

Patronatele acuză statul de discriminare după accidentul de la Toporu. Ar trebui sancționat angajatul, nu firma

19 Mai 2023



Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România acuză ASFR de discriminare după accidentul de la Toporu, prin faptul că firmei private i s-a restrâns total activitatea, în timp ce după accidente similare la CFR Marfă sau Călători acestea și-au putut continua activitatea. În plus, patronatele cer sancționarea drastică a angajaților, nu a companiilor care practic riscă însăși existența lor pe piață.

Organizația cere tratament egal pentru operatorii de transport feroviar de marfă și de călători, similar cu cel al transportatorilor rutieri, în cazul accidentelor feroviare săvârșite din vina angajaților cu funcții în siguranța circulației, potrivit unui comunicat de presă remis la finele zilei de joi.

După accidentul de la Toporu, în care două locomotive s-au ciocnit, Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFR) a tras pe dreapta toate trenurile United Railways. Prin documentul emis de ASFR, începând cu data de 17 mai a.c. se restricționează certificatul unic de siguranță aparținând operatorului de transport feroviar United Railways. De asemenea, ASFR a dispus anularea circulației tuturor trenurilor programate și neexpediate și neprogramarea altor trenuri până la noi dispoziții. Potrivit documentului, trenurile aflate în circulație trebuie să își continue mersul până la stația de destinație cu asigurarea de către operator a tuturor măsurilor de siguranță.

„Deși operatorul United Railways (UR) nu este membru al Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România, transmitem în numele membrilor noștri acest comunicat de presă, prin care ne exprimăm dezacordul față de măsura extremă luată față de acest operator feroviar, aceea de a i se ridica licența, urmare a incidentului de la Toporu.

Nu suntem sub nicio formă de acord cu comportamentul salariatului UR, dar nu putem accepta ca pentru o abatere a unui salariat, oricât de gravă ar fi ea, să se ia măsuri care conduc practic la oprirea activității firmei respective. În niciunul dintre celelalte domenii ale transporturilor (aviație, transport rutier, transport naval) nu se iau astfel de măsuri, împotriva operatorului, chiar dacă incidentele s-au soldat cu victime umane”.

Patronatele reamintesc că OPSFPR a trimis de mai multe ori, în ultimii patru ani, către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, precum și către autoritățile din subordinea acestuia, propuneri care să conducă la întărirea disciplinei salariaților cu funcții de răspundere în siguranța circulației, dar din partea decidenților din cadrul Ministerului sau a autorităților competente nu s-a întreprins nimic în acest sens.

„Să nu uităm că mecanicii de locomotivă își desfășoară activitatea pe proprie răspundere, iar în activitatea feroviară avem și Poliție de Transport Feroviar, care are în obligație și efectuarea unor controale, în sensul depistării salariaților din transportul feroviar, și de a-i sancționa direct pe cei care nu respectă normele și regulamentele privind siguranța circulației”, spune șeful Patronatului, Vasile Șeclăman.

Președintele Federației Mecanicilor de Locomotivă, Iulică Măntescu, a declarat pentru Club Feroviar că are toleranță zero pentru cazurile în care colegi de-ai săi se urcă pe locomotivă sub influența alcoolului.

El a precizat că acești mecanici ar trebui sancționați drastic: “Vrem să întărim disciplina în domeniul feroviar. Atunci să modificăm și amenzile, să le facem raportate la salarii și să le aplicăm de fiecare dată”, a spus liderul sindical. Și din această declarație se poate constata că inclusiv Președintele FML se referă la înăsprirea sancțiunilor pentru angajatul care a săvârșit abaterea, și nu la angajator.

Astfel de incidente nedorite trebuie tratate la fel ca la transportul rutier, cu măsuri asupra celui care a săvârșit abaterea, nu a firmei la care este angajat.

Implicații majore pe o piață concurențială

„Considerăm că măsura luată este abuzivă și are implicații majore în sistemul concurențial din transportul feroviar de marfă, prin eliminarea unui operator din piața de transport, mai ales pentru faptul că accidentul feroviar este anchetat în prezent de AGIFER, instituție abilitată să stabilească cu exactitate cauzele producerii acestui eveniment feroviar. O astfel de măsură poate pune și pe viitor orice operator de transport feroviar la cheremul mecanicului de locomotive, sau al altui angajat cu funcție în siguranța circulației.

Măsura ASFR a fost luată în conformitate cu prevederile OMTIC nr. 932/2020, Capitolul III, articolul 4. și a prevederilor OUG nr. 73/2019 privind siguranța feroviară. O măsură similară a fost luată în urmă cu doi ani la adresa societății Tim Rail Cargo, după accidentul din stația Fetești.

Ne întrebăm de ce nu s-au luat astfel de măsuri și în cazul unor accidente provocate din vina mecanicilor de locomotive ai operatorilor de transport feroviar cu capital majoritar de stat – CFR Marfă și CFR Călători?

Cerem Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și autorităților competente în acest domeniu, din subordinea acestuia, să revizuiască cât mai urgent ordinele și regulamentele, astfel încât atunci când o astfel de abatere este săvârșită de un angajat în domeniul siguranței circulației, al unui operator feroviar, răspunderea să fie directă și personală, fără implicații asupra activității operatorului”.

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