

Verificări ale personalului feroviar în perioada aprilie – august

12 Aprilie 2023



Un Ordin al ministrului transporturilor apărut în Monitorul Oficial menționează verificări ale personalului feroviar cu responsabilități în siguranța circulației în perioada 25 aprilie – 11 august 2023. Vor exista două sesiuni de verificări ale personalului feroviar, în caz de nepromovare a primei sesiuni.

Verificările se vor face de către o comisie care va include un reprezentant ASFR și un reprezentant al operatorului economic. Verificările vor avea loc la centrele proprii de instruire ale operatorilor economici sau gestionarilor de infrastructură.

Verificări ale personalului feroviar

Bibliografia se va publica pe site-ul ASFR până la data de 13 aprilie, iar programările se fac până la data de 20 aprilie. Personalul care nu promovează verificările va fi supus altor verificări noi într-un termen cuprins între 10 și 20 de zile de la prima testare.

Prevederile sunt incluse în Ordinul 900 din 2023 apărut în MO 303 din 11 aprilie. Ordinul este disponibil [aici](#).

Ordinul ministrului vine după numeroase incidente feroviare survenite în ultimele luni.

Cum a lăsat România garda jos la pregătirea personalului

Există un alt aspect care trebuie abordat. În ultimii ani, transporturile feroviare au lăsat garda jos la pregătirea și verificarea personalului feroviar. Cazul mecanicilor de locomotivă este sugestiv și, fără a induce ideea că accidentul de la Roșiori a avut loc din vina mecanicului (vinovățiile sunt stabilite doar de către AGIFER), este bine de aruncat o privire asupra lucrurilor schimbate în ultimii ani în pregătirea mecanicilor de locomotivă.

Club Feroviar a discutat cu un mecanic de locomotivă cu state vechi în domeniu, care a activat și în ultimii ani, dar și înainte de 1990. Ce s-a schimbat în ultimele decenii, după cum relatează acesta:

- A apărut o presiune din partea operatorilor în sensul simplificării și scurtării perioadei de școlarizare, în condițiile în care oricum ea s-a simplificat mult în urmă cu 20 de ani.
- Înainte, un mecanic era obligat să lucreze doi ani în atelier, să se familiarizeze cu locomotivele, problemele din sistem. După aceea se mergea și se făcea școală de mecanici ajutor la șase luni. Se dădea examen, se obținea certificat de absolvire și era obligat ca minimum un an să lucreze ca mecanic ajutor. Sistemul a ținut cel puțin până în 2000. S-a eliminat și acum se face direct școală de mecanic care constă în șase luni teorie și trei luni de practică. Acum există presiuni să se scurteze la trei luni și această școală ori afară această școală durează doi ani. Și așa calitatea personalului pregătit a scăzut foarte mult.
- Înainte instituția abilitată avea lectori pregătiți pe fiecare materie în parte, de exemplu la 14 materii aveai 14 lectori. Acum școlarizarea stă într-un singur lector care poate să nu fie de specialitate.
- În clasă se școlarizează până la 80 de oameni și online. Ai nevoie de oameni bine pregătiți care să știe în momente cheie cum să reacționeze și să respecte reglementările.
- Partea practică se face și nu se face.

- Deși după obținerea permisului de mecanic, acesta se specializează pe tipuri de locomotive și de trasee, perioada inițială de nouă luni de școală nu poate fi ignorată. El învață meserie în anul în care obține autorizațiile în prezența unui mecanic formator și instructor, dar în primele luni de școală acolo se învață partea teoretică.
- După 2000 s-au modificat multe. Dar mecanicul care vrea să învețe meserie trebuie să se autoinstruiască.
- Dacă au existat frânări de urgență (pe forumurile de transporturi feroviare apar informații că mecanicul personalului de la Roșiori ar fi avut la activ „frânări de urgență” – evenimente anormale), normal trebuia examinat psihologic să vadă cauzele, căci poate fi vorba de neatenția sa la conducerea trenurilor.
- Nici examenele psihologice nu se fac cum se făceau odată. Erai supus timp de opt ore la diferite probe. Acum, dacă te duci la un agent autorizat privat o să constați că mecanicul, impiegatul, toți, în 15-30 minute au intrat și au plecat. Au plătit la casierie banii și pleacă. Asta s-a întâmplat prin desființarea în 2013 de către Fenechiu și Ponta (miniștri ai Transporturilor) a sistemului care a funcționat bine și privatizarea lui. Unde dictează banii nu interesează decât încasările, nu ce se întâmplă cu omul. Până atunci se făceau doar la clinicile CFR. Una e să faci verificări în două zile la 14 cabinete, alta e să faci în firmă autorizată în apartament, unde, cel mult, te vede un doctor sau o asistentă. E un dezastru în sistem.

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