


# Charakteristické jevy u smrtelné pracovní úrazovosti v ČR v roce 2007

 01.12.2008

characteristic appearances of occupational accidents in the czech republic in 2007

Petr Mrkvička<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Výzkumný ústav bezpečnosti práce, v.v.i., [mrkvicka@vubp-praha.cz](mailto:mrkvicka@vubp-praha.cz)

charakteristické jevy

pracovní úrazovost

pracovní úrazy

smrtelné úrazy

statistiky

Česko

## Abstrakt

V roce 2007 bylo zaznamenáno proti předcházejícímu roku o 35 smrtelných pracovních úrazů více, tj. o 23 %. To se projevilo vzrůstem hodnoty ukazatele četnosti těchto případů na 10 000 pojištěnců, z hodnoty 0,34 na 0,41 (tj. o 17,6 %). Výskyt smrtelných pracovních úrazů je rozptýlený do všech odvětví a profesí. Podívejme se na charakteristické jevy, které se v posledních letech opakovaly. Jsou to zejména druhy nehod a jejich zdrojů, příčiny a porušení bezpečnostních předpisů.

**Klíčová slova:** pracovní úrazy, smrtelné úrazy, pracovní úrazovost, statistiky, charakteristické jevy, Česká republika, 2007

## Abstract

In comparison with 2006, 35 (23 per cent) more fatal injuries to workers were recorded in 2007. This has been manifested by a rise of accident frequency per 1,000 insured persons from 0.34 to 0.41 (i.e. by 17.6 per cent). Incidence of fatal injuries to workers has been dispersed in every branch and profession. Let us take a closer look at the characteristic phenomena to have repeated in the recent years. They are mainly kinds of accident and the source, origin, and violation of safety rules.

**Keywords:** occupational accidents, fatal accidents, accident rate, characteristics, Czech republic, 2007

## Úvod

V roce 2007 byly nejčastější **nehodou** dopravní nehody na silnicích a kolejích (60 případů) a zranění motorovým vozidlem mimo veřejnou komunikaci (5 případů). Současně nejčastějšími **zdroji nehod** (viz graf č. 1) byly motorové silniční dopravní prostředky a traktory. Smrtelná pracovní úrazovost je v některých odvětvích ovlivněna dopravními nehodami významně, což znamená, že se část smrtelných pracovních úrazů nestala přímo při výkonu konkrétní profese v konkrétním odvětví, ale při přesunu mezi pracovišti nebo k zákazníkovi. Tím dochází k určitému zkreslení

nebezpečnosti některých odvětví. Jde zejména o **autodopravu**, která je specifická tím, že pracovištěm zraněného je většinou veřejná komunikace, kde je velká pravděpodobnost cizího zavinění a vazba na bezpečnostní předpisy je relativně nízká.

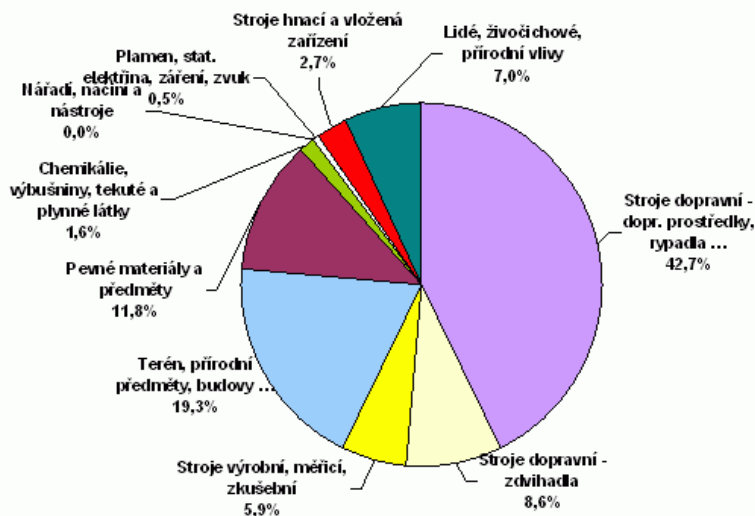
Nejčastější **příčinou** bylo nesprávné a nebezpečné chování zraněného (98 případů), dále pak nesprávné a nebezpečné chování jiných osob (33 případů). Chybějící osobní ochranné pracovní pomůcky (dále jen OOPP) byly zaznamenány u 23 případů.

**Předpisy** porušil nejčastěji zraněný zaměstnanec, a to sám v 70 případech, spolu se zaměstnavatelem ve 23 případech a spolu s jinou osobou v 11 případech.

Nejvíce smrtelných pracovních úrazů bylo vykázáno ve **stavebnictví** (53 případů), potom ve **zpracovatelském průmyslu** (48 případů). V **dopravě, skladování a spojích** to bylo 34 případů, z toho 26 dopravních nehod.

Bylo zjištěno 9 případů, k nimž došlo pod vlivem **alkoholu** a to ve stavebnictví (4 případy), zpracovatelském průmyslu (4 případy) a v dopravě, skladování a spojích. Nejvíce alkoholu v krvi bylo 2,6 promile. Byl zjištěn 1 případ pod vlivem **drogy** (marihuana) a to pád z lešení z výšky 18 m.

Graf č. 1 Podíl počtu smrtelných pracovních úrazů v základních skupinách zdrojů nehod v roce 2007 (VÚBP)



## Způsoby zranění

Naprostá většina případů (167, tj. 89 %) byla způsobena mechanickým působením:

- ❖ horizontální pohyb a střet s překážkou (jen dopravní nehody) 63 případů,
- ❖ vertikální pohyb a střet s překážkou (pády):
  - ❖ předmětu na osobu 28 případů,
  - ❖ osoby na předmět 43 případů,
- ❖ kontakt se strojem (stisknutí, rozdrčení):
  - ❖ mobilním (motorové vozidlo) 10 případů,
  - ❖ stacionárním (dopravník, výrobní linka) 16 případů,

- ✦ kontakt s živým tvorem (zvířetem, člověkem) a jiné 7 případů.

Ostatní způsoby byly:

- ✦ elektrický proud (10 případů);
- ✦ otrava,
- ✦ toxika,
- ✦ tonutí (5 případů);
- ✦ námaha, šok (3 případy) a
- ✦ opaření (2 případy).

Nejčastěji se opakující úrazové děje byly **dopravní nehody** (63 případů) a **pády osob** z výšky (43 případů). Stavebnictví je odvětví, v němž je dlouhodobě evidován největší počet smrtelných pracovních úrazů. Při zavinění úrazu jinými osobami byli nejohroženější skupinou **řidiči**. Vzájemné vztahy jsou uvedeny v tabulce č. 1. Vyplývá z nich, že smrtelné pracovní úrazy:

- ✦ ve stavebnictví nejvíce souvisely s pády osob (30 případů), ale s dopravními nehodami jen minimálně (8 případů),
- ✦ řidičů „profesionálů“ nejvíce souvisely s dopravními nehodami (30 případů) a to minimálně v 17 případech vlastním zaviněním a minimálně v 6 případech s nepoužitím bezpečnostního pásu,
- ✦ při dopravních nehodách se staly v automobilech především nákladních (36 případů) a také osobních (14 případů) a to zejména vlastním zaviněním řidiče (33 případů). Jednalo se o špatný způsob jízdy (24 případů), vysokou rychlost jízdy (15 případů) a nepoužitím OOPP (16 případů).

Nejhoršími řidiči byli řidiči „profesionálové“, kteří řídili nákladní automobily nebo soupravy a také řidiči „amatéři“ (pracovníci řídící, duševní, ap.), kteří řídili automobily osobní.

Porovnáme-li pracovní úrazy smrtelné s pracovními úrazy, které neskončili smrtí zaměstnance a byly způsobeny dopravními nehodami, zjistíme, jak se dopravní nehody podílely na vzniku pracovních úrazů:

- ✦ s pracovní neschopností nad tři dny 5 %,
- ✦ těžkých 15 %
- ✦ smrtelných 34 %.

Znamená to, že čím byly v pracovní úrazovosti škody na zdraví vážnější, tím se na tom více podílely dopravní nehody. Z policejních statistik vyplývá, že pozemní komunikace v ČR jsou nebezpečný prostor, jeden z nejhorších v Evropě. V mnoha dopravních nehodách rozhodovaly emoce, agresivita, snobství a všeobecná neúcta k zákonům, které mnozí naši spoluobčané nejen že nedodrží, ale navíc si myslí, že nemusí. Z celkem usmrcených 1 222 lidí při dopravních nehodách v ČR jich byla přibližně 4 % v pracovně právním vztahu. Zaměstnavatelé však nemají možnost toto riziko eliminovat, snížit počet těchto smrtelných pracovních úrazů se podaří jen snížením úmrtnosti na pozemních komunikacích globálně.

Pády osob se udály většinou vlastním zaviněním. Průměrná výše pádu osob byla 8,5 m, maximální 30 m a celková 323 m.

úrazový děj - dopravní nehody		zavinění:				odvětví
zaměstnaní (KZAM)	vozidlo	cizí (23)	vlastní (33)	neví se (7)	chybějící OOPP	(OKEČ)
pracovníci: vedoucí,	<b>nákladní automobil</b>	1	1		5 x	stavebnictví 1 x

řídící, vědečtí, duševní,	<b>osobní automobil</b>	3	<b>9</b>		pás	stavebnictví 1 x
techničtí, zdravotničtí,	<b>čtyřkolka</b>	1				
pedagogičtí, provozní	<b>motocykl</b>		1			
a úředníci, zákonodárci	<b>letadlo</b>	3				
řemeslníci	<b>nákladní automobil</b>	4	3		4 x pás	stavebnictví 4 x
kvalifikovaní výrobci,	<b>osobní automobil</b>	1	1			stavebnictví 1 x
zpracovatelé,	<b>jízdní kolo</b>	1			helma	
opraváři	<b>traktor</b>			1		
<b>řidiči</b> (83200)	<b>řidič nák. autom.</b>	6	<b>7</b>	1	6 x	
	<b>řidič nák. soupravy</b>		<b>10</b>	3	pás	
	<b>řidič autobusu</b>			2		
	<b>vlakvedoucí</b>	1				
pomocní, nekvalifikovaní	(přejeti)	2	1			stavebnictví 1 x
<b>úrazový děj:</b>	- kontakt se strojem			8		
	- zasypání ve výkopu			2		stavebnictví
	- pád břemene na osobu			4		15 x
	- zasažení el. proudem			1		
	<b>- pády osob:</b>	ze stavby apod.		<b>11</b>		
	(celkem 43)	ze střechy		<b>10</b>		stavebnictví
		z lešení		<b>9</b>		30 x
		na staveništi		<b>3</b>		zpracovatelský
		v podniku		<b>3</b>		průmysl
		z doprav. prostředku		<b>3</b>		doprava, skladování
		při opravách a údržbě		<b>4</b>		ostatní
						(celkem 53)

Tabulka č. 1 Vztahy mezi vybranými odvětvími, druhy nehod a zaměstnáním u smrtelných pracovních úrazů v ČR v roce 2007 (VÚBP)

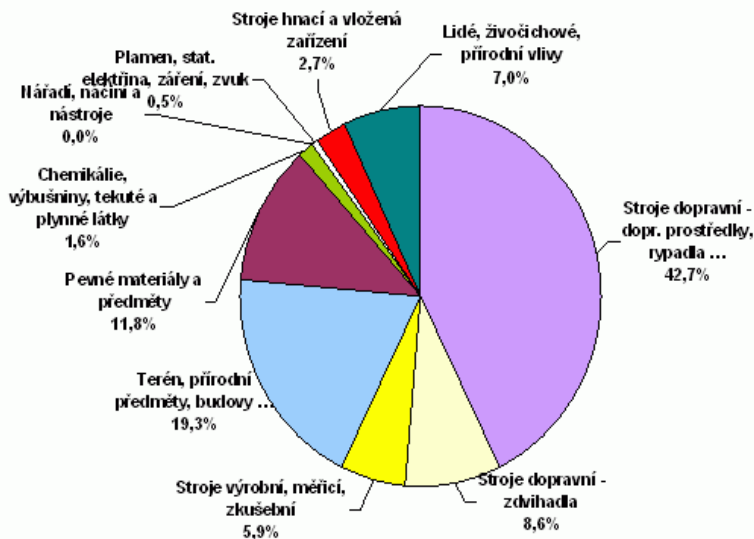
Vývoj počtu smrtelných pracovních úrazů v ČR v letech 1998 - 2007 způsobených dopravními nehodami zobrazuje graf č. 2. Celkový počet smrtelných pracovních úrazů je rozčleněn do tří skupin úrazů znázorněných třemi samostatnými

křivkami vývoje. Jsou to jednak případy hlášené ČBÚ (těžba nerostných surovin) a dále případy hlášené SÚIP, kde jsou případy způsobené dopravními nehodami uvedeny odděleně.

Počet smrtelných pracovních úrazů při dopravních nehodách v roce 2007 vzrostl, což je odrazem dopravní úmrtnosti obecně. Dopravní policie zaznamenala po velmi příznivém roce 2006 nárůst počtu usmrcených osob při dopravních nehodách. Bohužel ani bilancí „příznivého“ roku 2006 se ČR nemohla chlubit, neboť se na evropském žebříčku nacházela na 4. příčce zezadu s hodnotou 103,7 usmrcených osob na milion obyvatel. Za námi bylo jen Slovinsko, Polsko a nejhorší Řecko (148,9). Na opačném konci bylo, pro porovnání, Nizozemí s hodnotou 44,6. Největší meziroční pokles počtu smrtelných pracovních úrazů při dopravních nehodách byl zaznamenán v roce 1998. Obdobný pokles počtu osob usmrcených v roce 1998 při dopravních nehodách byl zaznamenán i dopravní policií. Tento pokles je přičítán omezení maximální povolené rychlosti v obcích na 50 km/h.

V roce 2001 vstoupil v platnost zákon č. 361/2000 Sb.[1], upravující např. povinnosti řidiče k zajištění bezpečnosti chodců. Díky tomuto zákonu byl při dopravních nehodách zaznamenán meziroční pokles počtu usmrcených osob. Další výrazný meziroční pokles smrtelných pracovních úrazů při dopravních nehodách byl zaznamenán v roce 2003. Tento pokles byl patrně ovlivněn přijetím zákona č. 475/2001 Sb.[2], který upravuje pracovní dobu a odpočinek řidičů. Vzhledem k tomu, že dopravní nehody jsou vyšetřovány zpravidla jen dopravní policií, nelze přesně doložit, zda se zákon podílel i na poklesu smrtelných pracovních úrazů při těchto událostech.

Graf č. 1 Podíl počtu smrtelných pracovních úrazů v základních skupinách zdrojů nehod v roce 2007 (VÚBP)



[1] Zákon č. 361/2001 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

[2] Zákon č. 475/2001 Sb., o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě