

Sanțiunile date feroviarilor, contestate și de Patronate, după Sindicate

14 septembrie 2021



După sindicate și patronatele sunt împotriva Ordinului lui Drulă de sancționare a personalului feroviar

Proiectul de Ordin de ministru scris de Cătălin Drulă este atât de prost încât patronatele și sindicatele pică de acord asupra faptului că nu se poate și că nu e bine să fie aplicat în actuala formă. Organizația Patronatelor Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) a trimis luni un Memorandum în care face propriile propuneri de ameliorare a situației personalului feroviar, din punct de vedere a securității transporturilor feroviare și a condițiilor de muncă.

Una dintre primele observații ale Patronatelor în documentul semnat de Vasile Șeclăman privește faptul că suprasolicitarea personalului feroviar care duce la evenimente

neplăcute este cauzată de o „lipsă acută a specialiștilor în raport cu necesitățile pieței”. „Deficitul de personal calificat în domeniul feroviar are două cauze principale:

- dispariția treptată, de-a lungul timpului, a școlilor profesionale în acest domeniu;
- diminuarea capacității de circulație a infrastructurii cu impact direct în reducerea vitezei comerciale a trenurilor, respectiv creșterea invers proporțională cu viteza a necesarului de personal de locomotivă.

„De la bun început se impune a fi făcută precizarea că nici un operator de transport feroviar, membru al organizației noastre, nu urmărește suprasolicitarea personalului propriu, din rațiuni ce țin, în principal, de siguranță în materie feroviară. Totodată, suprasolicitarea personalului este nedorită în rândul operatorilor din considerente financiare, în contextul în care fiecare oră suplimentară presupune un cost dublu de salarizare, cu efect direct în competitivitatea ofertei de servicii de transport”, explică OPSFPR.

„Ca atare, Guvernul, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, ar trebui să caute cu precădere soluții pentru rezolvarea cauzelor care determină suprasolicitarea personalului, nu remedii pentru diminuarea efectelor, funcția preventivă fiind preferabilă celei reparatorii”, explică patronatul.

Ce se poate face

Există câteva soluții de evitare a suprasolicitării personalului:

- CFR SA să garanteze parcurgerea unui minim de 300 km în timpul unui serviciu complet de 12 ore al mecanicului (ceea ce presupune o viteză comercială a trenului de minim 25 km / h), ceea ce ar permite respectarea într-o bună măsură a reglementărilor legale interne și internaționale privind viteza comercială a mărfii;
- OTF trebuie să garanteze asigurarea de personal odihnit după fiecare secțiune parcursă de minim 300 km;

Pentru o aplicare corespunzătoare a acestor principii, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii ar trebui să asigure / să impună stabilirea, prin acordul comun dintre CFR SA și OTF, a stațiilor tehnice de pe rețeaua CFR SA, între care să existe distanțe optime pentru realizarea serviciului maxim, în care să se efectueze, de regulă, operațiuni precum: schimbarea personalului, schimbarea locomotivei, odihnă personalului,

așteptarea trenurilor pentru înscrierea în circulație, așteptarea / remizarea locomotivelor, revizii tehnice ale trenurilor, proba frânei etc.

Aceste stații tehnice ar trebui să dețină un număr suficient de linii dedicate așteptării trenurilor de marfă, din care să se poată realiza expedieri în sistem pachetizat pentru utilizarea eficientă a capacității de circulație.

„În aceste condiții, procesul de asigurare a trenurilor cu personal odihnit poate fi îmbunătățit și va deveni așadar unu predictibil și controlabil, contrar realității din prezent, în care procesul este unu dificil controlabil, motiv pentru care OTF în dese ocazii se confruntă cu situația de a nu avea o reprezentare clară asupra distanței exacte pe care trenul o poate parcurge pe durata serviciului maxim admis al mecanicului”, spune OPSFPR.

Observații privind proiectul de Ordin

Propunerea sancțiunilor nu ia în considerare faptul că actele normative din amonte care reglementează deservirea trenurilor, durata serviciului, modul de lucru în situații de urgență, forță majoră etc. au, la rândul lor, lacune și nu acoperă toate scenariile posibile.

„OMT nr. 256/2013 tratează într-o manieră rigidă durata serviciului maxim pe locomotiva pentru personal, ceea ce conduce deseori la blocaje în trafic. Ordinul menționat nu permite soluționarea cazurilor de forță majoră, a situațiilor de urgență, eliberarea infrastructurii feroviare critice (ex.: prevederile actuale conduc la blocarea fără echivoc și pe termen lung a unu tren pe linie în perioade de înzâpeziri și alte blocaje, când schimbul efectiv al personalului nu se poate realiza).

De asemenea, prin propunerea de Ordin nu este avut în vedere faptul că asigurarea schimbului de personal pe perioada parcursului trenurilor este un proces comun CFR SA — OTF, condiționat de:

- asigurarea schimbului la stația stabilită conform mersului de tren;
- circulația acestuia în parametrii mersului de tren stabilit prin programul de circulație, respectiv transparentă reciprocă privind abaterile apărute în circulație;
- punerea în acord între CFR SA și OTF a stației de schimb personal locomotiva astfel încât să se poată realiza în timp real și util și să nu perturbe circulația celorlalte trenuri aflate în circulație pe secția respectivă.

- de regulă, depășirea serviciului maxim admis cu 2 ore nu reprezintă serviciul efectiv pe locomotivă, În acest timp se face predarea locomotivei, așteptarea schimbului, remizarea locomotivei într-o stație, sau ieșirea, intrarea locomotivei în unități de tracțiune.
- toate aceste cazuri de depășiri sunt, de regulă, cauzate de constrângerile infrastructurii și a vitezei mici de circulație.
- considerăm că pentru aceeași faptă nu pot fi aplicate sancțiuni complementare (suspendare de permis și amendă conform OG Nr.39).
- prin prevederea unor astfel de abateri În Contractul de acces pe infrastructura, altele decât retrageri — suspendări de premise, s-ar putea micșora numărul de cazuri de așteptări.
- manipularea necorespunzătoare a instalațiilor poate fi eliminată prin evaluarea anumitor competențe (vezi OMT 815), prin modificarea actelor normative pentru evaluare și dotarea CENAFER cu tehnică performanță și personal specializat și numeric adecvat.

Impact negativ mai mare în sectorul feroviar decât în rutier

Comparând cu traficul rutier, unde există reguli diferite de sancționare pentru depășirea timpului de condus, constatăm că măsurile aplicate diferit au un impact negativ superior în domeniul feroviar. În sprijinul acestei afirmații, oferim următorul exemplu:

- În domeniul rutier, șoferul este cel care ia decizia de a opri în proxima locație unde are posibilitatea de a scoate autovehiculul în afara părții carosabile pentru a se odihni, ceea ce nu implică sub nicio formă și administratorul infrastructurii rutiere;
- în domeniul feroviar, această oprire este un proces comun CFR SA — OTF, condiționat atât de posibilitatea staționării trenului, cât și de posibilitatea de a se asigura schimbul în timp util, precum și spațiul de odihnă În conformitate cu OMT nr. 256/2013.

“În concluzie, având în vedere cele prezentate, considerăm inoportune propunerile de modificare a regimului sancționator pentru abaterile respective fără modificarea corespunzătoare a OMT nr. 256/2013, a Instrucțiunilor nr. 201/2006 și a celorlalte reglementări conexe, motiv pentru care va solicităm să luați în considerare eliminarea în integralitate a art. 1 din Ordin.

Riscul părăsirii meseriei

Rolul sancțiunii este de a preveni și de a corecta un sistem de lucru deficitar sau periculos, însă această funcție preventivă a sancțiunii nu trebuie exercitată astfel încât personalul de specialitate să fie îndepărtat din sistem, spun patronatele. În acest sens, în cazul suspendării pe o perioadă de 12 luni, există riscul ca mecanicii să renunțe la cariera aleasă și să se reprofileze, în condițiile în care, în prezent, este o lipsă acută de mecanici de locomotivă, pe piața forței de muncă.

„Ca atare, în condițiile actuale de deficit de personal, considerăm că sancțiunea proporțională este de:

- 3 luni, la prima abatere;
- 9 luni, dacă abaterea se repetă în decurs de un an.

O entitate terță trebuie abilitată pentru a constata abaterile

„Considerăm că CNCF CFR SA nu poate fi abilitată să constate faptele prevăzute la art. 1, având în vedere că, așa cum deja am arătat, procesul circulației trenurilor se desfășoară sub managementul a două entități (CNCF CFR SA și OTF), unul din motivele ce determină suprasolicitarea personalului de drum al OTF fiind tocmai insuficiența capacității a infrastructurii feroviare. În aceste condiții, pentru respectarea egalității de condiții și obligații și a transparenței decizionale, este necesar ca o terță entitate să fie legitimată pentru a constata asemenea fapte și pentru a stabili și impune sancțiuni pentru depășirea serviciului maxim.

În concluzie, considerăm că scopul principal al acestei reglementări trebuie să aibă, în primul rând, caracter de prevenție și nu de a îngreuna dreptul la muncă și la libera circulație a persoanelor din transporturi.

Dacă va fi aprobat în forma propusă, acest proiect de Ordin va aduce probleme economice în activitatea OTF. Din acest motiv, cerem retragerea lui și reanalizarea conținutului acestuia într-o comisie constituită din reprezentanți ai MTI, OTF, CNCF CFR SA, ASFR și Organizațiile Sindicale”, spune OPSFPR.

Sursa: Club Feroviar