprawidłowości związanych z nieprowadzeniem ewidencji czasu pracy. Podobnie liczba stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie prowadzenia ewidencji sukcesywnie spada.

Uchybienia polegały przede wszystkim na niewłaściwym ewidencjonowaniu dziennych oraz tygodniowych wymiarów czasu pracy poszczególnych pracowników. Z reguły zaniżano wymiar czasu pracy, aby uniknąć ujawnienia pracy w godzinach nadliczbowych. Nie prowadzono również indywidualnych kart ewidencji czasu pracy, albo też nie dokumentowano w nich wykorzystywania urlopów wypoczynkowych, czy udzielania dni wolnych w zamian za pracę w niedziele, święta oraz dni wolne wynikające z przeciętnie pięciodniowego tygodnia pracy.

W omawianym okresie inspektorzy pracy wydali łącznie 120.609 wniosków w wystąpieniach o usunięcia naruszeń stwierdzonych podczas kontroli. Pracodawcy zrealizowali 79% wydanych wniosków. Inspektorzy nałożyli 14.863 mandatów karnych na kwotę blisko 13.000 tys. zł. W 1650 sprawach skierowali do sądu wnioski o ukaranie.

Od kilku lat stałym elementem działalności kontrolno-nadzorczej Państwowej Inspekcji Pracy jest dokonywanie oceny przestrzegania przepisów prawa pracy w firmach transportowych. Inspektorzy pracy prowadzą kontrole kompleksowe obejmujące zarówno zagadnienia praworządności w stosunkach pracy, jak i bezpieczeństwo i higienę pracy. Natomiast szczególny nacisk kładziemy na problematykę przestrzegania przepisów o czasie pracy, zważywszy na bezpośredni wpływ tych przepisów na zdrowie i życie ludzkie.

W omawianym okresie przeprowadzono 422 kontrole przestrzegania przepisów o czasie pracy w firmach transportowych. Głównym przedmiotem zainteresowania inspektorów była kontrola przestrzegania przepisów o czasie pracy kierowców.

Prezentowany wykres ilustruje rodzaj i liczbę nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli. Najwięcej nieprawidłowości notuje się w zakresie nierzetelnego prowadzenia ewidencji czasu pracy. Najczęstsze nieprawidłowości polegały na niewykazywaniu faktycznie przepracowanej liczby godzin, a w szczególności na nieewidencjonowaniu pracy w godzinach nadliczbowych.

Kontrole wykazały również nieprawidłowości w zakresie zatrudniania pracowników z naruszeniem przepisów o minimalnym odpoczynku dobowym. Zdecydowanie mniejsza była natomiast liczba nieprawidłowości związanych z niezapewnieniem pracownikom minimalnego odpoczynku tygodniowego.

Nieprawidłowości polegające na naruszeniu przepisów o czasie pracy w branży transportowej spowodowane są najczęściej nieznaną przepisów lub zbyt dużą liczbą zlecanych zadań, których wykonanie nie jest możliwe w ramach powszechnie obowiązujących norm czasu pracy. Pracodawcy w wielu przypadkach nie rozróżniają również pojęcia czasu pracy i czasu prowadzenia pojazdu. W ocenie pracodawców jedynie czas prowadzenia pojazdu jest czasem pracy. Natomiast odbywane, zgodnie z ustawą, postoje, obsługa codzienna pojazdów oraz ustawowe przerwy w pracy pracodawcy traktują jako czas wolny i nie zaliczają tych czynności do czasu pracy kierowców.

Z przeprowadzonych czynności nadzorczo-kontrolnych wynika, że podstawową przyczyną występowania wskazanych w opracowaniu nieprawidłowości jest przede wszystkim zbyt mała liczba zatrudnianych osób. Dość często zdarza się bowiem, że powszechnie obowiązująca przeciętna maksymalna 48-godzinna norma czasu pracy, włącznie z pracą w godzinach nadliczbowych w przyjętym okresie rozliczeniowym, nie jest wystarczająca wobec zapotrzebowania na pracę u jednego pracodawcy. Ponadto zatrudnianie zbyt małej liczby osób, w stosunku do rosnących potrzeb pracodawców, doprowadza w konsekwencji do naruszania przepisów o czasie pracy. Pracodawcy nie mają odpowiedniej liczby pracowników, aby zapewnić sprawne funkcjonowanie zakładu pracy.

Należy też stwierdzić, że nieprawidłowości polegające na naruszeniu przepisów o czasie pracy w dużej mierze spowodowane są brakiem znajomości przepisów prawa przez właścicieli zakładów pracy oraz firm obsługujących ich w zakresie kadrowo-płacowym, a także brakiem szkoleń kadry zarządzającej.

Analiza przyczyn występujących nieprawidłowości wskazuje na potrzebę dalszych kontroli w zakresie przestrzegania przepisów o czasie pracy. Niezbędne jest również prowadzenie szkoleń i seminariów podnoszących poziom wiedzy na temat obowiązujących przepisów o czasie pracy.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Dziękuję bardzo. Czy pan dyrektor Bogdan Oleksiak z Ministerstwa Infrastruktury chciałby uzupełnić wypowiedź pani inspektor?

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Bogdan Oleksiak:

Zostały przekazane obszerne informacje, zatem wydaje mi się, że nie ma takiej potrzeby. Jeżeli jednak są jakieś pytania, to jestem do dyspozycji.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Czy główny inspektor transportu drogowego pan Tomasz Połec chciałby uzupełnić przekazane informacje?

Główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połec:

Otrzymaliście państwo obszerne materiały. Chciałbym tylko zwrócić uwagę, że prowadzona od 6 lat kontrola Inspekcji Transportu Drogowego dotyczy tylko wąskiego aspektu tego, co chronione jest przepisami prawa pracy, czyli generalnie działalności kierowców zarówno na drodze, jak i w przedsiębiorstwach transportowych. Skala i specyfika naruszeń stwierdzanych przez inspektorów transportu drogowego nie zmienia się od lat. Co ciekawe – nie ma praktycznie różnic między naszymi przedsiębiorcami i kierowcami a kontrolowanymi przez nas przedsiębiorcami i kierowcami zagranicznymi.

Od 1 stycznia do 31 sierpnia br. przeprowadziliśmy ponad 90 tys. kontroli drogowych. Stwierdziliśmy ogółem 95 tys. naruszeń, z czego aż 73% dotyczy naruszeń przepisów o czasie pracy. Wydaje się zatem, że jest jeszcze sporo do zrobienia w tym zakresie. Z tych 73% naruszeń dotyczących przepisów o czasie pracy, część stanowią bardzo poważne naruszenia, część – to błaha, które są wykroczeniami przeciwko przepisom ustawy.

Chciałbym jednak podkreślić, że nie odnotowujemy już przypadków, które stwierdzaliśmy jeszcze kilka lat temu. Tachografy dokumentujące aktywność kierowcy ujawniały sytuacje, kiedy kierujący pojazdem jechał bez przerwy po kilkanaście godzin. Obecnie większość naruszeń dotyczy złamania obowiązujących przepisów wspólnotowych, które ściśle reglamentują aktywność kierowcy i czas odpoczynku. Natomiast skończyła się era naruszeń obciążonych dużym stopniem szkodliwości społecznej – potencjalne skutki zdarzenia drogowego z udziałem samochodu ciężarowego czy autobusu zagrażają nie tylko kierowcy, ale wszystkim innym użytkownikom dróg.

Jeżeli byłyby pytania szczegółowe, to jestem do dyspozycji Rady.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Otwieram dyskusję. Proszę bardzo, pan przewodniczący Żurek.

Zastępca przewodniczącego Rady Ochrony Pracy Zbigniew Żurek:

W podsumowaniu opracowania Państwowej Inspekcji Pracy stwierdza się m.in., że nieprawidłowości polegające na naruszeniu przepisów o czasie pracy w dużej mierze spowodowane są brakiem znajomości przepisów prawa przez właścicieli zakładów pracy oraz firm obsługujących. Na str. 2 tego opracowania jest napisane, że najczęściej nieprawidłowości stwierdzono wśród pracodawców zatrudniających od 1 do 9 osób.

Moim zdaniem, te dwa stwierdzenia stanowią logiczną całość. Pojawia się pytanie o przyczyny tej sytuacji. Analizowaliśmy ten problem w Business Centre Club. Doszliśmy do wniosku, że jednym z głównych powodów, który skutkuje takimi przyczynami, jest przeregulowane i nadmiernie skomplikowane polskie prawo, szczególnie przepisy dotyczące czasu pracy. Zatem zmiana i uproszczenie prawa mogłoby spowodować, że nie występowałyby, tak wielka liczba nieprawidłowości.

Skąd ten wniosek? Zwracam uwagę, że im mniejsze przedsiębiorstwo, tym mniej wyspecjalizowane służby prawne. Zatem wydaje się, że im mniejsze przedsiębiorstwo, tym więcej naruszeń. Można byłoby ich uniknąć zmieniając przepisy prawa o czasie pracy.

W kilku miejscach opracowania przedłożonego przez PIP podane są liczby naruszeń, które ilustrują wprawdzie tendencje – wzrostowe lub zanikowe – w poszczególnych latach, natomiast brakuje odniesienia do całości. Jeżeli np. stwierdzono 900 naruszeń, to w ilu wypadkach wszystko jest w porządku, jak ta kwestia przedstawia się procentowo. Prosiłbym panią inspektor o uzupełnienie tego dzisiaj lub w terminie późniejszym. Mielibyśmy wówczas wiedzę o skali procentowej tego zjawiska.

Członek Rady Ochrony Pracy Jan Rulewski:

Chciałbym zaapelować, aby w przyszłych opracowaniach uwzględnić stanowiska instytucji, które zajmują się transportem – lotniczym, morskim, szynowym.

Chciałbym też zwrócić uwagę, że transport bezpośrednio wykonują nie tylko pracownicy, ale również firmy jednoosobowe. Prawdopodobnie nie ma możliwości kontrolowania tych firm. Zatem należałoby się zastanowić nad tym problemem. Niewątpliwie liczba tych firm jest pokaźna, co ma wpływ na bezpieczeństwo, zwłaszcza na drogach, choć transport lotniczy też jest wykonywany przez firmy jednoosobowe.

Zastępca przewodniczącego Rady Ochrony Pracy Jerzy Langer:

Polemizowałbym z wnioskami kolegi Żurka dotyczącymi małych przedsiębiorstw. Wydaje mi się, że wyniki kontroli wskazują, że w małych firmach nieprzestrzeganie obowiązującego prawa jest wymuszane tym, że pracownicy tych firm nie mają możliwości obrony. Nie mają możliwości utworzenia związku zawodowego i wpływania na pracodawcę w celu przestrzegania obowiązującego prawa.

Uważam, że wniosek dotyczący liberalizacji prawa jest także nietrafny. Prowadzi bowiem do stwierdzenia, że należałoby zlikwidować Kodeks pracy i Kodeks drogowy, wówczas nie byłoby problemu z ich przestrzeganiem.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Wyjątkowo udzielię głosu panu przewodniczącemu Żurkowi. Nie chciałabym bowiem, aby nasza dyskusja przerodziła się w polemikę.

Zastępca przewodniczącego Rady Ochrony Pracy Zbigniew Żurek:

Nie przypominam sobie, żebym mówił o liberalizacji prawa. Mówiłem wyłącznie o uproszczeniu prawa, a to są dwie różne sprawy.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Lista mówców w dyskusji została wyczerpana. Proszę pana ministra Zająca o zabranie głosu.

Główny inspektor pracy Tadeusz Zając:

Przepisy o czasie pracy są jedną z kluczowych dziedzin, którą Państwowa Inspekcja Pracy zajmuje się od wielu lat z różnym skutkiem. Chciałbym zwrócić uwagę, że polskie prawo w tym zakresie jest skonstruowane na zasadzie bardzo wielu interpretacji. Wyniki kontroli dowodzące, że lepsza sytuacja jest w większych zakładach pracy, gorsza w mniejszych, świadczą o istniejącym niezrozumieniu funkcji ochronnej czasu pracy.

Wiele kwestii w tym zakresie jest niestety mylących. Jeżeli pracownik pracuje w firmie A 8 godzin dziennie, 40 godzin tygodniowo, to kiedy pracuje ponad tę normę, to traktujemy to jako pracę w godzinach nadliczbowych. Jeżeli natomiast ten pracownik przejdzie w tym samym dniu lub tygodniu do firmy B, gdzie będzie w tym samym wymiarze czasu wykonywał kolejną pracę, to jest to zgodne z Kodeksem pracy. Może pracować 16 godzin dziennie u dwóch różnych pracodawców i nic się nie dzieje. Jeżeli natomiast pracuje 16 godzin u jednego pracodawcy, to następuje bardzo poważne naruszenie prawa pracy.

Pojawia się fundamentalne pytanie – czy ustawodawca nie powinien zdecydować, w jaki sposób traktujemy ochronną normę czasu pracy w odniesieniu do indywidualnego pracownika. W mojej ocenie jest to kluczowa sprawa dla zrozumienia ochronnej funkcji przepisów o czasie pracy.

Przypominam, że norma jest sztywna. Na pewno musimy wykonać bardzo poważną pracę w tym zakresie. Dlatego, że naruszenia normy czasu pracy są pierwotną przyczyną wielu wypadków i wielu nieszczęść ludzkich. Państwowa Inspekcja Pracy na pewno nie ustanie w wysiłkach, aby, wspólnie z innymi organami nadzoru, zastanowić się nad lepszą metodologią wykonywania tych kontroli, ale przede wszystkim nad cierpliwym wyjaśnianiem znaczenia czasu pracy, ważnej roli jaką w tym zakresie ma do spełnienia Inspekcja Pracy i każdy pracodawca.

W mojej ocenie, pracodawcy w większości bagatelizują problematykę czasu pracy, ale z drugiej strony, są często zdezorientowani wieloma interpretacjami tego samego problemu przez wiele autorytetów. Dlatego zamierzam zaproponować Radzie – może jeszcze w bieżącym roku – nasze wiążące interpretacje w niektórych dziedzinach czasu pracy, co spowodowałoby zrozumienie funkcji wykonywanych przez Państwową Inspekcję Pracy.

Oddaję głos pani inspektor Annie Tomczyk.

Zastępca głównego inspektora pracy Anna Tomczyk:

Odpowiadając panu przewodniczącemu Żurkowi chciałabym wyjaśnić, że przygotowujemy ścisłą analizę, która będzie zawierać liczbę kontroli, odniesienie do badanych zagadnień, liczbę naruszeń. Otrzymamy wówczas obraz przestrzegania przepisów prawa pracy. Przekażemy Radzie tę analizę.

Zastępca przewodniczącego Rady Ochrony Pracy prof. Danuta Koradecka:

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos w tym punkcie porządku dziennego?

Proszę, pan dr Łukaszewicz.

Członek Rady Ochrony Pracy Bohdan Łukaszewicz:

Odnosząc się do wystąpienia pana ministra, chciałbym zwrócić uwagę na wpływ stanu dróg. Czym innym jest 700 km drogi w Niemczech, czy Wielkiej Brytanii, a czym innym w Polsce. Obecnie, w związku z remontem trasy Śląsk–Warszawa kierowcy tirów pokonują tę trasę w ciągu 8–12 godzin. Uważam, że ta kwestia powinna być wzięta pod uwagę w aspekcie obciążenia psychicznego, fizycznego, czasu pracy, nie wspominając o płacach.

Główny inspektor pracy Tadeusz Zajac:

Zgadzam się z pana opinią. Dlatego musimy dokonać gruntownej analizy metodologii prowadzenia czynności kontrolnych w tym zakresie. Trzeba bardzo szeroko uwzględnić wszelkie aspekty wykonywania przez człowieka konkretnej pracy w konkretnym środowisku pracy. Stan dróg ma w tym przypadku kapitalne znaczenie.

Zastępca przewodniczącego Rady Ochrony Pracy prof. Danuta Koradecka:

Pytania zostały zadane, odpowiedzi udzielone. Zatem punkt drugi porządku dziennego został rozpatrzony.

Przechodzimy do punktu trzeciego, który jest ściśle związany z punktem drugim. W punkcie trzecim jest mowa o czynniku ludzkim, o ograniczonych możliwościach człowieka–kierowcy, który w tych warunkach wykonuje swoją pracę. Myślę, że niektóre kwestie dotyczące jakości pracy, zagrożeń dla pracowników transportu, będą mogły być także dyskutowane w punkcie trzecim porządku dziennego dzisiejszego posiedzenia.

Materiały zostały przygotowane przez Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy i Instytut Medycyny Pracy.

Proszę panią dr Krystynę Żużewicz z Centralnego Instytutu Ochrony Pracy o wprowadzenie. Pani doktor spędziła tysiące godzin obok kierowców tirów. Zatem jej wypowiedź będzie dotyczyła rzeczywistych warunków pracy kierowców.

Przedstawicielka Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego dr Krystyna Żużewicz:

Wykładnikiem bezpieczeństwa pracy kierowców jest wypadkowość w danej grupie zawodowej. W prezentowanym materiale przedstawiono wyniki analizy wypadków, w których poszkodowanymi byli kierowcy zawodowi, a które zdarzyły się na stanowisku pracy w trakcie wykonywania czynności kierowania pojazdem na terenie komunikacji publicznej. W analizie wypadków skupiono się na elementach wskazujących udział czynnika ludzkiego.

Utworzono dwie grupy kierowców. Pierwszą stanowią kierowcy poszkodowani w wypadkach w 2006 r. Ten rok jest ostatnim opisanym z uwzględnieniem danych w statystycznej karcie wypadków. Druga grupa – to kierowcy poszkodowani w wypadkach w latach 2002–2004. Tę analizę przeprowadzono dokonując podziału kierowców według sektorów zatrudnienia publicznego i prywatnego.

W Centralnym Instytucie Ochrony Pracy od wielu lat prowadzone są badania w ramach programu wieloletniego, dotyczące m.in. oceny czynników fizycznych występujących na stanowiskach pracy, ergonomii stanowiska pracy, analizy udziału czynnika ludzkiego w wypadkach przy pracy oraz – tego, co chcę państwu przybliżyć w jak największym zakresie – oceny zdolności pracownika do wykonywania zawodu kierowcy. To ostatnie przekłada się na opracowanie zestawu ośmiu testów psychologicznych, na podstawie których dokonywano oceny sprawności cech niezbędnych do bezpiecznego prowadzenia pojazdu w ruchu drogowym, m.in. uwagi, refleksu, sprawności umysłowej, koordynacji wzrokowo-ruchowej oraz szybkości narastania zmęczenia. Wydano trzy podręczniki do tych testów.

Prezentowany schemat ilustruje uplasowanie kierowców zawodowych w grupie wypadków drogowych opisanych przez Komendę Główną Policji. Pomarańczowe pole oznacza zawodowych kierowców poszkodowanych w wypadkach zaistniałych w trakcie wykonywania czynności kierowania środkiem transportu na terenie komunikacji publicznej. W tych wypadkach poszkodowanych zostało 433 kierowców.

Wypadki drogowe ogółem dotyczą wypadków z winy kierującego pojazdem oraz wypadków z innych przyczyn. Według danych Komendy Głównej Policji wypadki z winy kierującego pojazdem stanowią ok. 73% wypadków drogowych.

Jeżeli chodzi o skutki wypadków drogowych, to kierowcy zawodowi znaleźli się zarówno w grupie rannych, jak i zabitych. Na schemacie B wyróżniono podgrupę zaznaczoną ciemniejszym żółtym kolorem. Chodzi o kierowców, którzy przestali wykonywać zawód po wypadku drogowym na skutek ciężkich obrażeń ciała. W 2006 r. 56 osób przestało wykonywać zawód kierowcy.

Na liście pracowników poszkodowanych w wypadkach przy pracy – sporządzonej na podstawie sprawozdań z działalności Państwowej Inspekcji Pracy – od 2005 r., kierowcy zajmują pierwsze miejsce wśród najczęściej poszkodowanych w wypadkach śmiertelnych. W kategorii najczęściej poszkodowanych w wypadkach, według zawodów, kierowcy plasują się na drugim miejscu.

Kolejny schemat przedstawia czynniki wpływające na bezpieczeństwo pracy kierowcy. Można je podzielić na cztery grupy. Po pierwsze – środowisko zewnętrzne pojazdu. Tutaj proszę zwrócić uwagę na porę wykonywania jazdy. Kierowcy jeżdżą w dzień i w nocy. Następna grupa – stanowisko pracy: ergonomia stanowiska pracy, czynniki fizyczne (hałas, drgania, temperatura), stan techniczny pojazdu. Trzecia grupa – to organizacja pracy: długość trasy, czas przejazdu, przerwy na wypoczynek. Czwarta grupa czynników dotyczy kierującego pojazdem: cechy osobowości, zmęczenie, doświadczenie, sprawność psychiczna, wiek, deficyt snu, stan zdrowia. W swoich badaniach skupiliśmy się na ocenie stanowiska pracy, jego ergonomii i czynnikach fizycznych, a jeśli chodzi

o kierującego pojazdem, to szczególną uwagę zwrócono na cechy osobowości, zmęczenie, doświadczenie i sprawność psychofizyczną.

Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że zmęczenie i zaśnięcie za kierownicą było przyczyną 642 wypadków w 2006 r. Były one przyczyną śmierci 3,4% osób poszkodowanych w wypadkach drogowych. Zaśnięcie za kierownicą i zmęczenie zajmuje 12 miejsce na liście uwzględniającej 16 przyczyn wypadków drogowych oraz 7 pozycję wśród przyczyn uszeregowanych według liczby ofiar śmiertelnych.

Zmęczenie kierowców jest czynnikiem trudnym do oceny. Jest to subiektywnie odczuwany stan wewnętrzny określany jako obniżona gotowość do działania zarówno na poziomie procesów fizjologicznych, jak i psychofizycznych. Wyraża się pogorszeniem sprawności, różnorodnych funkcji poznawczych i psychomotorycznych. Zmęczenie nie można zmierzyć żadną normą.

Natomiast skutki zmęczenia i senności powinny być brane pod uwagę przez wszystkich kierowców, a także przez pracodawców. Skutki zmęczenia i senności przejawiają się w pogorszeniu nastroju, obniżonym poziomie czuwania, braku koncentracji, osłabieniu pamięci operacyjnej, osłabieniu motywacji, wzroście agresywności i spadku sprawności wykonywanej pracy. Nie można tutaj pominąć również takich elementów, jak gotowość organizmu do wysiłku fizycznego i umysłowego wynikająca z rytmiki okołodobowej procesów życiowych, pora doby – dzień, noc, stres związany z kierowaniem pojazdami, odpowiedzialność za przewożonych ludzi, za życie własne i innych użytkowników dróg, wiek, kondycja psychofizyczna i stan zdrowia kierującego pojazdem.

Sprawność psychofizyczna kierowcy zależy od też od środowiska, w którym pracuje. W środowisku pracy występują drgania, mikroklimat – niskie i wysokie temperatury, hałas – którego źródłem są nie tylko czynniki zewnętrzne, ale również to, co dzieje się wewnątrz pojazdu, czynniki chemiczne – wszystkie substancje w atmosferze, którą odycha kierowca.

Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że najbezpieczniejsza pora doby to godziny nocne. Na prezentowanym wykresie granatowe słupki oznaczają rozkład wypadków drogowych w 2006 r. według godzin zdarzenia, czarne słupki – ogół zabitych w podziale na godziny doby, zielone słupki – rannych. Wykres dowodzi, że problem wypadkowości pojawia się wówczas, kiedy jest największe natężenie ruchu drogowego. Natomiast w porze nocnej zdarza się najmniej wypadków.

Natomiast w badaniach prowadzonych w Centralnym Instytucie Ochrony Pracy obliczono tzw. wskaźnik ciężkości wypadków. Przeliczono liczbę ofiar śmiertelnych wypadków w danej godzinie na liczbę wypadków w danej godzinie z winy kierującego pojazdem. W tym przypadku otrzymano inne wyniki. Proszę spojrzeć na schemat A – godziny nocne: 25% osób ginie w wypadku. Jeżeli uwzględnimy ogół najczęściej poszkodowanych w wypadkach kierowców zawodowych, które ulegli wypadkom na drodze w trakcie wykonywania pracy, to liczba poszkodowanych kierowców w przeliczeniu na ogólną liczbę poszkodowanych w danej godzinie, to okazuje się, że ponad 30% osób ginie w godzinach nocnych. To oznacza, że co trzeci uczestnik wypadku w nocy zginie.

Jeżeli mówimy o porze doby, to trzeba również zwrócić uwagę na rozkład wypadków w zależności od liczby godzin, które upłynęły od chwili rozpoczęcia pracy do zdarzenia wypadkowego. Na schemacie A pokazano udział poszkodowanych, którzy jechali krócej niż 2 godziny. Proszę zwrócić uwagę, że jest to problem kierowców, którzy nie dosypiają w nocy. Jeżeli kierowca ulega wypadkowi po 2 godzinach jazdy o godz. 2.00, to znaczy, że rozpoczął jazdę o godz. 24.00. Wiąże się to z tym, że kierowanie pojazdem odbywa się przy obniżonej sprawności psychofizycznej. We wszystkich dokumentach oraz dyrektywach Unii Europejskiej dotyczących pracy nocnej wskazuje się na godziny 24.00–5.00, w których sprawność psychofizyczna człowieka jest najbardziej obniżona, a zdolność do wykonywania pracy – najgorsza. W tym czasie pracuje kierowca. Można uznać, że droga jest pusta i problem wypadków dotyczy kierujących pojazdami.

Chciałabym teraz zwrócić uwagę na zmęczenie. Zmęczenie najczęściej pojawia się po wykonywaniu przez wiele godzin monotonnej pracy na przemian z sytuacjami, które wymagają dużego skupienia uwagi, refleksu. Nie ma się kogo poradzić na drodze, zatem samodzielnie trzeba podejmować decyzje w deficycie czasu. Ten problem dotyczy kie-

rowców, którzy jeżdżą stosunkowo długo, powyżej 8 godzin. Kierowcy najczęściej ulegają wypadkom w godzinach wieczornych i nocnych. A zatem niekoniernie wtedy, kiedy natężenie ruchu jest największe. Ruch na drodze ustaje, a liczba poszkodowanych jest bardzo duża.

Dokonano analizy z uwzględnieniem sektora zatrudnienia – publiczny, prywatny i rodzaju pojazdów, jakimi jechali kierowcy poszkodowani w wypadkach. Analiza dotyczy danych ze statystycznej karty wypadków w latach 2002–2004. Liczba poszkodowanych w obu sektorach jest porównywalna, 340 osób w sektorze publicznym i 301 osób w sektorze prywatnym. W sektorze publicznym ponad 65% poszkodowanych w wypadkach stanowią kierowcy autobusów i tramwajów. Natomiast w sektorze prywatnym 78% poszkodowanych stanowili kierowcy samochodów ciężarowych.

Analiza poszkodowanych w wypadkach przy pracy w 2006 r. – 433 kierowców – według wydarzenia będącego odchyleniem od stanu normalnego, niezgodnego z właściwym przebiegiem procesu pracy powodującego uraz wskazuje, że obciążenie fizyczne lub psychiczne – kolor bordowy na wykresie – było przyczyną wypadku kierowców. Obciążenie psychiczne – to nagły stres, szok. Czynniki fizyczne – to hałas, światło, obciążenie układu mięśniowo-szkieletowego.

Następny wykres pokazuje procentowy udział kierowców poszkodowanych w wypadkach przy pracy według przyczyny wypadku. Proszę zwrócić uwagę, że największe pole – 41,6% dotyczy nieprawidłowego zachowania się pracownika, w tym niedostatecznej koncentracji uwagi. Następne miejsce zajmuje niewłaściwe samowolne zachowanie się pracownika – 16,2% ogółu przyczyn wypadku. Dalej – stan psychofizyczny pracownika nie zapewniający bezpiecznego wykonywania pracy – 5,8% poszkodowanych. W tym przypadku można wskazać nagłą chorobę, zdenerwowanie, spożywanie alkoholu, zmęczenie.

Zwykle porównuje się dwie grupy kierowców: młodych – mało doświadczonych i starszych. Takie porównanie prezentuje kolejny wykres. Kierowcy młodzi do 26 lat prezentują wyższy poziom sprawności intelektualnej, lepszą zdolność widzenia w mroku, lepszą adaptację wzroku po oślnieniu, ale także – co jest cechą ujemną – wyższy poziom agresywności, wysokie subiektywne przekonanie o własnej oporności na zmęczenie i zdolności do właściwego działania w trudnych sytuacjach. Natomiast kierowcy powyżej 50 lat mają dobre nawyki oraz doświadczenie w prowadzeniu pojazdem.

Chciałabym zwrócić uwagę na dobre nawyki i doświadczenie w kierowaniu pojazdem. Przedstawię to na kolejnym slajdzie. Staż pracy kierowców na zajmowanym stanowisku krótszy niż dwa lata zaznaczony jest żółtym kolorem. Uwzględniono podział na sektor publiczny i prywatny. W sektorze prywatnym ok. połowa kierowców ma bardzo małe doświadczenie, ponieważ ich staż pracy na stanowisku jest krótszy niż dwa lata. Być może są to osoby, które długo prowadzą pojazd, ale na pewno nie prowadzą tego typu pojazdu, którym spowodowały wypadek.

Kolejny slajd przedstawia charakterystykę kierowców poszkodowanych w wypadkach przy pracy ze skutkiem śmiertelnym i ciężkim uszkodzeniem ciała. Najliczniejszą grupę stanowią kierowcy w wieku 40–49 lat, ci którzy prowadzą samochody ciężarowe – najwyższy słupek – i ci, którzy mają małe doświadczenie zawodowe – krótszy niż dwa lata staż pracy. Trudniej przeprowadzić analizę dotyczącą liczby godzin, choć zwraca uwagę fakt, że nieznacznie większą grupę stanowili ci, którzy prowadzili pojazd ponad 6 godzin.

Podsumowując chciałabym zwrócić uwagę na działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa pracy kierowcy zawodowego podejmowane w Centralnym Instytucie Ochrony Pracy. Dokonujemy analizy przyczyn wypadków przy pracy, w których poszkodowanymi są kierowcy zawodowi, w celu wyznaczenia kierunków działań zmierzających do ograniczenia liczby wypadków, zwłaszcza ze skutkiem śmiertelnym czy ciężkim urazem ciała.

Prowadzimy stałą kontrolę różnego typu pojazdów transportu drogowego pod kątem występowania przekroczeń wartości czynników fizycznych środowiska pracy i niespełniania wymagań ergonomii stanowiska pracy kierowcy. Prowadzone są badania w zakresie wpływu czynników środowiska na sprawność psychofizyczną kierującego pojaz-

dem, co jest bardzo istotne jeśli chodzi o zmęczenie i senność. Organizujemy szkolenia kierowców, zwłaszcza o krótkim stażu pracy na stanowisku oraz tzw. kierowców flotowych, w zakresie skutków pracy nocnej, higieny snu i wypoczynku oraz psychologii ruchu drogowego.

Zastępca przewodniczącego Rady Ochrony Pracy prof. Danuta Koradecka:

Dziękuję bardzo pani doktor. Proszę panią dr Wągrowską-Koski o prezentację materiałów Instytutu Medycyny Pracy.

Członek Rady Ochrony Pracy, członek Rady Naukowej Instytutu Medycyny Pracy Ewa Wągrowska-Koski:

Przygotowany przez Instytut Medycyny Pracy materiał dotyczący zagrożeń zdrowia kierowców jest bardzo obszerny. Liczy ponad 100 stron. Zdecydowaliśmy się przedstawić państwu ten materiał na płytach CD. Materiał zrealizowany w ramach ostatnio prowadzonego programu badawczego finansowanego przez Ministerstwo Zdrowia, został opublikowany w formie monografii pod takim samym tytułem.

Pani dr Żużewicz przedstawiła problem dotyczący wypadków drogowych. Dlatego pominię ten problem, mimo że jest omówiony w naszej publikacji.

Środowisko pracy zmienia się pod wpływem uwarunkowań gospodarczych, społecznych i demograficznych. W 14 krajach europejskich i Stanach Zjednoczonych przeprowadzono interesującą ankietę dotyczącą problemu bezpieczeństwa i higieny pracy. Zwrócono uwagę na wpływ różnych czynników występujących w środowisku pracy. Praca na stanowisku kierowcy należy do środowiska pracy.

Mówiono dzisiaj o kierowcach zawodowych pracujących w transporcie drogowym. Oceniając zagrożenia na stanowiskach kierowania pojazdem nie możemy pomijać osób, które nie wykonują zawodu kierowcy, o którym mowa w ustawie o transporcie drogowym, ale również w ramach swoich obowiązków zawodowych kierują pojazdami. Są to przedstawiciele handlowi firm, osoby trudniące się handlem obwoźnym czy rolnicy rozwijający plody własnych gospodarstw rolnych. Nie można również pominąć wpływu zagrożeń związanych z kierowaniem pojazdu na stan zdrowia tych osób. Jak wskazują różne źródła, przeciętny obywatel spędza za kierownicą samochodu średnio ok. 350 godzin rocznie. Ta liczba zwiększa się w przypadku osób prowadzących pojazd zawodowo.

W Instytucie Medycyny Pracy prowadzono liczne badania, które dotyczyły różnych grup kierowców: kierowców pojazdów ciężarowych, kierowców pojazdów osobowych, kierowców prowadzących ciężkie maszyny drogowe. Ostatnio zajmowaliśmy się problemem zdrowia kierowców autobusów miejskich. Z naszych badań i z danych zawartych w literaturze wynika, że stanowisko pracy kierowcy obciążone jest wieloma różnymi czynnikami szkodliwymi i uciążliwymi dla zdrowia. Tę wieloczynnikowość na stanowisku pracy kierowcy można by przyrównywać do zróżnicowanego narażenia tylko wśród pracowników służby zdrowia.

Na dzisiejszym posiedzeniu mówiono o tych czynnikach. Przypomnę, że są to czynniki wynikające ze sposobu wykonywania pracy. Właśnie te czynniki w postaci wymuszonej pozycji ciała i stresu związanego z kierowaniem pojazdem wysuwają się na pierwsze miejsce. Natomiast czynniki mierzalne, takie jak hałas i wibracje, zajmują dalsze miejsca, jeśli chodzi o skutki zdrowotne. Wśród czynników fizycznych mówiono o wibracjach i hałasie. Omówiono również szczegółowo czynniki chemiczne.

Nie można pominąć pracy zmianowej, szczególnie w porze nocnej, skutkującej – jak słyszeliśmy – znaczną liczbą wypadków z ofiarami śmiertelnymi.

Należy pamiętać, że praca kierowcy to nie tylko kierowanie pojazdem. Wiele osób zatrudnionych na stanowisku kierowcy pełni jednocześnie funkcje załadunku i rozładunku towaru.

Oprócz typowych czynników fizycznych, chemicznych oraz czynników związanych ze sposobem wykonywania pracy nie można zapominać o dodatkowych czynnikach, które również mają wpływ na obciążenie kierowcy pracą. Na kierowcach autobusów, kierowcach komunikacji miejskiej spoczywa ogromna odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów, a także przewożonych ładunków. W tym przypadku pojawia się również możliwość występowania konfliktowych sytuacji, konieczność ścisłego przestrzegania

reżimu czasowego przewozów, wreszcie wysokie wymagania – umiejętność manewrowania dużym pojazdem w różnych warunkach drogowych.

Systematyczny w naszym kraju wzrost liczby osób kierujących pojazdami, nie tylko w ramach wykonywania zawodu kierowcy, ale także w ramach innych obowiązków oraz wzrost liczby pojazdów sprawia, że problem zagrożeń związanych z kierowaniem pojazdem staje się coraz bardziej istotny i wskazuje również na konieczność opracowania programów prewencji, które mogłyby – chociaż w części – zminimalizować skutki zdrowotne tych zagrożeń.

Chciałabym teraz omówić najważniejsze skutki zdrowotne, które mogą być związane z pracą kierowcy i które wymagają wdrożenia programów prewencji. Do najważniejszych problemów z pewnością należą skutki stresu. Do nich należą choroby układu krążenia, w szczególności choroba niedokrwienna serca i nadciśnienie tętnicze, które wprawdzie nie są uznane za choroby zawodowe, ale są chorobami związanymi z pracą. Są to takie choroby, w których środowisko pracy może wpływać na ich ujawnienie i przyspieszenie, może modyfikować przebieg choroby układu krążenia.

Do zawodowych czynników, które – uważa się – że mają wpływ na ujawnienie chorób układu krążenia, szczególnie choroby wieńcowej serca, należy nadmierny wysiłek fizyczny i praca zmianowa zakłócająca fizjologiczny rytm biologiczny. Coraz częściej mówi się o wpływie niekorzystnych czynników psychospołecznych – nie tylko stresu, ale również odpowiedzialności zawodowej, konfliktów pojawiających się często w pracy kierowców, obawy przed utratą pracy – na rozwój chorób układu krążenia. Nadmierne obciążenie pracą – o czym również była mowa – i ekspozycję na niektóre czynniki chemiczne, również uważa się za czynniki kardiotoksyczne.

Podobne są zawodowe czynniki nadciśnienia tętniczego. Jest to praca wymagająca wzmożonego napięcia emocjonalnego, czyli występuje wysoki poziom stresu zawodowego. Poza tym nadmierny wysiłek fizyczny, praca zmianowa, akordowa. Mówi się także o pozasłuchowym wpływie hałasu na rozwój chorób układu krążenia. Wymienia się też pracę w zimnym i gorącym mikroklimacie.

Wiele czynników ryzyka tych chorób można znaleźć w środowisku pracy kierowców. Przede wszystkim należy wymienić duże napięcie emocjonalne, stres występujący na stanowisku pracy kierowcy, presję czasu, czynniki fizyczne – wibracja, hałas, mikroklimat, czynniki chemiczne – kardiotoksyczne, a także inne czynniki, na które kierowca praktycznie nie ma wpływu – stan techniczny pojazdu, jakość drogi, zmienne warunki atmosferyczne – kierowcy wykonują swoją pracę zarówno w tropikach, jak i w zimnym mikroklimacie.

Narażenie na przewlekły stres kierowców transportu miejskiego spowodowało, że to właśnie ta grupa kierowców jest najbardziej obciążona czynnikami ryzyka chorób układu krążenia. Zostało to potwierdzone przez wiele badań epidemiologicznych. Badania prowadzone w Szwecji w grupie kierowców autobusów i taksówek wykazały trzykrotny wzrost ryzyka chorób układu krążenia w stosunku do innych zawodów i dwukrotnie wyższą umieralność z powodu chorób sercowo-naczyniowych. Wiele badań wskazuje również na częstsze występowanie nadciśnienia tętniczego.

Te wyniki zostały potwierdzone w trakcie badań prowadzonych w Instytucie Medycyny Pracy w Łodzi na grupie kierowców Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łodzi. Potwierdzono zdecydowany wzrost wartości ciśnienia tętniczego – skurczowego i rozkurczowego u kierowców autobusów.

Badania wykazały również ścisłą zależność między chorobami układu krążenia a wysokim poziomem stresu u kierowców autobusów. Stąd też w Instytucie został opracowany program prewencji, który spowodowałby zmniejszenie występowania problemów związanych z chorobami serca, obniżenie wartości ciśnienia tętniczego krwi, wskazania na konieczność podjęcia leczenia już w pierwszych etapach, kiedy obserwuje się wzrost ciśnienia tętniczego.

Źródła i konsekwencje stresu zawodowego w pracy kierowcy – to następny problem, którym zajmujemy się w Instytucie Medycyny Pracy. Omawiając problem stresu należy zwrócić uwagę na dwa aspekty: stres chroniczny i stres wynikający ze stresu traumatycznego, który występuje szczególnie wtedy, gdy kierowca uczestniczy w wypadku

z ofiarami śmiertelnymi. Można wymieniać wiele czynników stresogennych w zawodzie kierowcy. Są to warunki wynikające z dużego natężenia ruchu, złych warunków atmosferycznych, zachowania innych uczestników ruchu drogowego, wtargnięcia pieszych na jezdnię, zajechania drogi przez inny pojazd. Organizacja ruchu, korki na drogach – to czynniki, które z pewnością wzmagają stres u kierowców. Coraz częściej zwraca się uwagę na to, co powinno ułatwić pracę kierowcy, mianowicie na stresogenność cech ergonomicznych pojazdów. Chodzi o systemy informacyjne stosowane w pojeździe – telefony komórkowe, urządzenia do nawigacji.

Stres traumatyczny występuje po wypadkach związanych z ofiarami śmiertelnymi. Następstwa tego stresu mogą stać się istotną przyczyną zaburzeń w funkcjonowaniu nie tylko zawodowym, ale i pozazawodowym. Obserwuje się występowanie stresu traumatycznego nawet wówczas, gdy te osoby uczestniczące w wypadkach były tylko pasażerami.

Chciałabym teraz omówić kolejne zagrożenia zdrowia związane z układem ruchu. Wielokrotnie zajmowaliśmy się tym problemem w Instytucie. Opracowany został program zapobiegania dolegliwościom kręgosłupa u kierowców różnych rodzajów pojazdów silnikowych. Po schorzeniach układu krążenia choroby mięśniowo-szkieletowe stanowią drugą przyczynę absencji chorobowej. Obecnie te dolegliwości wysuwają się na pierwsze miejsce.

Dolegliwości układu ruchu są poważnym problem zdrowotnym występującym u kierowców pojazdów silnikowych. Związane są przede wszystkim z wymuszoną pozycją ciała, ale również obserwuje się wpływ wibracji ogólnej na układ mięśniowo-szkieletowy, chociaż w nowoczesnych, dobrze amortyzowanych pojazdach ten problem jest zdecydowanie mniejszy.

Badania przeprowadzone w Instytucie wykazały, że dolegliwości, które kierowcy wiążą ze swoją pracą zawodową – to przede wszystkim zespoły bólowe kręgosłupa. Najczęściej zlokalizowane są w odcinku lędźwiowo-krzyżowym albo w odcinku piersiowym i lędźwiowo-krzyżowym, rzadziej dotyczą odcinka szyjnego kręgosłupa i innych elementów układu ruchu. Są to nie tylko dolegliwości sporadyczne ustępujące po odpoczynku, ale również dolegliwości o utrwalonym charakterze. Wielu kierowców skarżyło się na konieczność przerwania jazdy z powodu dolegliwości kręgosłupa.

Można wymieniać wiele elementów wpływających na rozwój dolegliwości układu mięśniowo-szkieletowego na stanowisku pracy kierowców. Mówiono o nich na dzisiejszym posiedzeniu.

W Instytucie Medycyny Pracy został opracowany odrębny program zapobiegania zespołom bólowym kręgosłupa. Te programy realizowane są z dobrym skutkiem w wojewódzkich ośrodkach medycyny pracy takich jak: Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Zielonej Górze, we Wrocławiu, w Rzeszowie, gdzie istnieje baza rehabilitacyjna, z której mogą skorzystać kierowcy z tego rodzaju problemami.

Kolejny problem – to zmęczenie narządu wzroku związane z warunkami pracy kierowców. Nie muszę przekonywać, że prawidłowo funkcjonujący narząd wzroku jest gwarantem bezpiecznego kierowania pojazdem. Parametry wymienione na slajdzie mają zasadnicze znaczenie dla sprawnego kierowania pojazdem. Zmęczenie narządu wzroku może w istotny sposób zmieniać bezpieczeństwo, może stanowić zagrożenie zdrowia i życia nie tylko kierowcy, ale również pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego.

Przyczynami zmęczenia mogą być czynniki zewnętrzne i wewnętrzne. Czynniki zewnętrzne to: środowisko pracy, charakter i czas pracy, stres związany z prowadzeniem, czynniki środowiskowe – temperatura i wilgotność, klimatyzacja, która obecnie staje się coraz powszechniejsza w samochodach może wpływać na zaburzenia stabilności filmu łzowego i prowadzić do powstawania zespołu suchego oka.

Typowe objawy zespołu suchego oka, o których często słyszymy od kierowców – to pieczenie, suchość, uczucie piasku pod powiekami, ból oczu, uczucie ciała obcego. Te dolegliwości mogą wynikać także ze zmęczenia pracą, o czym była dzisiaj mowa. Bardzo istotne jest rzadkie mruganie, które również prowadzi do tego problemu zdrowotnego. Badania wykazały, że przy prowadzeniu pojazdu z prędkością 50 km/h występuje spadek

mrugania o 45%, a przy prędkości 100 km/h – o 68%, co prowadzi do powstania zespołu suchego oka.

Objawy kliniczne zmęczenia narządu wzroku dotyczą przede wszystkim spojówek i rogówki. Obserwujemy zapalenia brzegów powiek, zapalenia spojówek, zaczerwienienie, łzawienie, pieczenie. To z kolei prowadzi nie tylko do powstania zespołu suchego oka, ale również obniżenia ostrości wzroku, zawężenia pola widzenia, wyłączenia widzenia obuocznego, ograniczenia widzenia zmiernego albo osłabienia wrażliwości na olśnienie. Te parametry są bardzo ważne dla bezpiecznego kierowania pojazdem.

Objawy zmęczenia oczu mogą być wczesne i późne. Wczesne – to ociężałość powiek, osłabienie ruchów zbieżnych oczu, uczucie obcego ciała pod powiekami. Późne – to – paradoksalnie – uczucie zbyt szybkiej jazdy i wręcz objawy o charakterze halucynacji.

Badania przeprowadzone m.in. w Instytucie wśród kierowców udowodniły występowanie istotnej zależności między stanem zdrowia kierowcy a częstotliwością wypadków. Tutaj również jednym z ważnych czynników jest stan narządu wzroku, wpływ zmęczenia pracą. Zmęczenie narządu wzroku miało istotny wpływ na występowanie wypadków.

Kolejne skutki zdrowotne wynikające z pracy zmianowej – konieczność wykonywania pracy w różnych porach doby prowadzi do zaburzenia rytmów biologicznych i wielu funkcji fizjologicznych. Koordynatorem tych rytmów jest melatonina. Jej nieprawidłowe wydzielanie prowadzi do zespołu zaburzeń, które wynikają z odwrócenia rytmu snu i czuwania. Należy zwrócić uwagę, że praca nocna jest wykonywana w okresie najniższej fizjologicznej zdolności do pracy.

Występuje wiele problemów zdrowotnych pracowników zmianowych. Mówiliśmy o tym na dzisiejszym posiedzeniu. Nie będę omawiać tej kwestii.

Wielu autorów podkreśla, że praca zmianowa i praca nocna nie jest czynnikiem, który wywoływałby konkretną jednostkę chorobową, ale może sprzyjać występowaniu wielu schorzeń i stanów patologicznych, może je przyspieszać i nasilać.

Kolejna kwestia dotyczy uszkodzeń słuchu. Obecnie ze względu na lepsze warunki pracy, lepsze wyciszenie kabin samochodów, staje się coraz mniej istotnym problemem. Natomiast większy problem stanowi wpływ hałasu pozasłuchowego. Do tej pory w części samochodów stwierdza się wartości hałasu przekraczające dopuszczalne normatywy higieniczne.

Chciałabym teraz omówić przyczyny i skutki zmęczenia w pracy kierowcy. W 1995 r. w materiałach Departamentu Transportu Stanów Zjednoczonych stwierdza się, iż zmęczenie kierowcy jest najważniejszym problemem w drogowym transporcie zawodowym. Z tego względu zapobieganie zmęczeniu w tej grupie zawodowej jest istotną kwestią.

Zapobieganie może być realizowane drogą techniczną. Tutaj wiele zależy od pracodawców. Odpowiednie zmiany organizacyjne czy techniczne mogą mieć wpływ na poprawę warunków pracy.

Ogromną rolę w zapobieganiu ma do spełnienia służba medycyny pracy. Do zadań lekarza, który sprawuje opiekę profilaktyczną nad kierowcami powinno należeć przede wszystkim informowanie pracowników o szkodliwych czynnikach, które mogą być związane z kierowaniem pojazdu i udzielanie informacji o minimalizowaniu skutków.

Zastępca przewodniczącego Rady Ochrony Pracy prof. Danuta Koradecka:

Otwieram dyskusję. Czy pan dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego chciałby uzupełnić tę prezentację? Dziękujemy za wspaniałe materiały przygotowane przez Instytut.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Proszę, pani prof. Wyka.

Członek Rady Ochrony Pracy Teresa Wyka:

Chciałabym zwrócić uwagę na trzy sprawy. Po pierwsze – w materiałach, przede wszystkim Instytutu Transportu Drogowego wskazano podstawy prawne dotyczące badań psychologicznych kierowców – Kodeks pracy i rozporządzenie. W rozporządzeniu z 1996 r. do art. 210 Kodeksu pracy określono w katalogu zamkniętym 36 prac wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej. W pkt 11 wymieniono pracę kierowców, którzy prowadzą długie i ciężkie pojazdy. Wybrano tylko tę grupę. Myślę, że jest to niedopatrzenie.

nie. Z wypowiedzi państwa i z badań wynika konieczność badań psychofizycznych nie tylko kierowców prowadzących długie i ciężkie pojazdy, lecz kierowców w ogóle. Zwracam uwagę na niedoskonały pkt 11 tego rozporządzenia.

Po drugie – w materiałach jest mowa o projekcie ustawy o kierujących pojazdami z sierpnia 2008 r. Rozumiem, że to będzie właściwie ustawa o zawodzie kierowcy, chociaż tytuł niedokładnie to precyzuje. Chciałabym zaproponować, aby w tej ustawie wszelkie wymagania dotyczące badania stanu zdrowia i badań psychologicznych były adresowane do kierowców zatrudnionych na umowę o pracę i na umowę cywilnoprawną, co obecnie jest bardzo częstym zjawiskiem, a także w ramach samozatrudnienia. Każdy z nich może stanowić zagrożenie dla siebie i innych uczestników ruchu.

Po trzecie – z orzecznictwa Sądu Najwyższego wynika, że pracodawcy często poza badaniami obowiązkowymi poddają kierowców – swoich pracowników, dodatkowym testom psychologicznym, na co nie chcą godzić się pracownicy. Co więcej, związki zawodowe – o dziwo – występują z powództwami do sądów pracy o ustalenie, że pracodawca nie ma prawa kierować pracowników na te testy. We wszelkich tego rodzaju badaniach pracownicy dostrzegają zagrożenie ich prawa do pracy, a nie szansę na ustalenie stanu zdrowia zapewniającego bezpieczeństwo. Proponuję, aby we wspomnianej ustawie o zawodzie kierowcy został zawarty przepis przyznający pracodawcy prawo kierowania w każdym czasie pracownika-kierowcy na dodatkowe testy. Nie badania psychologiczne, lecz testy, bo one bez wątplenia służą zapewnieniu większego bezpieczeństwa.

Członek Rady Ochrony Pracy Andrzej Paszkiewicz:

W materiale przygotowanym przez CIOP jako przyczyny wypadków wskazuje się: inne – 26%. Na str. 19 wśród działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa pracy kierowców wymienia się analizę przyczyn wypadków przy pracy, w których uszkodzonymi są kierowcy zawodowi. Zatem będzie to musiało być rozpisane na detale, a nie w ramach sumy 26%. W tym kontekście ujawnią się zbiorowe wypadki autokarów wycieczkowych jeżdżących w godzinach nocnych.

Uważam, że powinniśmy w naszym stanowisku zawrzeć postulat ograniczenia do minimum poruszania się autokarów wycieczkowych w godzinach nocnych. Kiedy ginie jeden kierowca jest to wielka strata, ale kiedy uszkodzonych zostaje wiele osób z powodu zmęczenia kierowców – to jest to bardzo istotne niebezpieczeństwo związane z działalnością zawodową kierowców prowadzących autokary.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Bogdan Oleksiak:

Chciałbym dodać, że Ministerstwo Infrastruktury aktualnie wprowadza zmianę do ustawy o czasie pracy kierowców. Komisja Europejska podniosła kwestię nieprawidłowego zaimplementowania dyrektywy 22/2006. Chodzi o czas pracy w nocy. Art. 21 ustawy o czasie pracy kierowców przewiduje, iż w przypadku gdy praca wykonywana jest w porze nocnej przez co najmniej 4 godziny, czas pracy kierowców nie może przekroczyć 10 godzin w danej dobie. Dotychczas czas pracy w nocy był liczony wtedy, gdy kierowca pracował dłużej niż 4 godziny.

Implementacja zapisu dyrektywy 22/2006 dokonana przez inne kraje Unii Europejskiej przewiduje wprowadzenie zasady liczenia czasu pracy w nocy od godz. 0.00 do 7.00 rano. Zatem Ministerstwo Infrastruktury musi zmienić przepis art. 21 ustawy o czasie pracy kierowców, aby również dostosować go do wymogów Kodeksu pracy. To była najprostsza zmiany, aby liczyć czas pracy w nocy, tak jak to jest określone w Kodeksie pracy, czyli od 21.00 do 7.00.

Zastępca przewodniczącego Rady Ochrony Pracy prof. Danuta Koradecka:

Pan dyrektor podniósł bardzo istotną kwestię. Ostatnio mieliśmy na tym tle bardzo poważny spór. Jednoznaczne i zgodne z dyrektywą określenie w prawie polskim czasu pracy nocnej jest bardzo ważne. W przeciwnym razie wszystkie dane i uprawnienia pracowników zmieniają się.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

Chciałabym serdecznie podziękować za przygotowanie materiałów wszystkim autorom, czyli zarówno Ministerstwu Infrastruktury, jak i Instytutowi Transportu Samo-

chodowego. Chciałam podziękować także za prezentację, którą przygotowała i przedstawiła pani dr Ewa Wągrowaska-Koski z Instytutu Medycyny Pracy. Dziękuję również pani dr Krystynie Żużewicz za prezentację materiałów. Ich współautorem jest szefowa Pracowni Badania Kierowców w Centralnym Instytucie Ochrony Pracy pani dr Anna Łuczak. Dziękuję wszystkim państwu. Myślę, że otrzymaliśmy bogatą wiedzę na temat roli czynnika psychofizycznego w tych wypadkach oraz o pozostałych przyczynach.

Do punktu drugiego projekt stanowiska przygotowuje Zespół ds. Prawno-Organizacyjnych pod przewodnictwem pana dr Żurka, a do punktu trzeciego – Zespół ds. Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Środowisku Pracy.

Przekazuję prowadzenie obrad pani przewodniczącej Mrzygłockiej.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Przechodzimy do punktu czwartego porządku dziennego – sprawy bieżące.

Członek Rady Ochrony Pracy Piotr Duda:

Dochodzi 12.50. Goście czekają. Część gości, która ma otrzymać nagrody im. Haliny Kraheńskiej jest już na sali.

Prosiłbym o zmianę porządku obrad. Wyrażenie opinii w sprawie powołania na stanowisko zastępcy głównego inspektora pracy musi być poprzedzone dyskusją. Mamy pytania, które chcemy zadać kandydatowi. Musi zostać przeprowadzone tajne głosowanie. Nie przeprowadzimy tej procedury w ciągu 10 minut. Nie wypada, żeby goście czekali. Proszę o przełożenie tego punktu na następne posiedzenie.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Pan minister się zgadza. Czy jest zgoda na rozpatrzenie pierwszego punktu spraw bieżących na następnym posiedzeniu, które odbędzie się 4 listopada? Nie widzę sprzeciwu. Zatem przenosimy ten punkt na posiedzenie w dniu 4 listopada.

Jak wspomniałem, następne posiedzenie odbędzie się 4 listopada br. Tematami posiedzenia będzie: „Ocena stanu bezpieczeństwa i higieny pracy w 2007 r.” – materiał zostanie przygotowany przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej oraz „Analiza przyczyn wypadków przy pracy w aspekcie ich profilaktyki” – materiał przygotowuje Główny Inspektorat Pracy i Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy.

Zwracam się z prośbą do członków Rady Ochrony Pracy oraz przedstawicieli urzędów i instytucji o przedstawienie do 15 listopada br. propozycji do planu pracy Rady na 2009 r.

Pan Szczot chciał zabrać głos. Bardzo proszę.

Członek Rady Ochrony Pracy Jacek Szczot:

Na jednym z poprzednich posiedzeń mówiliśmy, aby kwestie dotyczące opiniowania kandydatów na ważne stanowiska w Inspekcji Pracy były umieszczane jako odrębny punkt porządku dziennego, a nie w sprawach różnych. To nie są sprawy różne, lecz bardzo ważne sprawy. Wnoszę, żeby był to jeden z istotnych punktów porządku dziennego następnego posiedzenia Rady.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Będzie osobny punkt. Natomiast zwracam uwagę na wcześniej przyjęty plan pracy. Dlatego też wszystkie punkty, które są w planie pracy także będą uwzględnione.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

Dziękuję. O godz. 13.00 rozpocznie się uroczystość wręczenia nagród im. Haliny Kraheńskiej.

[po przerwie]

Dyrektor gabinetu głównego inspektora pracy Małgorzata Kwiatkowska:

Serdecznie witam wszystkich państwa na uroczystości wręczenia nagród im. Haliny Kraheńskiej – najbardziej prestiżowego wyróżnienia przyznawanego przez głównego inspektora pracy za szczególne dokonania w sferze ochrony pracy.

Jak najmilej witam dzisiejszych laureatów oraz naszych dostojnych gości.

W sposób szczególny pragnę powitać pana Bronisława Komorowskiego Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej sprawującego nadzór nad Państwową Inspekcją Pracy. Chciałabym również serdecznie powitać pana Stefana Niesiołowskiego Wicemarszałka Sejmu.

Witam panią poseł Izabelę Mrzygłocką przewodniczącą Rady Ochrony Pracy. Dzięki życzliwości pani przewodniczącej nasza uroczystość może odbywać się w tak dostojnym miejscu, za co bardzo dziękujemy.

Serdecznie pragnę powitać pana Tadeusza Zajacę głównego inspektora pracy – witamy panie ministrze. Witamy członków Rady Ochrony Pracy.

Serdecznie witam przedstawicieli urzędów centralnych: pana Piotra Buchwalda prezesa Wyższego Urzędu Górniczego, pana Andrzeja Urbana zastępcę głównego inspektora nadzoru budowlanego, pana Zbigniewa Lewickiego zastępcę głównego inspektora ochrony środowiska.

Uprzejmie witam przedstawicieli ministerstw i współpracujących z Państwową Inspekcją Pracy urzędów centralnych. Witam serdecznie panią prof. Danutę Koradecką dyrektora Centralnego Instytutu Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego.

Chciałbym powitać również partnerów społecznych współpracujących z Państwową Inspekcją Pracy w osobach: pana Andrzeja Radzikowskiego wiceprzewodniczącego Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, pana Jerzego Langerę wiceprzewodniczącego Komisji Krajowej Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”, pana Włodzimierza Szterna wiceprzewodniczącego Forum Związków Zawodowych, pana Jerzego Bartnika prezesa Związku Rzemiosła Polskiego, pana Zbigniewa Żurka wiceprzewodniczącego Business Centre Club, pana Lecha Piławskiego dyrektora generalnego Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”, pana Henryka Michałowicza przedstawiciela Konfederacji Pracodawców Polskich.

Naszymi gośćmi są również członkowie rodzin laureatów oraz przedstawiciele wnioskodawców, których serdecznie witam.

Witam wszystkich, których nie wymieniłam z nazwiska, ale czynię to nie mniej serdecznie i ciepło. Witam wszystkich państwa.

W dzisiejszej uroczystości uczestniczą także członkowie kierownictwa Państwowej Inspekcji Pracy, których pragnę bardzo serdecznie powitać.

A teraz uprzejmie proszę o zabranie głosu pana Bronisława Komorowskiego Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej.

Marszałek Sejmu RP Bronisław Komorowski:

Szanowni państwo, chciałem złożyć wyrazy absolutnego ukontentowania, że państwo postanowili spotkać się w polskim Sejmie i że tutaj będą wręczane nagrody mające już swoją historię i tradycję, a związane ściśle z pracą – z tym, co możemy zrobić razem wspólnym wysiłkiem, żeby w Polsce pracowało się nie tylko lepiej, ale z większymi efektami i aby państwo czuło, że wypełnia obowiązki wobec pracodawców i pracowników.

Dziękuję za przyjęcie gościny. Proszę to traktować także jako swoisty wyraz nie tylko satysfakcji, ale również zapowiedź zainteresowania marszałka i Sejmu pracami, które państwo prowadzą. A także, jako zapowiedź życzliwego zainteresowania zarówno pracą Rady, jak i Inspekcji.

Państwo zapewne mogą powiedzieć więcej o samej nagrodzie. Natomiast ja mogę powiedzieć niejako z marszu, jak ona mi się kojarzy. Kojarzy się przede wszystkim trochę przez nazwisko, a trochę przez życiorys pani Krahelskiej, a nawet bardziej przez tradycję jej rodziny.

To była piękna i niesłychanie ciekawa rodzina, która miała ogromne zasługi dla niepodległości Polski. Myślę, że ta nagroda poprzez jej patronkę lokuje się bardzo blisko polskich marzeń o szklanych domach Żeromskiego – o takim marzeniu, aby Polska niepodległa, Polska demokratyczna, Polska z trudem wywalczona, wybijająca się ku niepodległości, była Polską nie tylko piękną, nie tylko kochaną, ale także Polską opiekującą się i rozwijającą się z uwzględnieniem potrzeb każdego przeciętnego człowieka. Tak mogę zrozumieć wybranie za patronkę pani Krahelskiej, osoby zasłużonej dla prawa pracy, dla swoistych pierwotnych form funkcjonowania Inspekcji Pracy.

Dla mnie rodzina Kraheleskich – to także wspomnienie Syrenki Warszawskiej. Siostra Kraheleskiej – o ile mnie pamięć nie myli – była rzeźbiarką. Ile razy przejeżdżam koło Syrenki Warszawskiej, to myślę, że trudno było wybrać piękniejszy symbol – twarz kobiety – jako osoby opiekującej się w tym przypadku miastem. Myślę, że nagroda im. Kraheleskiej świadczy o tym, że – po kobiecemu – chcielibyśmy, aby każdy człowiek w Polsce czuł się zaopiekowany, zadbany.

Chciałem państwu życzyć satysfakcji z uzyskanych nagród. Gratuluję wszystkim laureatom. Chciałem życzyć państwu również wytrwałości w mądrej, dobrej pracy na rzecz pracy, na rzecz świata pracy, skojarzeń z pracą, budowania wrażliwości dla polskiej pracy, bez której nie będzie ani Polski szczęśliwszej, ani Polski bogatszej. Nie będzie kolejny raz szklanych domów, o których pewnie wszyscy marzymy. Chciałem państwu życzyć właśnie utrzymania tych wielkich, pięknych marzeń, nie tylko o szklanych domach, ale także o pięknych ludziach, o dobrych systemach, które dają poczucie bezpieczeństwa, każdemu kto pracuje przyzwoicie dla siebie, dla ojczyzny – dla tej wielkiej ojczyzny „co nie zginie”, ale także dla tej najmniejszej z ojczyzn, czyli dla własnej rodziny. Życzę państwu satysfakcji.

Dziękuję bardzo.

Dyrektor gabinetu głównego inspektora pracy Małgorzata Kwiatkowska:

Dziękuję uprzejmie, panie marszałku. Chciałam teraz poprosić o zabranie głosu panią poseł Izabelę Mrzygłocką, przewodniczącą Rady Ochrony Pracy.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Dostojni laureaci, szanowni państwo, za chwilę będziemy uczestniczyć w podniosłej uroczystości wręczenia nagród im. Haliny Kraheleskiej – wyróżnienia o wyjątkowym charakterze. Idea tej jedynej w swoim rodzaju nagrody jest wyrazem głębokiego szacunku dla godności pracy ludzkiej. Honoruje ludzi wybitnych, szczególnie zasłużonych w ochronie pracy, w tworzeniu bezpiecznych i zdrowych warunków pracy.

Laureaci nagrody im. Haliny Kraheleskiej są wyjątkowo cennymi sojusznikami w tworzeniu zdrowego i bezpiecznego środowiska pracy. Najwyższy szacunek budzą państwa działania na rzecz eliminowania zagrożeń dla zdrowia i życia pracowników. Zajmują państwo niekwestionowaną pozycję w życiu społecznym kraju, w świecie nauki, w gronie najwybitniejszych specjalistów, w kręgu osób najaktywniej działających na rzecz ochrony pracy.

Pragnę złożyć państwu w imieniu własnym oraz wszystkich członków Rady Ochrony Pracy najserdeczniejsze gratulacje z okazji uhonorowania przez głównego inspektora pracy tegoroczną nagrodą im. Haliny Kraheleskiej. Życzę dzisiejszym laureatom jak najlepszej zdrowia oraz wszelkiej pomyślności.

Dyrektor gabinetu głównego inspektora pracy Małgorzata Kwiatkowska:

Dziękuję uprzejmie, pani poseł. Bardzo proszę o zabranie głosu pana ministra Tadeusza Zająca, głównego inspektora pracy.

Główny inspektor pracy Tadeusz Zając:

Panie marszałku, pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, panie senatorze, szanowni państwo, dostojni drodzy laureaci, czuje się zaszczycony, że mogę dziś uczestniczyć w tak uroczystym spotkaniu w gronie osób, dla których szacunek dla ludzkiej pracy, dbałość i jej godność i bezpieczeństwo są bardzo bliskie.

Ideale te przyświecały bowiem działalności zawodowej i społecznej Haliny Kraheleskiej – patronki nagrody głównego inspektora pracy, przyznawanej – w tym roku już po raz dwudziesty – za szczególne osiągnięcia w dziedzinie nadzoru i kontroli przestrzegania prawa pracy, prewencji zagrożeń zawodowych, wynalazczości, projektowania i wdrażania bezpiecznych technik i technologii, a także popularyzacji ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i prawa pracy.

O tym jak wybitną postacią była Halina Kraheleska i jak wspaniałymi zgłoskami zapisała się w historii Polski i polskiej Inspekcji Pracy świadczą karty jej biografii. Ta żarliwa patriotka, działaczka niepodległościowa zesłana na Syberię na 6 lat, pisarka i publicystka, współtworzyła w odrodzonej Rzeczypospolitej zręby Inspekcji. Od jej początków

w 1919 r. była inspektorem pracy, pełniła funkcję zastępcy głównego inspektora pracy. Bardzo wielu uwagi poświęcała problematyce ochrony pracy kobiet i młodocianych. W czasie wojny była żołnierzem Armii Krajowej. Została aresztowana w lipcu 1944 r. w Milanówku przez radomskie gestapo, a następnie wywieziona do obozu koncentracyjnego w Ravensbrück, gdzie zmarła w kwietniu 1945 r. W ostatnich dniach swojego życia pracowała nad wytycznymi organizacji Inspekcji Pracy po wojnie.

Przed 20 laty główny inspektor pracy ustanowił nagrodę jej imienia, pragnąc w ten sposób szczególnie uhonorować i utrwalić w pamięci potomnych jej postać. Jest to nagroda bliska sercu każdego inspektora pracy. Myślę, że dla wszystkich wyróżnienie utożsamiane z imieniem Haliny Kraheńskiej stanowi wielką nobilitację, tym bardziej, że w gronie laureatów znajdują się osoby o niekwestionowanej pozycji w świecie nauki i ochrony pracy, twórcy prawa, wybitne postaci naszego życia parlamentarnego, kreatorzy nowoczesnej myśli inżyniersko-technicznej, przedstawiciele instytucji państwowych, osoby dla których służba w imię godności i poszanowania ludzkiej pracy jest trwałą wartością, nadaje głęboki sens zawodowej aktywności.

Niech mi wolno będzie przypomnieć, że w grupie laureatów nagrody znalazły się już osoby blisko związane z Haliną Kraheńską – śp. Zuzanna Ćwiklińska, współpracownica patronki nagrody, która jako pierwsza została uhonorowana tym wyróżnieniem oraz zaprzyjaźniona z Haliną Kraheńską i dzieląca z nią wspólny los w obozie koncentracyjnym pani Michalina Olczak. Wśród nas jest okręgowy inspektor pracy z Krakowa. Bardzo serdecznie proszę pana inspektora o przekazanie od nas pani inspektor Michalinie Olczak wyrazów najgłębszego szacunku i najserdeczniejszych życzeń zdrowia.

Szanowni laureaci, wnieśliście państwo niezwykle cenny wkład w rozwój ochrony pracy i ochrony zdrowia człowieka w środowisku pracy. Państwa profesjonalizm i ogromna wiedza wsparta bogatym doświadczeniem budzi najwyższy szacunek. Liczymy na was, drodzy laureaci, w dalszym upowszechnianiu najlepszych wzorców dotychczasowej aktywności w dziedzinie ochrony pracy, a także w poszukiwaniu coraz doskonalszych rozwiązań służących zapobieganiu powstawania zagrożeń i naruszania praworządności w stosunkach pracy.

Wszystkim dostojnym laureatom w imieniu pracowników Państwowej Inspekcji Pracy składam najserdeczniejsze gratulacje oraz życzenia zdrowia i wszelkiej pomyślności w działalności publicznej, życiu zawodowym i osobistym. Życzę państwu coraz to nowych sukcesów. Niech nagroda im. Haliny Kraheńskiej będzie dla państwa wyrazem naszej akceptacji i szacunku dla wybitnych dotychczasowych dokonań i potwierdzeniem ciągle aktualnej idei Inspekcji Pracy, tak pięknie uosabianej przez Haliną Kraheńską!

Dyrektor gabinetu głównego inspektora pracy Małgorzata Kwiatkowska:

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Szanowni państwo, miło mi ogłosić, że w 2008 r. główny inspektor pracy uhonorował nagrodą im. Haliny Kraheńskiej osiem zasłużonych dla ochrony pracy osób oraz przyznał jedną nagrodę zespołową.

O wręczenie nagród proszę pana Bronisława Komorowskiego – Marszałka Sejmu RP, panią poseł Izabelę Mrzygłocką – przewodniczącą Rady Ochrony Pracy i pana ministra Tadeusza Zająca – głównego inspektora pracy.

Nagrodę im. Haliny Kraheńskiej otrzymuje pan Józef Cencora. Popularyzator ochrony pracy, organizator Wrocławskiej Wszechnicy Społecznej Inspekcji Pracy, która jest forum wymiany doświadczeń dla społecznych inspektorów pracy. Wieloletni współorganizator ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków przy Pracy.

Nagrodę im. Haliny Kraheńskiej otrzymuje pan Roman Macuga. Laureat ściśle współpracował z Okręgowym Inspektoratem Pracy w Katowicach, inicjując wspólne kontrole w zakładach górniczych o pogorszonym stanie bezpieczeństwa. Po wybuchu metanu w kopalni „Pomorzany” brał udział w opracowaniu zasad bezpieczeństwa, które na stałe wprowadzono do obowiązujących przepisów.

Laureata bardzo proszę o odbiór nagrody i pozostanie z nami, podobnie jak następnych państwa laureatów.

Nagrodę im. Haliny Krahelskiej otrzymuje pan prof. dr hab. Tadeusz Waclaw Nowacki. Pan profesor we współpracy z Centralnym Instytutem Ochrony Pracy – Państwowym Instytutem Badawczym uczestniczył w tworzeniu programu nowoczesnego kształcenia w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w środowisku pracy. Zaangażowany w prace wielu komisji i komitetów zajmujących się ochroną pracy. Jest członkiem Komitetu Nauk Pedagogicznych PAN.

Proszę laureata o odbiór nagrody.

Nagrodę im. Haliny Krahelskiej otrzymuje pan senator Jan Rulewski. Laureat od lat angażuje się w działania mające na celu obronę praw pracowniczych, służące ochronie życia, zdrowia i godności zatrudnionych. Aktywnie działa w senackich komisjach Praw Człowieka i Praworządności oraz Rodziny i Polityki Społecznej.

Proszę laureata o odbiór nagrody.

Nagrodę im. Haliny Krahelskiej otrzymuje pan Marek Szularz. Zaangażowanie laureata w popularyzację bezpieczeństwa i higieny pracy skutkuje rozwojem technologicznym firmy i redukcją liczby wypadków. Przejawem jego wyjątkowej troski o sprawy bezpieczeństwa jest wdrożenie w 2007 r. systemu zarządzania bezpieczeństwem w firmie, w której do niedawna był dyrektorem.

Proszę laureata o odbiór nagrody.

Nagrodę im. Haliny Krahelskiej otrzymuje pan Józef Woźny. Laureat jako działacz związkowy potrafi rozwiązywać problemy związane z ochroną pracy drogą mediacji. Dzięki jego zaangażowaniu utworzono polsko-niemiecką Fundację Kształcenia Zawodowego i Międzykulturowego, która zajmuje się programami bezpieczeństwa pracy.

Proszę laureata o odbiór nagrody

Nagrodę im. Haliny Krahelskiej otrzymuje pani Krystyna Zakrzewska-Szczepańska. Laureatka uczestniczy w tworzeniu prawa pracy. Opracowuje projekty rozporządzeń, instrukcji bezpiecznej obsługi maszyn i urządzeń. Brała udział w przygotowaniu projektu nowelizacji działu dziesiątego – „Bezpieczeństwo i higiena pracy” Kodeksu pracy.

Proszę laureata o odbiór nagrody.

Nagrodę im. Haliny Krahelskiej otrzymuje pan marszałek Józef Zych. To wybitna postać. Współtwórca ustawy zasadniczej z 1997 roku. Jako przewodniczący Zgromadzenia Narodowego podpisał pierwszy egzemplarz konstytucji. Laureat działa na rzecz dobrego i skutecznego prawa służącego pracownikom i pracodawcom w Polsce. Jest przeciwnikiem podporządkowania Państwowej Inspekcji Pracy rządowi.

Proszę laureata o odbiór nagrody

Pragnę poinformować, że główny inspektor pracy przyznał także nagrodę zespołową. Nagrodę im. Haliny Krahelskiej otrzymują pani Barbara Paczuska i pan Eugeniusz Szajba. Laureaci współpracują z wieloma instytucjami, w tym z izbami gospodarczymi, ośrodkami doradztwa rolniczego, jednostkami rynku i jednostkami badawczymi, na zlecenie których organizują szkolenia i instruktaże z zakresu zarządzania jakością.

Proszę laureatów o odbiór nagrody.

Gratulujemy serdecznie wszystkim laureatom. Bardzo proszę laureatów o pozostanie jeszcze przez chwilę, abyśmy mogli zrobić pamiątkowe zdjęcie. Dziękuję państwu. Proszę o zajęcie miejsc.

O zabranie głosu poproszę teraz pana marszałka Józefa Zycha.

Marszałek Sejmu II kadencji Józef Zych:

Panowie marszałkowie, pani przewodnicząca, panie i panowie, proszę pozwolić, że serdecznie podziękuję w imieniu wyróżnionych tak wspaniałą nagrodą. Osobiście przyjmuję tę nagrodę jako wyraz zaufania do Sejmu Rzeczypospolitej.

Przypomnę państwu, że w ubiegłym tygodniu po raz czterdziesty siódmy od uchwalenia dokonaliśmy zmian w Kodeksie pracy. Dzisiejsze zmiany w Kodeksie pracy są podejmowane w niezwykle skomplikowanej sytuacji. Kiedy przychodzi mi występować w tych sprawach analizuję przepisy od początku. Okazuje się, że dzisiaj często wracamy do sytuacji z 1928 r. i rozporządzenia prezydenta Rzeczypospolitej z 1932 r. Zatem niektóre sprawy są aktualne do dnia dzisiejszego.

Nie ma w Sejmie debaty nad sprawozdaniem Sądu Najwyższego, Trybunału Konstytucyjnego, Państwowej Inspekcji Pracy, żeby nie mówiono o inspekcji pracy. Dzisiaj jest okazja, żeby podziękować za wszystko, co czyni Inspekcja Pracy. W ostatnim czasie Sejm dokonał zmian w ustawie o Państwowej Inspekcji Pracy, dając inspektorom pracy dodatkowe uprawnienia.

Dostrzegamy w Sejmie ogromną pracowitość, szczególnie jeśli chodzi o zapobieganie, a także wskazywanie na przypadki naruszeń prawa. Nie ma w Sejmie debaty, w której Sąd Najwyższy, prokurator, minister sprawiedliwości, rzecznik praw obywatelskich nie mówiliby o podstawowym obecnie problemie w Polsce – nagminnym naruszaniu przepisów prawa, szczególnie prawa pracy i jednocześnie w wielu przypadkach bezskuteczności podejmowanych działań. Można podać wielu przykładów – odmowa wszczęcia postępowań w rażących przypadkach naruszenia prawa, wyroki uniewinniające itp. Oczywiście, chodzi o sytuacje, kiedy udowodniono winę.

W moim przekonaniu podporządkowanie Państwowej Inspekcji Pracy Sejmowi jest dobrą decyzją. W ciągu 20 lat mojej pracy w parlamencie dokonano wiele zmian w Kodeksie pracy i innych aktach prawnych. Pamiętam spory o podporządkowanie Państwowej Inspekcji Pracy ministrowi. Myślę, że dziś nie czas na tego typu rozważania. Podporządkowanie jest istotną sprawą, ale obecnie ważne jest stworzenie mechanizmów, które pozwolą Państwowej Inspekcji Pracy i wszystkim innym służbom, na przestrzeganie przepisów. Przepisy są, potrzeba jest tylko wola ich stosowania.

Przez kilka kadencji współpracowaliśmy z obecnym głównym inspektorem pracy panem Zającem. Niezależnie od osoby, która pełniła tę funkcję, problemy człowieka były zawsze właściwie dostrzegane przez te służby. Nie miała znaczenia kadencja Sejmu i opcja polityczna, bo akurat w tej służbie te problemy są doskonale rozumiane. Obecność na dzisiejszej uroczystości pana marszałka Komorowskiego i pana wicemarszałka Niesiołowskiego świadczy o tym, jaką wagę przywiązuje Sejm Rzeczypospolitej do prawa pracy i jego przestrzegania, a także słuchania wniosków w zakresie zmian w przepisach.

Dyrektor gabinetu głównego inspektora pracy Małgorzata Kwiatkowska:

Dziękuję uprzejmie, panie marszałku.

O głos prosił pan senator Jan Rulewski. Zapraszamy, panie senatorze.

Członek Rady Ochrony Pracy, senator Jan Rulewski:

Panie marszałku, szanowni zebrani, proszę nie traktować mojego głosu jako kontynuacji wystąpień koalicji. Nikt zresztą nie uwierzy, że Jan Rulewski w sprawach pracy zapisał się do jakiegokolwiek koalicji.

Uważam, tak jak wszyscy członkowie Rady Ochrony Pracy, że sprawa szacunku dla pracy, dla jej głównych podmiotów, jest najważniejszą sprawą w Polsce. Chciałbym podziękować panu marszałkowi i naszym gościom za obecność na dzisiejszej uroczystości.

Nie będę podważał wyroku kapituły, która uznała również mnie za człowieka wybitnego w sprawach pracy, choćby dlatego, że pozostali laureaci na pewno na to miano zasługują. Choć budzą moje wątpliwości działania głównego inspektora pracy pana Zajęcia i jego poprzedniczki, że mocą ich decyzji zostaliśmy tak wysoko wyróżnieni. Czy to jest tylko pożegnanie, czy też wezwanie do pozostania na tym zmieniającym się – jakże niebezpiecznym – rynku pracy?

Osobiście czuję, że jednak moje rozwiązania nie zostały dostatecznie doszacowane. Czuję, że nie spełniłem się do końca. Wybieram zatem podziękowanie jako odpowiedź na wyróżnienie.

Nie zostały spełnione inne marzenia Haliny Krahelskiej – praca nad systemem ochrony pracy, macierzyństwo, młodociani. Problem wtedy istotny, a dziś też nierozwiązany. Chyba jeszcze w tych dniach Sejm i Senat zastanawiają się, jak dalece i czy wystarczająco chronione jest macierzyństwo. Czy do końca pamiętaliśmy, że macierzyństwo to nie tylko prywatna sprawa, ale społeczna, rodzinna, polska, zawodowa? Czy stworzyliśmy odpowiednie systemy emerytalne? Czy traktujemy to wyłącznie jako prywatną sprawę obywateli? Mam duże wątpliwości. Nie chcę wszczynać debaty. Myślę, że w Senacie poruszę tę sprawę.

Halina Krahelska – heroizm, ale i praca organiczna. Gdy sięgam pamięcią do mojego dość ciekawego życia, to nie wyobrażam sobie, aby w obozie, w miejscu gdzie walił się świat, gdzie wydawało się, że zawaliła się Polska, Warszawa, można było pochylać się nad kartkami papieru, pisać i proponować dalsze życie – macierzyństwo, młodociani.

Czuję się upoważniony – rozmawiałem z laureatami, mam co prawda ograniczony mandat – do zaproponowania upamiętnienia tego heroizmu i organicznej pracy. Nie wiemy naprawdę, gdzie spoczywają prochy Haliny Krahelskiej. Możemy przypuszczać, że w Ravensbrück. Ona musi być w Polsce nie tylko jako symbol nagród. Ale musi być obecna poprzez jej sylwetkę, poprzez wydanie jej prac. To najlepszy sposób upamiętnienia. Ona musi być wśród nas. Laureaci tegorocznej edycji – sądzę, że to nie jest lista zamknięta – postanowili utworzyć swoisty komitet inicjatywy i fundują formę upamiętnienia w postaci tablicy czy sylwetki. Będą apelować o wydanie jej dzieł. Będą też głosili, że Państwowa Inspekcja Pracy, która w przyszłym roku obchodzi swoje 90-lecie, to nie tylko urząd, lecz służba. Tak jak Halina Krahelska służyła Polsce.

Proszę o przyjęcie i poparcie tej inicjatywy. Szczególnie zwracam się o wsparcie do pana głównego inspektora pracy Tadeusza Zająca i pani prof. Danuty Koradeckiej.

Dyrektor gabinetu głównego inspektora pracy Małgorzata Kwiatkowska:

Dziękuję bardzo, panie senatorze.

Szanowni państwo, z uwagi na ważne obowiązki sejmowe pan marszałek Komorowski musi opuścić nasze spotkanie. Podziękujemy panu marszałkowi za uświetnienie naszej uroczystości swoją obecnością. Serdecznie dziękujemy, panie marszałku.

Proszę o zabranie głosu pana Andrzeja Radzikowskiego wiceprzewodniczącego OPZZ.

Wiceprzewodniczący OPZZ Andrzej Radzikowski:

Szanowni zebrani, koleżanki i koledzy, dzisiejsza uroczystość to szczególne podsumowanie działalności władz publicznych, partnerów społecznych i instytucji naukowych, na rzecz poprawy bezpieczeństwa i higieny pracy.

Postęp cywilizacyjny i technologiczny, mechanizacja, czy wręcz robotyzacja, nie wyeliminowały niestety wszystkich zagrożeń. Liczba wypadków przy pracy nadal jest bardzo duża. Dlatego działania, które wspólnie podejmujemy, trudne są do przecenienia. Zagadnienia bezpieczeństwa i higieny pracy, warunków pracy, przestrzegania prawa pracy zajmują w programach związków zawodowych szczególne miejsce. Podjęliśmy wiele inicjatyw w tym zakresie, ale przede wszystkim prowadzimy organiczną codzienną działalność na poziomie zakładu pracy – tam, gdzie występują te zagrożenia. Realizujemy ją za pośrednictwem tysięcy społecznych zakładowych inspektorów pracy, wspieranych przez aktyw zakładowych organizacji czy central związkowych.

Jako wyraz uznania dla tej działalności traktuję obecność wśród laureatów przedstawiciela naszej konfederacji – kolegi Józefa Woźnego, który kieruje Federacją Związków Zawodowych Przemysłu Chemicznego, Szklarskiego i Ceramicznego – branży, w której warunki pracy uległy istotnej poprawie, ale w której w dalszym ciągu występuje wiele zagrożeń. Dlatego działania, które inspirował, podejmuje i nadzoruje kolega Józef Woźny mają istotne znaczenie dla bezpieczeństwa pracowników, a niekiedy i mieszkańców okolic zakładów chemicznych.

Chciałbym serdecznie podziękować wszystkim laureatom za pracę i wkład w poprawę warunków bezpieczeństwa i higieny pracy oraz życzyć dalszych sukcesów w tej działalności i satysfakcji z uzyskiwanych efektów, a przede wszystkim zdrowia i pomyślności w życiu osobistym.

Dyrektor gabinetu głównego inspektora pracy Małgorzata Kwiatkowska:

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

Szanowni państwo, tegoroczna ceremonia wręczenia nagród im. Haliny Krahelskiej dobiega końca. Dziękuję wszystkim państwu za przybycie i udział w naszej uroczystości.

Chciałabym zapytać panią poseł Izabelę Mrzygłocką, czy uroczyste posiedzenie Rady Ochrony Pracy możemy uznać za zamknięte?

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Mrzygłocka:

Tak.

Dyrektor gabinetu głównego inspektora pracy Małgorzata Kwiatkowska:

Bardzo dziękuję. Dziękuję również raz jeszcze państwu za uświetnienie swoją obecnością naszej podniosłej ceremonii. Serdecznie gratuluję laureatom. Zapraszam wszystkich państwa na symboliczną lampkę wina.