

Condițiile de muncă specifice

2. Condițiile de muncă specifice in care se desfășoară activitatea lucrătorilor feroviari care asigură siguranța circulației, pe toată perioada raporturilor de muncă, au existat și înainte de anul 2001 și în continuare după acest an.

Datorită acestor condiții de muncă specifice, considerate/asimilate ca și condiții grele de muncă, în compensație până în anul 2001, lucrătorilor feroviari le-a fost recunoscut prin lege dreptul de a beneficia de pensie la o vârstă redusă față de vârsta de pensionare standard la nivel național.

- Condițiile de muncă specifice tehnologiilor de transport feroviar prezintă următoarele caracteristici:
- **activitatea se desfășoară în regim de foc continuu**, atât ziua cât și noaptea, **indiferent de anotimp**, pe tot cuprinsul țării și **indiferent de configurația formelor de relief**;
 - o parte însemnată a activității se desfășoară **în aer liber sub acțiunea intemperiilor și a diferentelor de temperaturi extreme**;
 - manipularea instalațiilor și exploatarea utilajelor, lucrările de verificare, întreținere și reparații a liniilor și instalațiilor se efectuează **concomitent cu circulația trenurilor pe liniile respective sau pe liniile vecine, în multe cazuri pe linii cu instalații electrice cu înaltă tensiune de 27.500 v.**
 - cea mai mare parte a lucrătorilor feroviari care asigură siguranța circulației feroviare își desfășoară **activitatea individual și pe proprie răspundere**, în multe din cazuri **la locuri de muncă izolate**, inclusiv **pe timp de noapte**, activitate care **necesită suprasolicitare și stres**, responsabilitate, profesionalism și o foarte bună instruire;
 - există **situații numeroase în care este necesară intervenția în condiții climatice sau meteo deosebit de vitrege**, ziua și noaptea, pentru remedierea unor defecțiuni, eliminarea unor situații de urgență (calamități naturale, inundații, viscol, alunecări de teren) sau înlăturarea efectelor unor evenimente de cale ferată.
 - **obligativitatea examinării periodice din punct de vedere profesional, medical și psihologic** pentru supravegherea sănătății lucrătorilor feroviari este o cerință minimă care practic **certifică existența în acest domeniu a riscurilor pentru securitate și sănătate cauzate de noxe și caracteristicile locului de muncă, precum și existența suprasolicitării unor organe sau sisteme ale organismului** în procesul de muncă; *ex.semneficativ - desfășurare activității în ture aternative, inclusiv de noapte, ce conduce la oboseala accentuată și stress prin tulburarea ritmului circadian al organismului;*
 - pentru detalierea efectelor suprasolicitațiilor și riscurilor la care este supus personalul din activitatea feroviara au existat numeroase preocupări de cercetare în domeniu, de unde se pot desprinde concluzii cu privire la **incidența crescută a afecțiunilor medicale proporțional cu vârsta lucrătorilor feroviari**, cum ar fi: boli cardiovasculare, afecțiuni psihiatrice, afecțiuni neurologice, afecțiuni oftalmologice, boli metabolice, afecțiuni reumatologice ale coloanei vertebrale și articulațiilor;

[EXTRAS - - Raport de activitate an 2013- CNCF "CFR" SA]

*"Rapoartele privind nivelul de sănătate realizat arată că **41,66% din angajați au diverse patologii**, mai precis **34,2% suferă de boli cardio-vasculare**, **7,12% au boli metabolice**, **5,02% prezintă patologie reumatologică a coloanei vertebrale și articulațiilor iar 62% din salariați au probleme de vedere.***

In anul 2013 nu s-a reușit să se rezolve problema autorizării sedțiilor secundare din motive financiare.

*Referitor la **cheltuielile pentru securitate și sănătate în muncă în anul 2013 au fost de numai 49,6% din planificat.**" - pagina 24*

[EXTRAS - - Raport de activitate an 2010- CNCF "CFR" SA]

*"...Referitor la raportul privind nivelul de sănătate al salariaților menționăm că un astfel de raport are SRCF Timișoara și SRCF Cluj. Conform acestor rapoarte pe cele două SRCF **24,08% pe Timișoara și 20,6% pe Cluj din salariații examinați suferă de hipertensiune arterială, boală cardiovasculară care se întâlnește cel mai frecvent.***

Condițiile de muncă specifice

Constrângerile bugetare s-au resimțit și în activitatea în domeniul Sănătății și Securității Muncii astfel că în anul 2010 a fost cheltuită numai 38,73% din suma planificată. ... –pagina 20

[EXTRAS - LUCRARE DE DOCTORAT - CERCETARI PRIVIND APTITUDINEA ÎN MUNCA LA PERSONALUL DIN DOMENIUL SIGURANTEI CIRCULATIEI FERROVIARE - Conducator științific: Prof. dr. TOMA NICULESCU
Doctorand SERBAN ALEXANDRU]

...Importanța deosebită a acestei lucrări rezida în sporul de cunoaștere util în monitorizarea stării de sănătate a unor profesii mai puțin abordate ca studiu dar monitorizate din punct de vedere medical și psihologic: afectarea sănătății și a aptitudinii în munca a lucrătorilor din SC generează nu numai reducerea calității vieții individului expus dar are un impact covârșitor pentru întreaga populație deservită de acest important sector economic.

Lotul de studiu a fost constituit din 109 subiecți, majoritatea de sex masculin, cu vârsta cuprinsă între 28 și 52 ani și o durată a activității profesionale variind de la 1 an la 32 de ani.

Frecvența sindromului dislipidemic nu a avut diferențe semnificative statistic pe profesii. procentul cel mai mare (19%) s-a înregistrat la mecanicii de locomotivă, urmat de acar (10%) și revizor (9%).

Frecvența afecțiunilor de nutriție a fost de 13%. S-au înregistrat 8 cazuri de obezitate.

Obezitatea s-a diagnosticat prin calcularea indecelui de masă corporală (IMC) și măsurarea taliei. De reținut că obezitatea cu IMC peste 35 constituie inaptitudine pentru SC.

Nu s-a putut corela prezenta obezității cu activitatea fizică depusă. Cea mai mare frecvență a fost înregistrată la profesiile pazitor bariera (20%), magaziner (17%) și impiegat de mișcare (14%).

La nivelul întregului lot s-au înregistrat **29 cazuri de afecțiuni oftalmologice (27%)**, din care 15 discromatopsii (grafic nr.15); diferențele sunt semnificative statistic la nivel de profesii ($p=0.030$), indicând faptul că siguranța circulației, în anumite funcții, ca de exemplu electromecanic, mecanic, impiegat de mișcare, revizor tehnic vagoane și șef tren este condiționată de o vedere „sanatoasă” a lucrătorilor.

Frecvența afecțiunilor ORL a fost de 10% la nivelul lotului (grafic nr.13); 82% dintre cei afectați au prezentat hipoacuzii. Sunt mai frecvente hipoacuziile neurosenzoriale, de grade diferite: ușoare, medii, foarte rar severe; hipoacuziile apar frecvent ca boli asociate, bolnavii fiind asimptomatici, diagnosticarea fiind făcută după efectuarea audiogramelor.

Afecțiunile cardiovasculare s-au situat pe primul loc în randul cauzelor care au afectat aptitudinea în muncă, cu o prevalență de 51%

Afecțiunile cardiovasculare diverse au fost prezente la profesiile acar, impiegat de mișcare, electromecanic și RTV. Aritmiile au avut pondere mare în profesiile mecanic și impiegat de mișcare; HTA s-a observat cu precădere la profesiile mecanic și manevrant; CIC a fost prezenta la jumătate dintre impegati, urmata de mecanici și magazineri.

CIC – diagnosticul de cardiopatie ischemică cronică s-a pus uneori cu dificultate, unii bolnavi necesitând EKG de efort, coronarografie, scintigrama miocardică; unii bolnavi au fost urmați după un infarct miocardic, uneori tratat prin angioplastie coronariană. În ierarhia întregului lot în top sunt HTA (18%) și aritmiile (13%).

Cel mai crescut procent de afecțiuni neurologice s-a înregistrat la profesiunile: conductor tren, șef district, manevrant; afecțiunile neurologice, cu manifestări clinice discrete au fost prezente în asociere cu afecțiuni oftalmologice, suferințe de coloana lombară sau sechele postraumatice (în special la nivelul mâinilor) și la profesia impiegat de mișcare.

Frecvența pierderilor de cunoștință a fost superioară în profesiile electromecanic și impiegat de mișcare, revizor tehnic vagoane, acar. Toate funcțiile SC prezintă un risc crescut în caz de pierdere de cunoștință atât pentru SC cât și pentru angajat ceea ce determină supravegherea și monitorizarea atentă a oricărei crize de pierdere de cunoștință; monitorizarea presupune criterii severe de urmărire.

Numai la 2 profesii s-au înregistrat AVC, din care 90% la profesia mecanic de locomotive și 10% la profesia impiegat de mișcare. Accidentele vasculare cerebrale sunt probabil legate și de suprasolicitarea în special prin stres, care apare în activitatea mecanicului de locomotive și a impiegatului de mișcare.

Nu vom trece în revista totalitatea patologiei, vom alege câteva exemple sugestive din panoplia afecțiunilor care au alterat starea de sănătate a angajaților.

Principalele boli înregistrate sunt reprezentate de **bolile cardiovasculare, aproape duble ca număr față de bolile psihice ce ocupa locul II.** Bolile cardiovasculare reprezintă la vârsta activă urmărită în acest studiu și în populația generală o frecvență mare. Sunt boli cronice cu evoluție în general progresivă, dar pentru care au aparut multiple oportunități terapeutice. **Bolile psihice ocupa locul II ca pondere, dar unele manifestări sunt de o mica**

Condițiile de muncă specifice

semnificație din punct de vedere al inaptitudinii totale pentru anumite funcții, mai mult de 1/3 fiind reprezentate de tulburări de personalitate. Locul III este ocupat de bolile oftalmologice, din care mai mult de 50% sunt discromatopsii iar locul IV este ocupat de bolile neurologice..."

Desfasurarea activității în condițiile prezentate, determina acțiunea unor factori de risc profesional specifici, de accidentare și/sau imbolnavire, care pot să acționeze individual sau cumulativ asupra organismului, prin suprapunerea acțiunilor sau efectelor ce sunt resimțite tot mai pregnant odată cu înaintarea în vârstă a lucrătorilor feroviari direct implicați în asigurarea siguranței circulației.

Manifestarea factorilor de risc este evidențiată și monitorizată, în conformitate cu HG 355/2007, prin Fișa de identificare a riscurilor profesionale, unde spre exemplu pentru funcția de impiegat de miscare - I.D.M. sunt identificați 28 de factori de risc "de neanlaturat", iar 8 dintre aceștia sunt considerați ca fiind "factori de risc neacceptabil".

Exemplu:

INTERPRETAREA REZULTATELOR EVALUĂRII PENTRU LOCUL DE MUNCĂ IMPIEGAT DE MISCARE

Nivelul de risc global calculat pentru locul de muncă este egal cu 3,35 - valoare ce îl încadrează în categoria locurilor de muncă cu nivel de risc acceptabil.

Rezultatul este susținut de "Fișa de evaluare", din care se observă că din totalul de 28 factori de risc identificați, 8 depășesc, ca nivel parțial de risc, valoarea 3:

- 0 - încadrându-se în categoria factorilor de risc maxim,
- 0 - încadrându-se în categoria factorilor de risc foarte mare,
- 3 - încadrându-se în categoria factorilor de risc mare,
- 5 - încadrându-se în categoria factorilor de risc mediu.

Cei 8 factori de risc ce se situează în domeniul inacceptabil sunt:

FACTORUL DE RISC	NIVEL DE RISC
F16. Accidente rutiere sau CF de traseu sau de circulație în deplasarea la posturi sau pe traseu	5
F22. Deplasări, staționări în zone periculoase - pe căile de acces auto, în gabant CF	5
F28. Omiterea sau efectuarea defectuoasă a sarcinii de muncă datorate oboseli excesive, consumului de alcool, medicamente sau droguri	5
F8. Imbolnavire profesională ca urmare a lucrului cu bani (viruși patogeni, microbi, etc)	4
F15. Agresiune fizică din partea raufactorilor în special unde se vând bilete	4
F18. Stres prin adaptabilitate dificilă la schimbarea regimului de muncă zi/noapte	4
F19. Responsabilitatea deosebită în realizarea siguranței circulației	4
F20. Executarea de operații neprevăzute în sarcina de muncă: intervenții la instalații neautorizate: grup electrogen, instalații electrice	4

Pentru diminuarea sau eliminarea celor 8 factori de risc (care se situează în domeniul inacceptabil), sunt necesare măsurile generic prezentate în "Fișa de măsuri propuse"

În ceea ce privește repartizarea factorilor de risc pe sursele generatoare, situația se prezintă după cum urmează:

- 26,92%, factori proprii mijloacelor de producție,
- 30,76%, factori proprii mediului de muncă,
- 11,53%, factori proprii sarcinii de muncă,
- 30,76%, factori proprii executantului.

Din analiza Fișei de evaluare se constată că 50,0% dintre factorii de risc identificați pot avea consecințe reversibile asupra executantului (**DECES sau INVALIDITATE**)

În mod evident, existența condițiilor de muncă grele și periculoase – în unele cazuri care nu pot fi eliminate prin măsuri organizatorice – au generat (înca generează) factori de risc profesional care au determinat încadrarea în grupa I de muncă până la 31.03.2001 conform prevederilor din Ordin 50/1990, iar în continuare și după aceasta dată au determinat angajatorul să recunoască efectele acestora prin acordarea de sporuri specifice activității lucrătorilor feroviari din siguranța circulației

Condițiile de muncă specifice

feroviare, cum ar fi : sporul pentru munca grea feroviara, sporul de munca in conditii periculoase, sporul pentru nocivitate, precum si acordarea unui numar suplimentar de zile de concediu de odihna.

Continuarea recunoasterii de catre angajator a efectelor acestor conditii de munca are loc in contextul subfinantarii permanente a sistemului feroviar, cu repercursiuni negative in asigurarea de echipament individual de protectie sau asigurarea de utilaje si instalatii la parametri tehnici corespunzatori, pe fondul imbatranirii fortei de munca a carei medie de varsta este in continua crestere si a carei salarizare nu motiveaza de nici-un fel intinerirea acesteia.

[EXTRAS - - Raport de activitate an 2013- CNCF "CFR" SA]

"...2. Asigurarea ritmică a salariaților cu EIP (echipament individual de protecție) conform normativului de acordare, anexa 14 din CCM în vigoare, la nivelul necesarului solicitat de Sucursalele CREIR CF 1 – 8 astfel încât să nu se mai înregistreze scadențe față de normativul de acordare (în anul 2013 a fost achiziționat EIP în proporție de 50% față de necesar). – pagina 18

[EXTRAS - - Raport de activitate an 2012- CNCF "CFR" SA]

"...2. Asigurarea ritmică a salariaților cu EIP (echipament individual de protecție) conform normativului de acordare, anexa 14 din C.C.M. în vigoare, la nivelul necesarului solicitat de sucursalele CREIR CF 1 – 8 astfel încât să nu se mai înregistreze scadențe față de normativul de acordare (în anul 2012 a fost achiziționat EIP în proporție de 60% față de necesar). Pagina 16

O mare parte din aceste utilaje si instalatii folosite in tehnologia de transport feroviar de catre lucratorii feroviari sunt depasite tehnologic, cu defectiuni repetate, uzate moral si fizic, aspecte cu implicatii majore in degradarea conditiilor de munca care genereaza suplimentar factori de risc profesional sau agravarea celor existenti.

[EXTRAS - - Raport de activitate an 2015- CNCF "CFR" SA]

"In anul 2015 a fost programată lucrarea de reparație periodică cu mașini grele de cale cu ciurirea integrală a prismeii căii pe 554,02 km. Realizările la data de 31.12.2015 sunt de 229,81 km reprezentând 41 % din programul anual. Programul de lucrări nu a fost realizat integral datorită, în special, următoarelor cauze :
- îmbătrânirea parcului de utilaje, astfel randamentul lor are de suferit în fiecare an;
- neasigurarea la nivelul necesarului a resurselor financiare pentru executarea lucrărilor de reparații la mașinile grele de cale". – pagina 10

"Pe rețeaua CFR, 93% din instalațiile SCB din stațiile de cale ferată au durată de funcționare mai mare decât durată normală de funcționare. Astfel, toate instalațiile de centralizare electromecanică, instalațiile de asigurare cu încuietori cu chei și bloc, instalațiile de mecanizare și automatizare a cocoșelor de triere precum și centralele hidraulice din aceste instalații, au durată de funcționare mai mare decât durată normală de funcționare.

De asemenea, cea mai mare parte a instalațiilor de centralizare electrodinamică (95,56%), a instalațiilor de asigurare de alte tipuri (98,73%), a instalațiilor de bloc de linie automat (89,67% din distanțe) precum și frânele de cale (88,29%) și compresoarele din triaje (64,71%), au durată de funcționare mai mare decât durată normală de funcționare." – pagina 16

[EXTRAS - - Raport de activitate an 2013- CNCF "CFR" SA]

"...Dotarea actuală a CNCF CFR SA cu mașini și utilaje grele de cale – componente principale. Parcul actual de mașini și utilaje de cale, mijloace de intervenție și transport, utilaje multifuncționale și vagoane tehnologice specializate este format din 293 buc. (de diferite tipuri), din care: – 35 buc. (cca. 12 %) – sunt relativ moderne și performante iar restul de 258 buc (cca. 88 %) sunt uzate moral și fizic. – 204 buc. (cca. 69,6 %) sunt în stare de funcționare iar restul de 89 buc (cca. 30,4 %) sunt defecte, nefuncționale sau propuse pentru casare.

Parcul actual utilaje de cale - mijloace de intervenție și transport, aflate în exploatare la Districtele Exploatare Utilaje ale Sectiilor L (dreșine tip UAM și DC) este format din 130 buc.

Din aceste utilaje 105 buc. (83%) sunt în stare de funcționare iar restul de 25 buc. (17 %) sunt defecte sau propuse/aprobate pentru casare – pagina -39

Se constată că toate instalațiile de centralizare electromecanică - CEM și centralele hidraulice au durată normală de funcționare depășită.

De asemenea, au durată normală de funcționare depășită majoritatea instalațiilor de centralizare electrodinamică - CED (92%), mecanizare și automatizare a cocoșelor de triere - MACT (100%), asigurare cu încuietori cu chei și bloc (97%), alte instalații de asigurare (96%) și bloc de linie automat - BLA (82% din distanțe) – pagina 46

"CFR deține ca sursă proprie locală de apă un număr de 309 fântâni și 13 castele de apă. Datorită costurilor mari necesare, situația întreținerii și exploatareii surselor proprii de apă potabilă conform reglementărilor ministerului sănătății, a rămas nerezolvată. – pagina 97