

Derogare pentru peste 200 de mecanici de locomotivă fără liceu, dată în al 12-lea ceas

18 Mai 2022



Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pregătește o derogare pentru mecanici de locomotivă fără liceu, care conduc mașini grele de cale, mașini grele pentru sudura căii ferate și drezine pantograf. În aceeași situație se află 236 de angajați ai Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA. Măsura este luată în al 12-lea ceas, în condițiile în care timp de șapte ani de zile nu s-a făcut nimic pentru școlarizarea personalului respectiv și intrarea în legalitate.

Pe site-ul Ministerului Transporturilor a fost pus în dezbatere publică [proiectul de Ordin al ministrului Transporturilor și Infrastructurii](#) de completare a Ordinului ministrului Transporturilor nr. 615/2015 privind aprobarea procedurii pentru obținerea permisului de mecanic de locomotivă, cerințelor privind procedurile de eliberare și actualizare a certificatului și cerințelor și proceduri de recunoaștere a persoanelor și organismelor.

Proiectul de act normativ a fost promovat în condițiile în care în sistemul feroviar din România a apărut o situație specială. Nerezolvarea de urgență a acesteia ar conduce la întreruperea activităților de reparații și întreținere curentă a căii ferate.

Concret, în conformitate cu OMT nr. 615/2015, angajații încadrați pe funcția de mecanic de mașini grele de cale, mașini grele de sudura căii și drezine pantograf de la CNCF CFR SA trebuie format profesional suplimentar la CENAFER, pentru obținerea unui certificat de calificare în meseria de mecanic de locomotivă. Până la data de 29 octombrie 2022 autorizațiile emise pe baza reglementărilor anterioare (OMTCT nr. 2262) rămân valabile

în condițiile în care au fost emise. De la data menționată, personalul încadrat pe funcțiile respective ar fi trebuit să aibă permis de mecanic de locomotivă și certificat complementar.

Acte normative ignorate ani întregi



Ceea ce pare bizar este că această condiție este prevăzută de un act normativ ce a intrat în vigoare în urmă cu 13 ani de zile (HG nr. 1611/2009 pentru aprobarea Normelor privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din România, care transpune prevederile Directivei 2007/59/CE) și în acest timp nimeni nu a luat vreo măsură pentru intrarea în legalitate. Un alt act normativ, de această dată emis în urmă cu șapte ani de zile (OMT nr. 615/2015), personalul cu funcția de mecanic mașini grele de cale, mașini grele pentru sudura căii și drezine pantograf de la CNCF CFR SA

este obligat să obțină permisul de mecanic de locomotivă la termenul stabilit, 29 octombrie 2022.

Ei bine, acest lucru nu s-a întâmplat, iar autoritățile încearcă să dreagă busuiocul acum, în al 12-lea ceas.

Argumente care nu stau în picioare



Autoritățile încearcă să motiveze necesitatea acestei măsuri în Nota de fundamentare a proiectului de act normativ. Aici se precizează faptul că CNCF CFR SA a preluat activitatea Electrificare CFR SA. Astfel, a fost preluată activitatea de întreținere și intervenție la linia de contact cu drezinele pantograf din dotare și 297 salariați aferenți.

Argumentul nu stă în picioare, pentru că preluarea s-a făcut abia anul trecut (din punct de vedere legislativ, căci de facto s-a

întâmpat în acest an), printr-un act normativ publicat în Monitorul Oficial al României nr. 4771/23.11.2021 Partea a IV-a. Or, obligația licențierii ca mecanici de locomotivă a personalului respectiv exista de șase ani.

Un alt argument adus de inițiatorii proiectului este acela că formarea profesională suplimentară nu se poate face la CENAFER până la termenul prevăzut de OMT 615/2015, deoarece cursurile au o durată de 800 ore, cu 240 ore instruire teoretică, 80 de ore instruire practică și 480 de ore stagiu în producție (aproximativ 24 de săptămâni). Cursurile ar fi putut fi însă începute din 2015 și nu s-ar mai fi ajuns la această situație.

Nu-i mai școlarizăm, că oricum ies la pensie



FOTO CFR SA, cu rol pur ilustrativ

De asemenea, inițiatorii proiectului motivează că, chiar dacă CENAFER ar avea capacitatea de a școlariza toți salariații în cauză, participarea mai multor persoane la curs în același timp ar conduce la întreruperea completă a activității de întreținere a căii și a liniei de contact cu mașinile și utilajele grele de cale. Corect, numai că ei ar fi putut fi școlarizați pe parcursul ultimilor șapte ani, treptat, fără afectarea activității.

În continuare, se aduc două argumente "supreme": cei mai mulți dintre cei în cauză au peste 50 de ani și ar ieși la pensie până la finalizarea cursurilor și lucrează pe respectivele utilaje de peste 20 de ani. Cu alte cuvinte, dacă treaba a mers până acum și fără școlarizare, de ce nu ar merge și de acum înainte?

236 de mecanici de locomotivă fără liceu

"Personalul ce nu îndeplinește condițiile de accedere la formarea suplimentară ca mecanic de locomotivă va deservi în continuare aceleași vehicule feroviare care nu necesită pregătire profesională cu competente de nivel liceal, iar acestia nu vor fi incluși în programe de formare profesională și certificare la noi tipuri de vehicule feroviare care implică cunoștințe teoretice și practice mai complexe care ar necesita liceul", se arată în document.

CFR SA are în parcul propriu mașini grele de cale, mașini grele pentru sudarea căii, drezine UAM, DC, pantograf. Pentru operarea vehiculelor feroviare proprii, CFR SA are 330 mecanici ce dețin permis de mecanic locomotivă. Însă în organigrama gestionarului de infrastructură mai sunt 236 de salariați cu funcția de mecanic mașini grele de cale, mașini grele pentru sudura căii și drezine pantograf care nu pot accede la formarea profesională suplimentară pentru obținerea certificatului de calificare în meseria de mecanic de locomotivă și apoi obținerea permisului de mecanic de locomotivă, pentru că nu au studii liceale.

“Deși CFR SA a școlarizat sau este în curs de școlarizare până la această dată tot personalul care avea condiții de accedere la cursul suplimentar de mecanic de locomotivă, mai există salariați ce nu îndeplinesc condițiile mai sus menționate, dar sunt în pragul pensionării”, se arată în documentul citat.

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