

Propuneri patronale pentru mecanici: odihna în locomotivă ca șoferii de TIR și părăsirea acesteia în stații

14 Octombrie 2021



FOTO Cargo Trans Vagon

Operatorii de transport feroviar de marfă au formulat o serie de propuneri pentru modificarea legislației în vigoare, care au fost grupate de Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR) și trimise Autorității Feroviare Române (AFER). Patronatele propun odihna în locomotivă sau la hotel pentru mecanici, părăsirea locomotivei în stații, pentru odihnă, și redefinirea noțiunii de "serviciu continuu maxim admis pe locomotivă". În susținerea propunerilor lor, patronii de OTF

privați invocă prevederile aflate deja în vigoare în domeniul transporturilor rutiere.

Președintele OPSFPR, Vasile Șeclăman, i-a trimis directorului general al AFER, Iordan Vintilă, un set de propuneri și observații referitoare la modificarea OMT 256/2013, pentru aprobarea Normelor privind serviciul continuu maxim admis pe locomotivă, efectuat de personalul care conduce și/sau deserveste locomotive în sistemul feroviar din România.



Conducerea operatorului **Vest Trans Rail** consideră că Ordinul de ministru menționat este depășit, din cauza numărului mare de OTF intrați pe piață în ultima perioadă, cât și a problemelor legate de starea infrastructurii și a capacității mari de exploatare.

De asemenea, cei de la VTR invocă staționările îndelungate în anumite stații și lipsa personalului de exploatare din piața de transport feroviar.

Părăsirea locomotivei în stații, permisă în UE, dar nu și la noi



FOTO Adrian Constantin Zofei

Potrivit reglementărilor legale în vigoare, după expirarea serviciului continuu maxim admis pe locomotivă, personalul (mecanic și/sau mecanic ajutor) nu poate părăsi locomotiva pentru a merge la odihnă, deși în Uniunea Europeană acest lucru este permis prin legislația proprie.

În practică, dacă i se solicită impiegatului de mișcare (IDM) remizarea locomotivei în stație, apar două probleme majore. Prima este lipsa liniei de remizare în multe stații. În al doilea rând, în acest caz se consideră descompunerea trenului și apoi recompunerea acestuia și se solicită de către CFR SA revizor tehnic de vagoane.

În atari condiții, VTR propune să se admită părăsirea locomotivei după asigurarea corespunzătoare a acesteia în stație, de comun acord cu IDM și notarea în registrul de mișcare. „Acest lucru este reglementat la alte administrații de cale ferată, inclusiv în cazul trenurilor de călători care staționează în stații până la plecarea în următoarea cursă, fără

a se asigura paza locomotivei sau a automotorului. După cum bine știți, în România suntem obligați să păzim orice (inclusiv trenurile în staționare sau în mișcare, unde sunt probleme cu poliția care ne amendează), iar acest lucru duce la costuri suplimentare”, susțin reprezentanții operatorului feroviar privat.

Odihna în locomotivă. Deplasarea la dormitor durează mai mult

O altă propunere vizează definirea și reglementarea odihnei personalului de conducere a locomotivei. Concret, VTR propune să se admită odihna în locomotivă, având în vedere că personalul se poate odihni 4-6 ore, dar nu mai mult de 10 ore.

Conducerea operatorului susține că deplasarea la și de la dormitorul special amenajat sau unitatea de cazare ar lua mai mult timp. De asemenea, nu există posibilitatea de a se verifica faptul dacă mecanicul în speță chiar s-a odihnit, în majoritatea cazurilor predominând situațiile în care verificarea stării fizice se face de către IDM sau serviciul începe pe propria răspundere a personalului. În acest moment, în unele stații IDM solicită personalului de tren să arate unde s-a cazat, iar acest lucru este contrar instrucțiilor în vigoare.

Garanții privind parcurgerea distanței dintre două stații în cel mult 12 ore

Cei de la DB Cargo România vin și cu alte propuneri, în completarea celor făcute de Vest Trans Rail.

Astfel, conducerea operatorului feroviar solicită ca CFR SA să stabilească și să comunice către OTF lista stațiilor pentru care garantează parcurgerea în maximum 12 ore a distanței dintre două gări consecutive, de pe fiecare secție de circulație. Totodată, ei cer CFR SA să stabilească și să comunice către OTF lista stațiilor unde trenurile pot fi garate și locomotivele pot fi remizate pe tren, în scopul odihnei echipelor de mecanici.

Odihna în locomotivă. „La auto, șoferul se odihnește în camion, nu în hotel”



FOTO: Gustav Lindh, 2016

La rândul ei, conducerea [Cargo Trans Vagon SA](#) propune redefinirea noțiunii de "serviciu continuu maxim admis pe locomotivă", în sensul ca acesta să fie compus doar din timpul de conducere efectivă a trenului, fără a lua în considerare și durata staționării garniturii.

„Timpii de muncă în staționarea trenului mai mari de două ore să poată fi considerați perioade de odihnă. La auto, șoferul se odihnește în camion, nu în hotel. Dacă mecanicul va da în scris că este de acord cu odihna pe locomotivă, atunci acest lucru trebuie să devină posibil. În cazul în care se admite odihna pe locomotivă, atunci se poate admite ca serviciul maxim admis să se reducă de la cele 12 ore la 10, de exemplu”, se arată în propunerea lor.

De asemenea, CTV semnalează faptul că locomotivele OTF au fost modernizate și că spațiile de odihnă disponibile la pensiuni sau hoteluri au un nivel calitativ ridicat față de vechile dormitoare de la cap de secție. În consecință, operatorul solicită eliminarea limitărilor atât în ceea ce privește numărul de perioade de odihnă, cât și a duratelor acestor perioade, sau mărirea lor la niște valori rezonabile. ”De exemplu, șoferii de camion trebuie să ia odihna săptămânală după 6 zile de muncă, iar numărul de ore pe care îl pot petrece la odihnă nu este limitat”, explică responsabili CTV.

Concret, se cere modificarea articolului 9 al OMT 256 din „Orice perioadă de odihnă la domiciliu poate fi urmată de cel mult două perioade consecutive de odihnă în afara domiciliului, care cumulat nu vor depăși un număr de 10 ore” în „Orice perioadă de odihnă la domiciliu poate fi urmată de mai multe perioade consecutive de odihnă în afara domiciliului. Între două perioade de odihnă la domiciliu vor trece cel mult 6 zile”.

O altă propunere a celor de la Cargo Trans Vagon este ca în cazul depășirii serviciului continuu maxim admis pe locomotivă, să fie sancționat mecanicul, și nu conducerea OTF. La rutier, nu este sancționată organizația, ci șoferul, argumentează aceștia.

Operatorul de transport feroviar ridică și problemele care pot apărea în cazul odihnei la domiciliu. „Sunt cazuri în care mecanicul se trezește la 7 dimineața, muncește în gospodăria lui, este comandat la ora 19 și primește odihna în jurul orei 8 dimineața, adică după 25 ore în care teoretic el a fost în stare de veghe. Ar trebui să fie precizat foarte clar în acest ordin, căci nicăieri nu scrie într-un mod explicit faptul că mecanicul de locomotivă face serviciu pe propria răspundere. Există în RET o precizare, dar are o notă de ambiguitate”, precizează operatorul citat.

Cazarea la hotel ar trebui considerată odihnă la domiciliu



În fine, alte propuneri vin din partea [Unicom Tranzit](#). Conducerea acestui operator este de părere că de două ori pe săptămână ar trebui să se permită efectuarea serviciului de către personalul de locomotivă, conducere efectivă (în care intră și alte activități în

formarea și expedierea trenului) + staționare de 15 ore fără depășirea normei săptămânale de muncă).

Tot de aici vine și propunerea ca odihna la domiciliu să se poată face și în unitățile hoteliere, nu numai la domiciliul salariatului, dacă acesta acceptă. Totul, cu mențiunea ca de două ori pe lună mecanicii de locomotivă și mecanicii ajutori să se odihnească obligatoriu acasă timp 48 de ore.

Probleme la granița cu Serbia, din cauza personalului feroviar nevaccinat



Într-o altă adresă a OPSFPR, de această dată trimisă secretarului de stat Raed Arafat, se pun pe tapet unele probleme care au apărut la granița cu Serbia (la Stamora Moravița și Jimbolia) din cauza lucrătorilor feroviari nevaccinați.

Concret, prin noile reglementări legale au fost eliminate excepțiile de la măsura carantinării pentru mecanicii de locomotivă și personalul feroviar în general.

„Deoarece, în acest moment, Serbia este considerată ca fiind <Zonă roșie>, prin Hotărârea de Guvern Nr. 43/2021 s-a stabilit ca persoanele care se întorc în România trebuie să facă dovada vaccinării, altfel urmând să intre în carantină pentru cel puțin 10 zile, în ziua a noua putându-se efectua un test PCR pentru a putea ieși din carantină, iar în situația în care țara vecină este considerată ca fiind în zona galbenă se acceptă și un test RT-PCR efectuat cu minimum 72 de ore înainte”, se arată în documentul citat, semnat de Vasile Șeclăman. Acesta precizează că nu se poate impune personalului de exploatare să se vaccineze, această măsură nefiind legală și constituțională.

Hotărârea nr 43/01.07.2021 stabilește ca excepții de la masura carantinării ”lucrătorii transfrontalieri, elevii sau studenții care fac cursuri în afara țării etc”, fără a menționa ca și mecanicii de locomotive și lucrătorii feroviari care fac predarea-preluarea trenurilor la frontieră să intre în aceeași categorie de excepții.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>

