

Punct de vedere si propunere cu privire la proiectul de OMT de completare a OMTCT nr 2261/2005

Referitor la proiectul de „OMT privind completarea Ordinul Ministrului Transporturilor, Constructiilor si Turismului nr. 2261/2005 privind aprobarea metodologiilor de organizare si de derulare a programelor de formare, calificare, perfectionare si verificare profesionala periodica a personalului care efectueaza activitati specifice desfasurarii transportului feroviar, cu modificarile ulterioare” pus la dispozitie pe transparenta Ministerului Transporturilor, in urma consultarii proiectului si al referatului de aprobare corespunzator va transmitem in cele ce urmeaza o serie de observatii legate de modul in care a fost structurat acest proiect.

Principala problema pe care am identificat-o este cea de fond, respectiv a efectelor practice pe care le-ar produce aplicarea prevederilor OMT. Prin forma in care este conceput proiectul respectiv, nu pare a fi indeplinit scopul de **„liberalizare a pregatirii profesionale”**. Din cate se cunoaste, principalul motiv de la care s-a plecat in elaborarea acestui OMT, motiv convenit cu reprezentatii unitatilor feroviare din octombrie 2018., a fost acela de a se „liberaliza pregatirea profesionala”. De asemenea, aceasta a fost si sintagma utilizata efectiv in documentele oficiale ale unitatilor din subordinea MT implicate.

Prin utilizarea in continutul proiectului de OMT [i] si in referatul de aprobare corespunzator [ii] a formularii de tip „centre proprii ale unitatilor feroviare de efectuare (...) pentru salariatii proprii”, se limiteaza drastic posibilitatea de liberalizare ca si efect al aplicarii OMT. Astfel, nu se ofera posibilitatea de formare profesionala „liberalizata”, in centre existente sau posibil nou infiintate, a persoanelor din afara sistemului feroviar, in special cele tinere, care intentioneaza sa lucreze in transportul feroviar. In plus, in acest mod pot fi avantajate direct unele unitati feroviare, fie a operatorilor de transport feroviar privati sau societati/operatori de stat, care sunt mai puternice din punct de vedere economic si al capabilitatilor proprii, in dezavantajul evident al altora. Formularea „in situatii temeinic justificate” de la art. I, pct. 2, alin (12), poate conduce la interpretari eronate si diferite de la o unitate feroviara la alta. Se pot genera astfel premisele aparitiei fenomenului de specula, de artificii cu personalul angajat, de migrare fortata a personalului feroviar de la o unitate feroviara la alta, sau chiar de falimentare a unor unitati feroviare mici sau nou intrate pe piata.

Tot ca efect indirect al respectivului mod de formulare citat la paragraful anterior, nu se ofera posibilitatea de infiintare a unor centre de efectuare a programelor de formare profesionala noi si posibil independente de sistemul feroviar. Astfel, prin infiintarea unor astfel de centre independente (care desigur, ar respecta conditiile de autorizare din anexa la OMT) s-ar crea premisele unei formari impartiale si obiective a persoanelor tinere care ar dori sa lucreze la calea ferata, fara a fi avantajate doar unele unitati feroviare.

Toate aspectele evidentiuate anterior contravin ideii de liberalizare, fiind in opozitie chiar cu formularea [iii] de la al doilea paragraf din REFERATUL DE APROBARE corespunzator proiectului de OMT. Conform DEX, „a liberaliza” inseamna a acorda mai multa libertate si initiativa individuala in activitatea sociala. Ori, prin acordarea unor posibilitati de infiintare a centrelor de formare apartinand doar unitatilor feroviare si doar pentru personalul propriu, nu se acorda libertate pentru persoanele care vor sa imbratiseze o cariera in calea ferata.

Modul de formulare [iv] utilizat la art. I, pct. 2, alin (12), formulare introdusa in mod asemanator si la penultimul paragraf al REFERATULUI DE APROBARE reprezinta o discriminare fata de firmele specializate de efectuare de programe de formare profesionala. Consideram ca aceasta poate conduce la interpretari eronate. Cum este reglementat sau in ce mod poate fi hotarat/decis in mod elocvent cand „capacitatea tehnico-organizationala a CENAFER” este sau nu depasita in diferite situatii concrete sau cand o unitate feroviara importanta doreste sa autorizeze un astfel de centru? Acest aspect ar trebui reglementat detaliat. Nu in toate cazurile se justifica din punct de vedere financiar organizarea unor centre

de formare profesională, mai ales când nu este necesară formarea unui număr mare de cursanți. .

Plecând de la considerentele redată anterior, concluzionăm faptul că proiectul de „OMT privind completarea Ordinului Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 2261/2005 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, cu modificările ulterioare” ar trebui refăcut în sensul clarificării aspectelor interpretabile și al oferirii unor premise reale de liberalizare a procesului de formare profesională pentru persoanele ce doresc să se angajeze în transportul feroviar.

O posibilă reformulare a proiectului de OMT ar suna astfel:

1. La articolul 1, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, cu următorul cuprins:

”Se aprobă metodologia de autorizare a centrelor de organizare și de derulare a programelor de formare-calificare și perfecționare a personalului care efectuează activități specifice desfășurării transportului feroviar și care urmează să efectueze operațiuni feroviare pentru funcții și meserii specifice transportului feroviar, prevăzută în anexa 4, care face parte integrantă din prezentul ordin.”

2. La articolul 2, după alineatul (1) se introduc două alineate noi, alineatul (1¹) și (1²), cu următorul cuprins:

” (1¹) Societățile comerciale care au trecut în actul constitutiv ca activitate principală sau secundară „Alte forme de învățământ n.c.a.” corespunzător codului CAEN 8559, în condițiile legii, pot organiza centre de efectuare a programelor de formare profesională pentru cursanții care urmează să efectueze operațiuni feroviare pentru funcții și meserii specifice transportului feroviar, autorizate în condițiile prevăzute în anexa prezentului ordin, denumite în continuare centre autorizate.

(1²) Societățile comerciale care au trecut în actul constitutiv ca activitate principală sau secundară „Alte forme de învățământ n.c.a.” corespunzător codului CAEN 8559, vor organiza cursurile de pregătire prevăzute la alin (1¹) cu respectarea Metodologiei de organizare și de derulare a programelor de formare-calificare a personalului care efectuează activități specifice desfășurării transportului feroviar.”

3. După anexa 3 se introduce anexa 4 – Metodologia de autorizare a centre de efectuare a programelor de formare profesională pentru cursanții care urmează să efectueze operațiuni feroviare pentru funcții și meserii specifice transportului feroviar, având cuprinsul prevăzut în anexa la prezentul ordin.

Trebuie adaptat inclusiv Anexa la OMT, corespunzător noilor formulare folosite.

Astfel, CENAFER ar putea să continue activitatea principală pentru care deținea monopol, stabilite prin Hotărârea Guvernului nr. 1.663/2004 privind organizarea și funcționarea Centrului Național de Calificare și Instruire Feroviară – CENAFER, ar deține

in continuare exclusivitate pentru activitatea de verificare profesională periodică a personalului care efectuează activități specifice desfășurării transportului feroviar, adica ar ramane autoritatea competenta la nivel national pentru evaluarea si certificarea competentelor profesionale in domeniul transportului feroviar, cu obligativitatea avizarii programelor si cursurilor de pregatire prevazute la art.2, alin (11) din prezentul ordin, ar avea sarcina organizarii examenului in vederea calificarii profesionale si are mite titlurile de calificare, realizandu-se in schimb **„liberalizarea pregatirii profesionale la calea ferata”**.

Formarea profesionala nu este si nu poate fi obiectul de activitate a operatorilor de transport feroviar de marfa si/sau de calatori, respectiv a gestionarilor de infrastructura feroviara, aceasta activitate necesita personal dedicat, cunoscator al domeniului respectiv cu calitati de predare, comunicare si pedagogice, din care motive ar fi utila realizarea liberalizarii formarii feroviare prin permiterea accesului la aceasta activitate a tuturor firmelor doritoare, cu codul CAEN aferent, cu conditia autorizarii centrelor noi, dar si a atestarii lectorilor.

Exista riscul ca, ulterior aprobarii sale, acest OMT sa fie reclamat sau contestat atat in context intern, cat si la institutiile europene abilitate.

ADNOTARI:

[i] La art. I, pct. 1, 2 si 3, precum si in Anexa la titlu.

[ii] La al patrulea paragraf.

[iii] „In ultima perioada, actorii relevanti din sectorul feroviar din Romania, respectiv administratorul/gestionarii de infrastructura feroviara si operatorii de transport feroviar se confrunta cu o lipsa semnificativa de personal, in special pe domeniul functiilor cu responsabilitati in siguranta circulatiei, situatie cauzata in principal de diferenta dintre numarul de angajati calificati care parasesc sector

I feroviar, majoritar prin pensionare si numarul de nou angajati care au absolvit forme de calificare profesionala in domeniul feroviar, oferate de autoritatea competenta la nivel national (...).”

[iv] „Unitatile feroviare vor organiza (...) in situatia in care numarul de solicitanti depaseste capacitatea tehnico-organizationala a CENAFER cuprinsa in (...).”

Cu stima,

Dr.Ing.Szentes Iosif,

managerprojekt@gmail.com, 0731795794

