

Nr. 496/13.09.2021

Către: MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Ref.: *Propunere de Ordin al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii privind măsuri pentru sancționarea personalului feroviar*

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) reprezentată legal prin Președinte, Vasile ȘECLĂMAN, vă transmite prezentul

MEMORANDUM

cu privire la propunerea de Ordin privind unele măsuri pentru sancționarea personalului feroviar cu responsabilități în siguranța circulației, pentru nerespectarea unor reglementări specifice domeniului feroviar („Ordinul”).

Solicităm respectuos revizuirea Ordinului în conformitate cu observațiile prezentate în cuprinsul prezentului memorandum.

* * *

1. Precizări prealabile

ORGANIZAȚIA PATRONALĂ A SOCIETĂȚILOR FERROVIARE PRIVATE DIN ROMÂNIA este o organizație patronală a societăților comerciale cu capital integral privat, operatori de transport feroviar. Este persoană juridică de drept privat, autonomă, neguvernamentală, fără caracter politic și fără scop patrimonial, înființată și funcționând în temeiul Legii nr. 62/2011 a dialogului social, cu modificările și completările ulterioare.

Scopul organizației noastre îl constituie, în principal, reprezentarea, promovarea, susținerea și apararea intereselor economice, sociale și profesionale, în domeniul transportului feroviar și al serviciilor conexe acestuia, ale membrilor în relațiile cu statul, autoritățile publice, patronatele, sindicatele și cu alte persoane juridice de drept privat, pe plan național și internațional, conform Statutului și legislației în vigoare.

Organizația noastră este formată din 14 membri, operatori feroviari de marfă, ce dețin în prezent peste 70% din această piață.

2. Observații generale

În ceea ce privește rațiunea inițiativei de modificare a unor sancțiuni aplicabile personalului feroviar, subliniem că motivul principal și cvasi-cunoscut de către toți actorii angrenați în acest domeniu pentru suprasolicitarea personalului calificat este **lipsa acută a specialiștilor în raport cu necesitățile pieței.**

Deficitul de personal calificat în domeniul feroviar are două cauze principale:

- i. dispariția treptată, de-a lungul timpului, a școlilor profesionale în acest domeniu;
- ii. 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 siguranța 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 făcută clienților noștri.

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.

Operatorii de transport feroviar („OTF”), nu neagă sub nicio formă pericolul generat de suprasolicitarea personalului, însă măsurile adoptate de organismele abilitate ar trebui să vizeze în mod egal ambele entități responsabile de procesul circulației trenurilor în condiții eficiente, respectiv Compania Națională de Căi Ferate „CFR” – SA, pe de o parte și OTF, pe de altă parte.

Ca atare, din punctul nostru de vedere, sunt necesare a se stabili, cu prioritate, responsabilități precum:

- i. 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**;
- ii. OTF trebuie să garanteze asigurarea de personal odihnit după fiecare secțiune parcursă de minim 300 km;

- iii. 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, odihna 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 expediții 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 unul **predictibil și controlabil**, contrar realității din prezent, în care procesul este unul 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.

3. Observații punctuale privind propunerile inserate în cuprinsul Ordinului

▪ Art. 1

În ceea ce privește art. 1 din Ordin, propunerea unor asemenea sancțiuni nu ia în considerare faptul că actele normative din amonte care reglementează deservirea trenurilor, durata serviciului, modul de lucru în situații de urgență, forța 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 locomotivă 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 unui tren pe linie în perioade de înzăpeziri 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:

- i. asigurarea schimbului la stația stabilită conform mersului de tren;
- ii. circulația acestuia în parametrii mersului de tren stabilit prin programul de circulație, respectiv transparența reciprocă privind abaterile apărute în circulație;
- iii. punerea în acord între CFR SA și OTF a stației de schimb personal

locomotivă astfel încât să se poată realiza în timp real și util și să nu perturbe circulația celorlalte trenuri aflate în circulație pe secția respectivă.

- iv. 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.
- v. toate aceste cazuri de depășiri sunt, de regulă, datorate constrângerilor infrastructurii și a vitezei mici de circulație.
- vi. considerăm că pentru aceeași faptă nu pot fi aplicate sancțiuni complementare (suspendare de permis și amendă conform OG Nr.39).
- vii. prin prevederea unor astfel de abateri în Contractul de acces pe infrastructură, altele decât retrageri – suspendări de premise, s-ar putea micșora numărul de cazuri de așteptări.
- viii. 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 performantă și personal specializat și numeric adecvat.

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 vă solicităm să luați în considerare eliminarea în integralitate a art. 1 din Ordin.

▪ **Art. 2**

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.

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 lipsa 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:

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

Fără a relua observațiile aplicabile art. 2, considerăm că suspendarea pentru o perioadă de 12 luni este disproporționată în condițiile actuale, fiind suficientă sancțiunea suspendării de:

- i. **3 luni, la prima abatere;**
 - ii. **9 luni, dacă abaterea se repetă în decurs de un an.**
- **Art. 6**

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 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 reglementari trebuie să aibă, în primul rând, caracter de prevenție și nu de a îngradi 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.**

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România
Reprezentată prin Președinte,

Vasile ȘECLĂMAN

