

## **STANOWISKO RADY OCHRONY PRACY**

### **w sprawie stanu bezpieczeństwa pracy na kolei**

Rada Ochrony Pracy przy Sejmie RP na posiedzeniu 19 listopada 2013 r. zapoznała się ze stanem bezpieczeństwa pracy na kolei, na podstawie materiałów przygotowanych przez Państwową Inspekcję Pracy (PIP), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Urząd Transportu Kolejowego (UTK).

Z uwagi na postępujące zmiany w sektorze transportu kolejowego, w tym wzrost liczby przewoźników, konieczne jest pilne podjęcie działań zapewniających utrzymanie niezbędnego poziomu bezpieczeństwa. Na koniec 2012 r. licencje na wykonywanie przewozów kolejowych miało bowiem 109 przewoźników kolejowych, realizujących przewozy towarowe i pasażerskie.

Bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, w tym bezpieczeństwo pracy, zależy od wielu czynników, zarówno o charakterze technicznym, związanych z infrastrukturą i taborem, jak i organizacyjnych oraz ludzkich, związanych bezpośrednio z personelem wykonującym konkretne zadania.

Odpowiedzialność za bezpieczeństwo ponoszą wszystkie podmioty prowadzące działalność w ramach transportu kolejowego. Szczególną rolę mają do spełnienia zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy. Odpowiedzialni są także producenci, właściciele taboru kolejowego i usługodawcy odnośnie do swoich produktów czy usług, które muszą spełniać zasady bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei. W wyniku kontroli wskazano jednak wiele przypadków niewyznaczenia koordynatora ds. bhp w miejscach jednoczesnego wykonywania prac przez pracowników zatrudnionych u różnych pracodawców.

Organizacja i prowadzenie transportu kolejowego wymaga precyzyjnego współdziałania około 100 różnych grup zawodowych. Wiele działań jest niezwykle trudnych, wykonywanych w różnych porach doby i warunkach pogodowych. Są to prace niebezpieczne dla pracowników, a jednocześnie związane z odpowiedzialnością za bezpieczeństwo publiczne ze względu na skutki, jakie może wywołać nierzetelne ich wykonanie.

Duże wyzwanie w zakresie monitorowania i zapobiegania zagrożeniom stanowi specyficzne połączenie zagrożeń i czynników ryzyka, które występują przy pracach w sektorze transportu kolejowego, w tym: obciążenie fizyczne, hałas, wibracje, mikroklimat oraz stres związany z pracą (m.in. wynikający z odległości od domu i nietypowych godzin pracy).

Można wyodrębnić dwie grupy zawodowe mające bezpośredni wpływ na przebieg i obsługę przejazdów. Pierwsza z nich to grupa zawodowa związana z organizacją transportu kolejowego (dyżurny ruchu, dróżnik, ustawiacz manewrowy, rewident taboru kolejowego, toromistrz, robotnik kolejowy, kontroler ruchu drogowego), natomiast do drugiej grupy należą pracownicy zatrudnieni bezpośrednio przy kierowaniu i obsłudze pociągu w czasie jazdy.

Do właściwego wykonania ich zadań konieczna jest optymalna liczba odpowiednio wykwalifikowanych osób. Tymczasem na koniec 2012 r. liczba osób zatrudnionych przez wszystkich przewoźników kolejowych sektora przewozów pasażerskich zmniejszyła się o ok. 4% i wynosiła 24 965 osób, w tym 42% pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

W kontekście konieczności zachowania zasad bezpieczeństwa pasażerów i pracowników kolei szczególnie niepokojące jest nieprzestrzeganie przepisów o czasie pracy i odpoczynku tej grupy zawodowej. Wśród 9867 maszynistów zatrudnionych w kontrolowanych podmiotach stwierdzono 528 przypadków świadczenia pracy w czasie korzystania z odpoczynku udzielonego przez podstawowego pracodawcę, w tym: niezachowanie odpoczynku dobowego (138 przypadków) i tygodniowego (9 przypadków), świadczenie pracy w czasie urlopu (137 przypadków) oraz w czasie usprawiedliwionej nieobecności w macierzystym zakładzie pracy (21 przypadków). Pośrednio przyczyną tego jest fakt, że 138 osób wykonywało tę pracę także w ramach dodatkowego zatrudnienia (55 - umowa o pracę, 68 - umowa zlecenie, 15 - umowa pracodawcy z podmiotem trzecim).

Stwierdzony deficyt wykwalifikowanych maszynistów nie usprawiedliwia jednak zagrożenia bezpieczeństwa. Niezbędne jest pilne podjęcie działań mających na celu wyszkolenie nowych maszynistów, gdyż na ok. 17 tys. osób posiadających uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych ponad połowa to osoby w wieku 46-60 lat. Budzi to niepokój, gdyż w niedalekiej przyszłości może brakować fachowców, którzy mogliby swoją wiedzę przekazywać kandydatom do tego zawodu. Jednocześnie należy ujednotlić zasady szkolenia i potwierdzania umiejętności maszynistów.

Miarą stanu bezpieczeństwa na kolei jest rodzaj i liczba występujących zdarzeń wypadkowych. Z danych uzyskanych na podstawie kontroli PIP wynika, że w wypadkach przy pracy w krajowym transporcie kolejowym pasażerskim, które zdarzyły się w latach 2010-2012 oraz w I półroczu 2013 r., zostało poszkodowanych łącznie 118 pracowników, w tym: 31 poniosło śmierć, a 28 doznało ciężkich obrażeń ciała. Wśród maszynistów odnotowano 19 osób poszkodowanych (5 ofiar śmiertelnych), a wśród elektryków taboru szynowego oraz elektryków sieci trakcyjnej 17 osób poszkodowanych (2 ofiary śmiertelne). W transporcie kolejowym pasażerskim międzynarodowym w wypadkach zostały poszkodowane 24 osoby, w tym 8 śmiertelnie.

Dominującymi przyczynami wypadków było nieprawidłowe zachowanie pracownika (54,2%), niewłaściwa ogólna organizacja pracy (16,7%) oraz także inne przyczyny związane z czynnikiem ludzkim (16,7%).

W transporcie kolejowym towarów w wypadkach zostało poszkodowanych 21 osób, w tym 7 śmiertelnie, a głównymi przyczynami tych wypadków były również niewłaściwa ogólna organizacja pracy (35,9%) i nieprawidłowe zachowanie pracownika (23,3%).

Na ogólny stan zdrowia pracowników kolei wpływają ponadto warunki pracy. Obecnie ok. 20 tys. kolejarzy pobiera rentę z tytułu niezdolności do pracy, w tym ponad 6 tys. rentę wypadkową.

Na podstawie przedstawionego materiału oraz przeprowadzonej dyskusji, Rada Ochrony Pracy uznaje za konieczne:

1. Podjęcie realizacji tzw. 10 postulatów ogłoszonych 12 czerwca 2013 r. przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, m.in.: stworzenie dla wszystkich przewoźników kolejowych wspólnych przepisów, ujednoczonych instrukcji oraz jednolitych standardów, odbudowanie szkolnictwa kolejowego, opracowanie strategii walki ze stresem.
2. Zwiększenie liczby wykwalifikowanej kadry do pracy w kolejnictwie związanej bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
3. Wprowadzenie na terenie całej Polski ujednoczonej procedury wydawania, zawieszania lub cofnięcia świadectwa dopuszczenia do pracy maszynisty.
4. Ograniczenie samozatrudniania szczególnie wśród maszynistów i drużyn konduktorskich.
5. Opracowanie programu działań przewoźników kolejowych, ukierunkowanego na rozwój kultury bezpieczeństwa, co doprowadzić powinno do zmniejszenia wypadkowości i absencji chorobowej.
6. Systematyczne prowadzenie kontroli przez Państwową Inspekcję Pracy i Urząd Transportu Kolejowego w podmiotach o różnej formie własności.
7. Prowadzenie planowanej obecnie, intensywnej przebudowy infrastruktury kolejowej, ze szczególnym nadzorem Państwowej Inspekcji Pracy i Urzędu Transportu Kolejowego nad jej wykonawcami, podyktowanym koniecznością ograniczenia najgroźniejszych w kolejnictwie wypadków przy pracach dotyczących taboru szynowego i trakcji kolejowej.
8. Pilne wydanie i wdrożenie aktów wykonawczych do ustawy z dnia 12 lipca 2013r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013r, poz. 1033).
9. Stworzenie centralnego rejestru maszynistów na bieżąco monitorującego czas pracy, kwalifikacje i uprawnienia maszynistów.

PRZEWODNICZĄCA  
Rady Ochrony Pracy

Poseł Izabela Katarzyna Mrzygłocka

Warszawa, 21 stycznia 2014 r.