

Patronatele cer Ministerului Transporturilor să nu mai facă poliție, ci management al sectorului feroviar. Cinci propuneri

23 august 2021

După recente acuze formulate de către ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă, la adresa operatorilor feroviari privați reprezentanți ai acestora au remis atât o sinteză a cauzelor ce duc la accidente, cât și un set de propuneri către minister.



Operatorii feroviari privați se confruntă, în ultimele zile, cu mai multe controale solicitate de domnul ministru Cătălin Drulă, în cadrul cărora CNCF CFR SA și AFER verifică respectarea OMTI 256 privind serviciul maxim pe locomotive, dar și pe linie de componentă tren, precum și starea locomotivelor, arată Organizația Patronatelor Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) într-o scrisoare semnată de președintele organizației, Vasile Șeclăman.

OPSFPR a remis documentul în prima parte a lunii august și își exprimă nemulțumiri însoțite de propuneri de ameliorare a siguranței feroviare și a pregătirii personalului.

„Considerăm că rolul Ministerului Transporturilor și al Infrastructurii, precum și al autorităților din subordinea sa, trebuie să fie, în primul rând, de a îndruma și de a crea condiții normale pentru desfășurarea activității feroviare și de a asigura o Legislație, Regulamente și Normative care să vină în sprijinul tuturor agenților economici din piața de transport feroviar, deci indirect în sprijinul economiei naționale”, scrie OPSFPR. Intertitlurile ne aparțin.

Responsabilitatea CFR

„Dorim să subliniem încă de la început faptul că, în mare parte, vinovată pentru depășirea acestor servicii maxime este CNCF CFR SA, care nu reușește să ASIGURE circulația conform livretelor de mers și, mai rău, pentru trenurile care au ca destinație Curtici sau

Constanța, ei sunt cei care decid ce trenuri înaintează sau nu, după criterii care uneori nu sunt conforme cu realitatea (exemplu: cazul trenurilor către/dinspre Curtici care sunt împerecheate cu locomotive izolate sau care sunt în frontieră și totuși nu le este permisă înaintarea) ori în funcție de acceptele portuare care sunt date în număr mare, pentru că operatorii portuari nu vor să își asume în fața clienților lor nici un fel de responsabilitate.

Circulația dificilă, cu trenuri care fac pe parcurs și câte 4 zile, duce la imposibilitatea unei predicții privind asigurarea cu personal în conformitate cu normativele, iar această situație este una dintre principalele cauze pentru care se stă ore bune cu trenurile așteptând personalul, care de cele mai multe ori își face norma fără a pleca din stația unde a fost comandat, sau rămâne ore întregi în stații mici, izolate, cum este cazul pe cele două rute spre Constanța sau către Curtici.

Controale repetate la același tren care nici nu se mișcă

În astfel de situații, ar trebui ca operatorii afectați să aplice o măsură de staționare a trenurilor în punctele cheie, așteptând propuneri concrete de rezolvare a acestor fenomene cauzate de infrastructura proastă și de condițiile de circulație care uneori, sub influența deciziilor de moment, nu răspund, cum este cazul în aceste zile, decât prin controale care devin uneori deranjante, mai ales când se întâmplă ca aceste controale să se efectueze uneori și de două ori la un tren care nici nu s-a mișcat din stație sau care face doar câteva intervale de stații. MTI prin organismele din subordine nu trebuie să facă "POLIȚIE FERROVIARĂ".

Ministrul Transporturilor refuză discuțiile

Suntem convinși că rostul acestor controale este, în primul rând, de a arăta că principalii vinovați pentru ceea ce se întâmplă pe calea ferată sunt numai operatorii de transport feroviar privați și, în mod sigur, acestea vor mai continua o perioadă de timp, încercând să justifice decizia, complet nelegală, de suspendare a certificatului de siguranță al unui operator, înainte de a se face o investigație care să arate dacă această măsură este sau nu justificată.

Având în vedere că în continuare, domnul ministru nu dorește să avem o întâlnire, solicităm ca Direcția de Transport Feroviar din MTI să organizeze întâlniri ale tuturor operatorilor de transport feroviar cu CNCF CFR SA și AFER, la care sperăm ca, pe lângă acuzele pe care așteptăm să le primim, să vină și cu propuneri de îmbunătățire a siguranței circulației.

CFR SA trebuie să își asume responsabilitatea

În opinia noastră, în problema respectării duratei serviciului maxim admis, trebuie stabilită o delimitare foarte clară între cele două entități implicate, respectiv CNCF CFR SA și OTF și a obligațiilor reciproce ce le revin. Atât timp cât CFR SA nu își asumă responsabilitatea respectării duratelor de parcurs prevăzute în livretele de mers, operatorul nu are predictibilitatea necesară pentru organizarea schimburilor echipelor. Așadar, va trebui ca împreună cu CNCF CFR SA, să identificăm/stabilim stații nod de cale ferată (unde se poate ajunge facil cu trenuri de Călători sau mijloace auto), astfel încât CFR SA să își asume faptul că parcurgerea distanței între două astfel de stații consecutive se poate face în maximum 12 ore. În acest fel, operatorii de transport feroviar, vor putea să organizeze schimburile numai în aceste stații, iar aceste schimburi vor trebui să fie avizate la programul de circulație pentru ca și CFR SA să cunoască modul de organizare al fiecărui operator. Orice modificare în aceste planificări ar trebui comunicată în mod operativ între CNCF CFR SA și operatorii de transport feroviar.

Propuneri vechi, nebăgate în seamă

O altă problemă foarte importantă este aceea cu privire la propunerea operatorilor privați – pe care aceștia au făcut-o de mai bine de 4 ani – referitoare la suspendarea Permisului de mecanic al mecanicului de locomotivă pentru anumite abateri de la siguranța circulației, cum ar fi: consum de bauturi alcoolice, izolare DSV, depășirea vitezei maxime admise pe o porțiune de linie, depășirea semnalului ce indică oprirea în condiții neinstrucționale și care considerăm că trebuie urgent pusă în discuție. Această măsură va întări starea de disciplină în rândul mecanicilor de locomotivă.

Făcând o analiză succintă, se poate constata că majoritatea incidentelor din ultima perioadă au avut drept cauză eroarea umană. Astăzi, dacă un mecanic de locomotive are o abatere disciplinară într-o companie, pleacă și se angajează imediat la un alt operator feroviar, neavând nici o presiune în a-și îndeplini, în continuare, sarcinile de serviciu corespunzătoare normelor, fără să suporte vreo consecință pentru abaterea săvârșită anterior.

Propunerea noastră este similară cu tratamentul aplicat șoferilor și piloților de avion care săvârșesc abateri privind nerespectarea normelor specifice. Cu toate că am mai încercat să propunem această reglementare, oficialii MTI nu au promovat un act normativ pe această temă. Considerăm că promovarea unui astfel de document ar avea un impact pozitiv extraordinar de important în respectarea normelor de siguranță și ar întări, în mare măsură, responsabilitatea acestei categorii importante de salariați.

De asemenea, OPSFPR împreună cu toți membrii săi, susțin demersurile de întărire a disciplinei și a siguranței feroviare, dar la fel de bine și CNCF CFR SA trebuie să își asume responsabilitatea gestionării traficului feroviar, oferind predictibilitatea necesară în circulația trenurilor, pentru ca operatorii feroviari să poată organiza corespunzător activitățile specifice derulării serviciului de transport.

Măsurile solicitate de OPSFPR

În finalul scrisorii, OPSFPR recomandă aplicarea urgentă a unor măsuri:

- Întărirea disciplinei în domeniul feroviar care presupune în mod obligatoriu recunoașterea rolului primordial al CNCF CFR SA și, totodată, a răspunderii asumate. Avem de-a face cu singura administrație de infrastructură din Europa care în prezent nu plătește penalități pentru întârzierile cauzate din culpă și lipsă de transparență.
- Acceptarea școlilor private pentru personalul din domeniul feroviar, cu procedura de examinare realizată de o autoritate publică (CENAFER), așa cum există deja în practica europeană, pentru a putea să acoperim atât necesarul de personal, cât și pentru a crește calitatea personalului feroviar, lucruri atât de necesare în țara noastră.
- Modificarea cât mai urgentă a OMT 615 din 29 aprilie 2015 – privind aprobarea Procedurii pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă, a Cerințelor privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatului și a Cerințelor și procedurii de recunoaștere a persoanelor și organismelor, prin completarea la articolul 6 din Capitolul 2, secțiunea 2, subsecțiunea 1, astfel încât „activitatea de formare practică a mecanicilor de locomotivă” să poată fi efectuată și de către mecanici care dețin calificarea de „Instructor Preparator Formare” – cod COR 333309.
- Numirea unui colectiv de specialiști care să realizeze urgent revizuirea actualelor Ordine, Regulamente și Instrucții, rămase flagrant în urma realității (inclusiv OMT 256 și OMT 615);
- Digitalizarea și creșterea transparenței la CNCF CFR SA.

Aursa: Club Feroviar