

STANOWISKO RADY OCHRONY PRACY

w sprawie stanu bezpieczeństwa pracy na kolei

Rada Ochrony Pracy przy Sejmie RP na posiedzeniu 14 listopada 2016 r., na podstawie materiałów i prezentacji przygotowanych przez Państwową Inspekcję Pracy oraz Urząd Transportu Kolejowego zapoznała się ze stanem bezpieczeństwa i higieny pracy na kolei w aspekcie przestrzegania przepisów o czasie pracy maszynistów.

Przepisy prawa pracy odnoszące się do czasu pracy maszynisty, które obejmują m.in. kwestie dobowego i tygodniowego odpoczynku, maksymalnych dobowych i tygodniowych norm czasu pracy, ograniczania pracy w godzinach nadliczbowych, przerw w pracy, a także rekompensowania pracy w niedziele, święta i dni wolne od pracy, są istotne w zawodzie maszynisty kolejowego, który charakteryzuje się dużym obciążeniem psychofizycznym. Celem tych uregulowań prawnych jest ograniczenie zmęczenia przekładającego się na zwiększone ryzyko popełnienia błędu i spowodowania przez pracownika wypadku.

Państwowa Inspekcja Pracy przedstawiła informacje nt. zakresu, liczby i efektywności kontroli dotyczących czasu pracy i odpoczynku maszynistów. Informacje te dotyczyły kontroli przeprowadzonych w 2013 r. w grupie 68 pracodawców (przewoźników kolejowych) zatrudniających łącznie 10 218 maszynistów oraz kontroli w 2016 r., które objęły 56 pracodawców zatrudniających 8 462 maszynistów. W 2016 r. najwięcej nieprawidłowości stwierdzono w zakresie:

- zapewnienia pracownikom 35-godzinnego odpoczynku tygodniowego (24.5% kontrolowanych pracodawców),
- udzielania pracownikowi raz na cztery tygodnie (lub częściej, jeśli wynika to z wewnętrzzakładowych uregulowań prawa pracy) niedzieli wolnej od pracy (21.6%),
- zatrudniania pracowników w granicach przeciętnej dopuszczalnej liczby godzin nadliczbowych przeciętnie w tygodniu (20.8%),
- określenia systemów czasu pracy, rozkładów czasu pracy, okresów rozliczeniowych czasu pracy (17%).

Jedną z przyczyn naruszania przepisów o czasie pracy jest – wg kontrolowanych podmiotów – występowanie na trasie kolejowej nieprzewidzianych sytuacji, które powodują wydłużenie rzeczywistego czasu pracy maszynistów (np. wypadki, awarie, czasowe wstrzymanie ruchu), oraz niedobór pracowników – maszynistów posiadających różnego rodzaju niezbędne uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych. Powoduje to, że pracodawcy nie zawsze mogą dokonać szybkiej zmiany drużyny, której rozkładowy czas pracy dobiegł końca. Problemem jest również pozyskanie zastępstwa w przypadku nagłej choroby. Pracodawcy zmuszeni są w takich sytuacjach angażować pracowników z naruszeniem ich prawa do odpoczynku lub powyżej dopuszczalnej liczby godzin nadliczbowych. Wpływ na te nieprawidłowości mają także zachęty finansowe spółek na mocy ich wewnętrzzakładowych uregulowań, zwiększające znacznie dodatki za godziny nadliczbowe (do 100% wynagrodzenia).

Podkreślić należy, że w 2016 r. zmalał – w stosunku do danych z 2013 r. – odsetek pracodawców, u których zostały stwierdzone naruszenia przepisów o czasie pracy. Największa poprawa (o 21.1%) wystąpiła w zakresie jednokrotnego zatrudnienia w dobie roboczej, rekompensaty za pracę w godzinach nadliczbowych wynikających z przekroczenia normy dobowej czasu pracy (spadek o 13.9%) oraz rekompensaty za pracę w godzinach nadliczbowych wynikających z przekroczenia przeciętnej tygodniowej normy czasu pracy (spadek o 11%).

Zmniejszyła się również liczba przypadków jednoczesnego świadczenia pracy w podmiotach dodatkowo zatrudniających maszynistów w okresach przeznaczonych na różne formy odpoczynku w macierzystym zakładzie pracy. Wpłynęła na to nowelizacja przepisów, nakładająca obowiązek składania przewoźnikom kolejowym pisemnych oświadczeń o podjęciu zatrudnienia u innego pracodawcy z informacją o przeciętnej tygodniowej liczbie godzin prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu. Informacje na temat harmonogramów planów pracy powinny być systemowo wymieniane pomiędzy przedstawicielami pracodawców zatrudniających maszynistów pracujących u więcej niż jednego pracodawcy.

Z analizy okoliczności i przyczyn 31 wypadków, w których maszyniści odnieśli lekkie obrażenia ciała, wynika, że do większości wypadków dochodziło w porze nocnej, na skutek upadku maszynisty na nierównościach międzytorza lub przy wejściu do kabiny lokomotywy albo wyjściu z niej. Jako najczęściej wymienianą przyczynę tych zdarzeń podaje się niedostateczną koncentrację uwagi oraz nieodpowiedni stan przejść i dojść do stanowisk pracy.

W materiale przygotowanym przez UTK podano przykłady działań nadzorczych w zakresie kontroli czasu pracy, podjętych w latach 2014 – 2016, którym poddano 706 (4.5%) spośród ponad 16 000 maszynistów zatrudnionych

w poszczególnych podmiotach. W efekcie tych działań skierowano do sądu 149 wniosków o ukaranie maszynistów za uchylanie się od złożenia oświadczenia o wykonywaniu czynności maszynisty na rzecz więcej niż jednego podmiotu lub poświadczenie nieprawdy w złożonym oświadczeniu, a także 33 zawiadomienia do Głównego Inspektoratu Pracy i 14 zawiadomień do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Zwrócono uwagę na pewną poprawę sytuacji w odniesieniu do czasu pracy maszynistów. Nadal jednak największy odsetek nieprawidłowości dotyczył niedotrzymania terminu złożenia oświadczenia (47,5%), braku zachowania 11-godzinnego odpoczynku (23,6%), wykonywania obowiązków służbowych w tym samym czasie na rzecz dwóch podmiotów (blisko 11%), poświadczenia nieprawdy w oświadczeniu (blisko 8%) oraz przekroczenia czasu pracy (blisko 7%). Zdaniem UTK najistotniejsze problemy związane są z: traktowaniem w rozliczeniach czasu dojazdu do pojazdu trakcyjnego jako czasu pracy, zachowaniem odpoczynku przez maszynistę w przypadku świadczenia pracy na rzecz więcej niż jednego pracodawcy oraz z brakiem szczegółowych regulacji prawnych dotyczących czasu pracy maszynistów. Zwrócono też uwagę na istotną rolę kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, która powinna opierać się na wysokim poziomie zaufania i szacunku między pracownikami i kierownictwem. Z tego względu wszelkie działania na rzecz podnoszenia poziomu kultury bezpieczeństwa w przedsiębiorstwie powinny być inicjowane i wspierane przez kierownictwo wyższego szczebla. Podkreślono także potrzebę wdrażania jednego z istotnych elementów kultury bezpieczeństwa, polegającego na niedyskryminowaniu osób zgłaszających błędy i sytuacje istotne dla zapewnienia bezpieczeństwa pracy.

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

1. możliwie pilne podjęcie przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa prac nad ustawowym uregulowaniem warunków i czasu pracy na kolei,
2. zapewnienie wystarczającej – w stosunku do potrzeb – liczby wykwalifikowanych maszynistów mających niezbędne uprawnienia do prowadzenia pojazdów,
3. wdrożenie w firmach przewoźników kolejowych działań profilaktycznych, ukierunkowanych na rozwój indywidualnych umiejętności i wiedzy pracowników w obszarach radzenia sobie ze stresem, zwiększania umiejętności samooceny (zmęczenia, sprawności, koncentracji, stanu emocjonalnego), kształtowania zachowań bezpiecznych oraz kultury bezpieczeństwa.

PRZEWODNICZĄCY
Rady Ochrony Pracy

/-/ Poseł Janusz Śniadek

Warszawa, 12 grudnia 2016 r.