

**Considerente de analiză comparativă cu alte categorii profesionale care desfășoară activitatea la siguranța circulației – cu aceleași drepturi până în anul 2001 și care își desfășoară activitatea în aceleași condiții și în prezent.**

Conform HG 1025/2003, respectiv anexa 2 la Legea 263/2010, reiese ca la poziția 7 a fost prevăzută pentru încadrare în locuri de muncă în condiții speciale, activitatea la siguranța circulației feroviare – pentru personalul de locomotivă (mecanic locomotivă, mecanic ajutor, instructor tractiv).

Activitatea la siguranța circulației, siguranța circulației este un deziderat și în același timp un concept declarat și definit prin norme legale, conform cărora transportul public de călători și marfuri trebuie să se desfășoare fără pericol pentru călători, bunurile transportate, vehiculele feroviare sau infrastructura, precum și pentru lucrătorii feroviari și cuprinde un ansamblu de activități și măsuri specifice menite să pună în practică acest deziderat.

Din specificul activității feroviare este evident că siguranța circulației nu poate fi asigurată numai de către personalul de locomotivă deoarece:

- Toate activitățile presupun acțiunea interdependentă a mai multor lucrători feroviari de meserii și funcții diferite, atât individual cât și în echipe complexe;
- Elementul de bază al activității feroviare îl constituie TRENUL, care pentru a circula în condiții de siguranță pe infrastructura feroviară trebuie să îndeplinească cumulativ anumite condiții obligatorii;
- Nu este de ajuns ca trenul să fie tractat de o locomotivă, el se compune din mai multe vehicule feroviare (locomotive, vagoane, etc) care la rândul lor pentru a fi puse în mișcare trebuie să îndeplinească anumite condiții tehnice, să fie legate între ele și la conducta de aer pentru frânare;
- Atât pentru deplasarea oricărui tren cât și pentru activitățile de manevră (compunerea trenului) pe lângă mecanicul de locomotivă, este necesară activitatea mai multor lucrători feroviari: șef de manevră, manevrant vagoane, revizor tehnic de vagoane, acar, impiegat de mișcare, operator de circulație;
- Pentru deplasarea trenului sau activitate de manevră este necesară o infrastructură feroviară cu toate elementele sale caracteristice și de siguranță, așa cum sunt evidențiate în HG 581/1998 și în Regulamentul de exploatare feroviară;
- Mentineră infrastructurii feroviare în stare de funcționare și condiții de siguranță precum și utilizarea-exploatarea acestora se face cu utilaje și instalații specifice de către alți lucrători feroviari: electromecanici și montatori, revizori cale și picheți, - numai câteva exemple de lucrători care asigură siguranța circulației TRENULUI, desfășurând activitatea pe propria răspundere și de cele mai multe ori simultan cu circulația acestuia.

Considerăm semnificativ faptul că personalul de locomotivă nu poate realiza de unul singur, numai el, dezideratul de asigurare a siguranței circulației deoarece:

- locomotiva nu trebuie pusă în mișcare (chiar și izolată) decât în baza unor semnale primite (sub diverse forme) de la alți lucrători feroviari (șef tren, manevrant, acar, impiegat, etc) care la rândul lor desfășoară activități specifice de siguranță circulației, atât pentru circulația trenului cât și pentru manevră
- infrastructura feroviară trebuie să asigure condiții de siguranță pentru deplasarea locomotivei prin acțiuni de verificare, întreținere și reparație conform reglementărilor specifice de către lucrători feroviari care desfășoară activitatea de siguranță circulației.



**Considerente de analiză comparativă cu alte categorii profesionale care desfășoară activitatea la siguranța circulației – cu aceleași drepturi până în anul 2001 și care își desfășoară activitatea în aceleași condiții și în prezent.**

La o analiză comparativă a activității personalului de locomotivă și a activității la siguranța circulației a celorlalți lucrători feroviar implicați în aceasta, este de reținut ca activitatea prezintă atât elemente comune sau similare cât și elemente distincte și specifice pentru fiecare categorie, astfel:

- Activitatea personalului de locomotivă precum și activitatea celorlalți lucrători feroviar legați de siguranța circulației se desfășoară conform aceluiași reglementari, sub incidența unor condiționari specifice identice, cu aceleași responsabilități și fiind supuși la suprasolicitații similare;
- Activitatea personalului de locomotivă se desfășoară în general în regim de turnus, ziua și noaptea, la orice oră este necesar pentru respectarea graficului de circulație sau în ture alternative, ziua și noaptea, specific transportului feroviar, iar cei mai mulți lucrători feroviar din activitatea de siguranța circulației desfășoară activitatea similar, în regim de muncă inegal, ture alternative, ziua și noaptea, inclusiv în zile de repaus;

Sub acest aspect, este de reținut ca ambele categorii profesionale sunt expuse la suprasolicitare prin stress determinat de tulburarea ritmului circadian al organismului și oboseala acumulată, în mod tot mai evident odată cu înaintarea în vârstă.

- Personalul de locomotivă este suprasolicitat fizic prin poziție de lucru static, expunere la zgomot, suprasolicitarea organului vizual și este stresat prin suprasolicitarea psihică determinată de responsabilitatea conducerii locomotivei în siguranță;
- Lucrătorii feroviar din activitatea de siguranța circulației sunt supuși la suprasolicitații fizice atât prin poziție de lucru preponderant ortostatică cât și prin activități fizice (ridicare de greutăți – piese sau subansamble, lucru la înălțime pentru firul de contact, etc), microclimat nefavorabil (temperaturi extreme, curenți de aer, intemperii, etc) specifice lucrului în aer liber și intervențiilor la evenimente sau situații de urgență, expunere la zgomote la exterior (la utilaje grele de cale) sau la interior (incăperi cu aparatură specifică), suprasolicitare psihică datorată efectuării activității pe propria răspundere și/sau în locuri de muncă izolate.

Este de reținut ca ambele categorii profesionale sunt expuse la suprasolicitații determinate de factori similari sau diferiți, dar care sunt evidente și au efecte asemănătoare, îndeosebi odată cu înaintarea în vârstă.

În concluzie, față de toate cele prezentate, ya rugăm să constatați ca singura măsură îndreptătită și reparatorie, ce poate rezeși în drepturile avute, anterior anului 2001, lucrătorii feroviar care își desfășoară activitatea la siguranța circulației feroviare la fel ca și personalul de locomotivă, este adoptarea Proiectului de lege privind statutul personalului feroviar în aceeași formă adoptată și de Senatul României, mai ales, fără modificarea articolelor care reglementează dreptul la pensie.