

Acte normative periculoase emise la comandă și subminarea organismelor independente din AFER

21 ianuarie 2022



Reacțiile și efectele seriei de episoade despre AFER publicate de ziarul Puterea au fost dintre cele mai variate. Nu toate aceste reacții și efecte au fost vizibile, un fapt care trebuie înțeles în primul rând de către cei 11 membrii ai grupării. Doar senzația este aceea că ei sunt de neatins. Unii dintre ei s-au simțit deosebit de jenați de dezvăluirile noastre.

Am promis și episoade bonus la această serie. Probabil vor fi două sau chiar trei, cu toate că deținem mult mai multe informații. Nu toate lucrurile pe care le știm vor fi publicate.

Acest episod împreună următorul formează o concluzie extinsă a întregii serii de episoade 1...6. Tot aici vor fi sugerate și soluțiile concrete de remediere a problemelor din AFER. Doar semnăturile ministrului și ale secretarilor de stat pot face diferența între

a salva AFER și a lăsa ca prin nepăsare lucrurile să continue într-o evoluție progresivă, așa cum sunt în prezent.

În cele șase episoade ale seriei am povestit despre o grupare formată din 11 membrii care practic țin captiv AFER. Între timp, ca urmare a temerilor, a unor semnale explicite sau a unor motive obiective, a început retragerea acestora din câmpul muncii. Doar că pensionarea nu trece dincolo de Istoricul faptelor și de efectele acestora. Aviz în special celor care sunt următorii pe lista de retragere. M.C., L.B. etc. Enumerăm în continuare principalele obiective și efectele negative asupra AFER și a sistemului feroviar din România, atribuite activității acestei grupări, atât cei încă activi cât și cei retrași:

- Elaborarea la comandă și emiterea de către AFER a unor proiecte de acte normative care prin efecte și prin modul în care au fost întocmite, pun sau ar putea pune în pericol siguranța feroviară pe căile ferate din România. Aducem câteva exemple: OMT nr. 1853/2018 privind aprobarea Normelor specifice pentru deservirea trenurilor de marfă de către un singur agent – mecanicul de locomotivă și modificarea și completarea unor regulamente și instrucțiuni din domeniul feroviar; OMT nr. 1856/2018 pentru modificarea și completarea unor regulamente și instrucțiuni din domeniul feroviar; Ordinul nr. 910/2019 pentru completarea OMTCT nr. 2.261/2005 privind aprobarea metodologiilor de organizare și de derulare a programelor de formare-calificare, perfecționare și verificare profesională periodică a personalului care efectuează activități specifice desfășurării transportului feroviar, OMTI nr. 1060/2021 privind delegarea atribuțiilor funcției de director al OLFR, act normativ care recent a fost abrogat în mod implicit prin numirea unei persoane la conducerea OLFR etc. Sub o formă sau alta, toate aceste acte normative au fost inițiate la comanda cercurilor private din domeniul feroviar prin membrii grupării din AFER, respectiv M.M.C., G.M., M.C., L.B. și V.G.;
- Eșecul trecerii corecte și în termen a României la prevederile Pachetului IV Feroviar. Întârzierea legată de termenul impus de UE pentru trecerea la Pachetul IV Feroviar a avut loc în 2019. Chiar dacă mandatul liberal instalat în noiembrie 2019 la MTI a rezolvat rapid respectiva problemă, unele lucruri nu rămas agățate până în prezent. Ca urmare a unor acțiuni de evaluare, atât Comisia Europeană cât și Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) au respins și au reclamat majoritatea actelor normative elaborate de AFER în vederea trecerii la Pachetul IV Feroviar, ca fiind elaborate greșit sau în neconcordanță cu legislația europeană aferentă. Aceasta este o situație destul de gravă, deoarece se poate ridica întrebarea: Cât de solide sunt din punct de vedere juridic documentele emise de AFER pe baza acelor acte normative, după trecerea la Pachetul IV Feroviar? Nu există încă tarife aprobate pentru prestațiile AFER în contextul aplicării

Pachetului IV Feroviar. HG nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea AFER nu a fost adaptat la noile directive de siguranță și de interoperabilitate. Problemele sunt mult mai multe și mai grave decât cele enumerate anterior;

- Subminarea ONFR prin toate instrumentele posibile, acțiuni care s-a desfășurat în special în perioada în care M.C. s-a aflat la conducerea ASFR, susținută intens de către G.D. ca director general al AFER. Așa cum s-a menționat în primele episoade ale seriei, atunci a fost înregistrat un maxim de putere al grupării. Scopul a fost acela de a fi preluate la ASFR cât mai multe atribuții ale ONFR, chiar dacă unele dintre aceste mutări de atribuții nu erau conforme cu legislația europeană din domeniu. Prin însăși natura sa și prin modul în care poate fi gestionată, activitatea ONFR ca organism notificat și desemnat pe domeniul feroviar, poate constitui un adevărat izvor de bani, mai ales activitățile de laboratoare și încercări. Astfel, ONFR se află de ani buni în vizorul unor cercuri de interese private care au intenționat și intenționează să pună mâna pe mijloacele, pe capacitățile și pe prestațiile acestui organism. Iar un instrument optim de propagare a acestor interese, a fost tocmai ASFR prin oamenii din grupare. În prezent, ONFR asigură cea mai mare parte a veniturilor AFER, situație creată în primul rând de contextul trecerii la Pachetul IV Feroviar care a redus volumul activității și atribuțiile ASFR;
- Subminarea ASFR, în special prin prisma sarcinii de supraveghere a sistemului feroviar din România. Cu alte cuvinte, gruparea dorește afectarea supravegherii căii ferate. Toate discuțiile legate de acest aspect, pleacă de la Raportul Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA) – document cu nr. JD-IP-D(2020)3148 Valenciennes din 21 februarie 2020 „Monitorizarea NSA România – Raportul auditului de conformitate”, despre care s-a menționat succint în prima parte a materialului. În general, prin supraveghere se înțelege tot ceea ce înseamnă controlul de stat, inspecțiile și auditurile de siguranță efectuate programat sau neprogramat de către ASFR la agenții economici și la operatorii din domeniul feroviar din România. Scopul legal al acestor acțiuni este clar: prevenirea accidentelor și incidentelor feroviare, asigurarea unui schimb de informații între ASFR și sistem, precum și verificarea modului în care actorii feroviari respectă legislația în materie de siguranță feroviară și condițiile care au stat la baza acordării certificatelor sau a autorizațiilor de siguranță. Unul din principalele obiective ale grupării din AFER este acela de a afecta toate aceste acțiuni. Deoarece o supraveghere mai slabă sau neeficient efectuată înseamnă operatori economici mai puternici și mai liberi să eludeze legislația. Eludarea legislației, la rândul ei înseamnă venituri mai mari. Raportul ERA, tocmai despre acest aspect a atras atenția: despre neconformitățile și deficiențele pe care le are ASFR în ceea ce privește activitățile de supraveghere și de certificare de siguranță;

- Canalizarea ilegală de fonduri din AFER către firmele de casă ale conducerii. Se presupune că grupul de firme E.C. din Constanta patronat de C.S. este locul în care ține contabilitatea chiar G.B., director economic al AFER, având și alte legături strânse cu aceste firme. Un alt agent economic cu care G.B. are aceleași raporturi este o anume firmă de salubritate localizată în incinta Remizei de Automotoare București, locație la care respectiva a efectuat vizite frecvente. Probabil că și aici sunt legalizate comisioanele primite de grupare;
- Instaurarea unei atmosfere conflictuale, atât între angajații cu rol de execuție, cât și între organismele și structurile funcționale din cadrul AFER, de exemplu între ASFR și ONFR. Metodele utilizate aici de către grupare, sunt complexe. Constau în bârfe și zvonuri false propagate, amenințări indirecte etc., toate fiind foarte bine împământenite;
- Instaurarea unei atmosfere de teamă în rândul angajaților, prin amenințări repetate cu scăderi de salarii sau cu reducerile de personal, justificând mereu că „nu sunt bani”, chiar dacă documentele legate de prestații au indicat contrariul;
- Oferirea de prime necuvenite în plic membrilor grupării, profitând de prevederile alambicate și interpretabile ale CCM AFER. Există zvonuri că deseori au fost oferite și prime de peste 10.000 de lei pe persoană, banii provenind din ingineriile și artificiile financiare ilegale realizate de G.B. cu banii instituției sau din contabilitatea dublă. Uneori, aceste cadouri bănești iau forma unor „prime de performanță”, fără a fi vorba despre vreo performanță reală sau verificabilă, cercul oferirii acestor prime fiind extrem de strâns. Aceste prime sunt oferite paralel, peste primele reduse, de obicei în valoare de 150 de lei, care sunt destinate uneori și restului angajaților AFER în condițiile legale;
- Subminarea angajaților sau a structurilor organizatorice din AFER, care nu răspund la interesele grupării, cei care nu iau mită și nu eludează legea etc.;
- Emiterea unor documente pe repede înainte, fără respectarea completă a prevederilor legale. Aici este vorba despre certificate unice de siguranță, autorizații de siguranță, autorizații de punere în funcțiune, certificate ERI, permise de mecanici de locomotivă etc. Depinde cine cere. Unii solicitanți sunt serviți, alții nu;
- Acordarea unor contracte supraevaluate la Inelul de testări feroviare de la Făurei, pentru achiziții și reparații. Centru de testări feroviare Făurei este un obiectiv important aflat de ani buni direct sub influența lui M.M.C. Există zvonuri conform cărora la Făurei au acut loc multiple nereguli financiare, deturnări de fonduri etc. La conducerea acestui centru de testări a fost acum aproximativ doi ani G.N., una din persoanele foarte apropiate de M.M.C. Un eveniment rutier recent i-a avut pe cei doi ca protagoniști. La data de 11 noiembrie 2021 pe raza localității Costești din județul Argeș, în jurul orelor 20 a avut loc un accident rutier în care a fost

implicată una din mașinile de serviciu ale AFER. O Dacia Duster. Conform datelor disponibile, la volan se afla G.N. șeful Centrului de testări feroviare Făurei, care a fost accidentat. Deplasarea cu mașina neavând loc în timpul orelor de program și nici în interes de serviciu, gruparea nu a putut încadra evenimentul ca fiind accident de muncă. Conformii unor surse, la momentul accidentului în mașină se afla cel puțin încă o persoană, respectiv M.M.C. care era în concediu de odihnă. Ce căutau respectivii cu mașina de serviciu în acel loc și la acea oră? La un moment dat se va afla;

- Tendința de a avea atitudini evazive sau alambicate față de alte instituții ale statului în special cele din zona Justiției sau a Poliției. Aproape întotdeauna când la AFER sunt transmise documente sau cereri de opinii și puncte de vedere cu specific feroviar din partea unor instituții sau organe cum ar fi Poliția, Procuratura, Parchetul sau DNA, AFER elaborează răspunsuri evazive sau alambicate. Aceste răspunsuri nu sprijină respectivele organe în demersurile lor. Dimpotrivă. Motivul principal invocat neoficial de conducerea AFER, este acela de a nu deranja actorii din sectorul feroviar care sunt supuși unor cercetări penale sau de o altă natură din partea organelor ale statului. Acesta constituie încă un fapt care denotă vulnerabilitatea severă care caracterizează AFER în prezent.

Vom continua cu prezentarea unor posibile soluții de salvare a AFER.

Sursa: <https://www.puterea.ro/>