



MINISTERUL TRANSPORTURILOR

MINUTA

ședinței de dezbatere publică

din

20 septembrie 2017

Cuprins

1. Deschiderea ședinței	3
2. Semnarea listei de prezență.....	3
3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței	3
4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței.....	4
5. Punctele de vedere exprimate de participanți cu privire la proiectul aflat pe ordinea de zi	5

1. Deschiderea ședinței

Ședința a fost deschisă la ora 12.00 și s-a încheiat la ora 13.30

2. Semnarea listei de prezență

Din partea MT:

- Ovidiu Paica, - DM
- Victoria Iacob – DM
- Anee-Mary Ionescu – Comisia Centrală

Reprezentanții societății civile

Demeter Ciprian – PNR – filiala Arad

Butușină Mihai - PNR – filiala Arad

Cucu Șerban – AAOPFR

Grigore Mircea – CONPIROM

Răduță Valeriu – LPFAB

Cojocaru Gheorghe – APFAI

Golu Florina – Colegiuul Psihologilor din România

Anghel Elena – Colegiuul Psihologilor din România

Stoian Ștefania – Colegiuul Psihologilor din România

Ștefan Iulian Laurențiu – Colegiuul Psihologilor din România

Ștefan Aniței - – Colegiuul Psihologilor din România

Secretariatul ședinței

- Adrian Olteanu - DCRSPON

3. Prezentarea ordinii de zi a ședinței

Temele aflate pe ordinea de zi a ședinței:

1. Prezentarea și dezbaterile următoarelor proiecte de acte normative:

Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea listei funcțiilor din siguranța transporturilor pentru care sunt necesare avize de aptitudine medicală și/sau psihologică, Regulamentului de înființare, organizare, funcționare și componența Comisiei Centrale medicale și psihologice în siguranța transporturilor din cadrul Spitalului Clinic Căi Ferate

nr.1 Witting București, normelor metodologice privind examinarea medicală și psihologică a personalului din transporturi cu atribuții în siguranța transporturilor și periodicitatea examinărilor, precum și pentru aprobarea Regulamentului privind înființarea, organizarea, funcționarea comisiilor medicale și/sau psihologice în siguranța transporturilor care eliberează avize medicale și/sau psihologice de aptitudini pentru funcțiile din siguranța transporturilor, precum și componența acestor comisii

Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor privind procedura de agreare a unităților medicale și/sau psihologice care efectuează examinări pentru personalul din transporturi cu atribuții în siguranța transporturilor, a Normelor privind procedura de control la unitățile medicale și/sau psihologice, agreate să efectueze examinarea personalului cu atribuții în siguranța transporturilor, precum și persoanele desemnate să efectueze controlul, a tarifelor pentru verificarea unităților specializate medicale și/sau psihologice în vederea agreării de către Ministerul Transporturilor pentru examinarea personalului cu atribuții în siguranța transporturilor și pentru viza anuală, precum și pentru aprobarea Normelor privind procedura de aplicare a sancțiunilor administrative aplicate în cazul constatării nerespectării criteriilor și condițiilor privind acordarea acestuia

4. Etape procedurale parcurse anterior ședinței

Ministerul Transporturilor - MT a publicat, în data de 08.09.2017, în conformitate cu dispozițiile Legii nr 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, anunțul referitor la inițierea procedurilor de consultare publică cu privire la proiectul de Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea listei funcțiilor din siguranța transporturilor pentru care sunt necesare avize de aptitudine medicală și/sau psihologică, Regulamentului de înființare, organizare, funcționare și componența Comisiei Centrale medicale și psihologice în siguranța transporturilor din cadrul Spitalului Clinic Căi Ferate nr.1 Witting București, normelor metodologice privind examinarea medicală și psihologică a personalului din transporturi cu atribuții în siguranța transporturilor și periodicitatea examinărilor, precum și pentru aprobarea Regulamentului privind înființarea, organizarea, funcționarea comisiilor medicale și/sau psihologice în siguranța transporturilor care eliberează avize medicale și/sau psihologice de aptitudini pentru funcțiile din siguranța transporturilor, precum și componența acestor comisii și Proiectul de Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Normelor privind procedura de agreare a unităților medicale și/sau psihologice care efectuează examinări pentru personalul din transporturi cu atribuții în siguranța transporturilor, a Normelor privind procedura de control la unitățile medicale și/sau psihologice, agreate să efectueze examinarea personalului cu atribuții în siguranța transporturilor, precum și persoanele desemnate să efectueze controlul, a tarifelor pentru verificarea unităților specializate medicale și/sau psihologice în

vederea agreării de către Ministerul Transporturilor pentru examinarea personalului cu atribuții în siguranța transporturilor și pentru viza anuală, precum și pentru aprobarea Normelor privind procedura de aplicare a sancțiunilor administrative aplicate în cazul constatării nerespectării criteriilor și condițiilor privind acordarea acestuia stabilind în acest sens un termen de 10 zile în care cei interesați pot transmite în scris propuneri, sugestii, opinii cu privire la proiectele supuse dezbaterii publice.

Anunțul a fost transmis atât către persoanele și asociațiile legal constituite care, în conformitate cu prevederile Legii nr 52/2003, au transmis o solicitare în acest sens cât și către confederațiile sindicale și patronale, reprezentative la nivel național.

În cadrul procesului de consultare publică, reprezentanții PNR – filiala Arad, în baza art. 7 alin. 9 din Legea nr 52/2003, au solicitat MT organizarea unei ședințe de dezbatere publică a proiectului menționat.

Urmare solicitării PNR-filiala Arad, MT a decis organizarea ședinței respective în data de 20 septembrie 2017.

În acest sens, în data de 15 septembrie 2017, a fost publicat pe site-ul MT, afișat la sediul ministerului și transmis celor interesați, anunțul cu privire la organizarea ședinței de dezbatere publică.

5. Punctele de vedere exprimate de participanți cu privire la proiectul aflat pe ordinea de zi

În deschiderea ședinței reprezentantul DCRSPON a informat participanții cu privire la procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 cu privire la desfășurarea ședinței lista celor înscriși la cuvânt și timpul alocat fiecărei persoane

În continuarea discuțiilor cei care s-au înscris la cuvânt au precizat următoarele:

” Mircea Grigore: Mă numesc Grigore Mircea, sunt președintele Federației Patronale Școlilor de Șoferi din România și vicepreședinte al Federației cu reprezentativitate națională. În primul rând, vreau să mulțumesc. Noi, în conducerea direcției medicale care în sfârșit, după 3-4 ani de zile în care ne chinuim alături de colaboratorii dâșșilor, de doamna doctor Iacob, în sfârșit am ajuns să avem un proiect cu cele 2 ordine care sunt solicitate de atâta timp și a, și lucrat, am și parcurs și chiar verile călduroase am stat aici și în sfârșit dumnealui a reușit și le-a adus pe site ca să intre în vigoare în curând. În al doilea rând, am fost stupefiat de interesul manifestat de către foarte, foarte mulți psihologi, policlinici, spitale și chiar Colegiul Psihologilor în sensul că din ceea ce am văzut eu că s-a expus acolo, pe site, ar rămâne ca toate persoanele care participă la siguranța rutieră să îi chemăm în fiecare lună ca să putem să ajungem să facem o treabă economică. Deși, ei acuză că așa zișii reprezentanți ai angajatorilor caută să își minimalizeze cheltuielile. Nu, eu vreau să vă spun că vorbesc și în calitate de persoană care am angajați peste 170 de persoane care concură la siguranța rutieră și în același timp am și laborator psihologic. Și deci aș fi interesat să îi chem, dacă se poate săptămânal. Dar eu cred că nu putem să ducem, în opinia mea, să ducem în

derizoriu să reducem această periodicitate la maximum. Haideți să ne aducem aminte cu toții că au fost până în anul 2013 o periodicitate care mie mi s-a părut absolut normală. Acuma se încearcă, este o cale de mijloc ca să se ajungă cât de cât aproape de normalitate și am rămas, repet, pur și simplu interzis, îmi cer scuze de expresie, că am ajuns la această situație în care toată lumea... Nu mai zic, că sunt persoane care nici nu înțeleg și nici nu știu care au făcut propuneri ce mai avem un pic să punem și femeia de servici, dacă lucrează undeva, să o punem că această persoană concură la siguranța rutieră. Vreau să vă mai spun ceva. Avem persoane care concură la siguranța rutieră care nu ar trebui să fie cuprinse aici. Adică: managerul de transport. Să știți, indiferent de care este el, eu pentru că cunosc OUG 27 este prins și că nu avem ce face, nu pot să fac asemenea propuneri. Da? La vremea respectivă, când se va modifica OUG 27 vom propune ca acest manager de transport care nu concură cu nimic, absolut nimic la siguranța rutieră. Ce face? Stă într-un birou, dă niște foi de parcurs, transmite niște sarcini șoferilor și cu asta basta. Și trebuie să îl verificăm dacă se poate din 3 în 3 luni de zile. Sunt chiar nu înțeleg. propunerile noastre, ale Federației noastre care sunt puse, expuse și pe site, sunt ca să facem o periodicitate la persoanele care concură la siguranța rutieră. La rutieră mă refer. La asta mă pricep, la asta spun. Deși unii am înțeles că au făcut și pentru aviație propuneri. Este să facem pe etape. Adică între 18 și 40 de ani să fie la 3 ani de zile. pentru că nu putem să comparăm o persoană care are 19 ani...

Mircea Grigore: (...) Să fie între 18-40, între 40 și 60 să fie la 2 ani și după 60 de ani, nu contează vârsta, să se facă la 1 an. Același lucru să fie valabil și pentru periodicitatea testului psihologic, da? De asemeni, am solicitat ca persoanele care concură la siguranța transportului rutier, atunci când se înscriu la centre de formare și perfecționare să nu mai fie, le ceară aceste avize medicale pentru că, aceste avize medicale le sunt necesare la angajare. Degeaba își are el avizul medical când intră în centrul de formare și pregătire profesională. El probabil că nu se angajează 3 ani de zile și după aceea trebuie din nou să își facă aceste avize. Și în opinia mea, aceste avize ar trebui să se solicite la angajare. Atunci și produce efecte. Eu, nu vă supărați, dacă vreau eu să am atestat că sunt manager sau nu știu ce, e treaba mea. Când mă duc și mă angajez, atunci trebuie să îndeplinesc condițiile,. Fiecare își asumă această, să zic, își asumă dacă este sau nu este bolnav. Vreau să vă spun că există și în ordinul 75, a făcut o excepție în sensul acesta cu cei care se pregătesc în vederea obținerii permisului de conducere. Și eu zic că nu ar fi foarte greu și nu ar împiedica cu nimica siguranța rutieră dacă el este verificat și supus acestor verificări atunci când este angajat și urmează să se angajeze într-o funcție. Vă mulțumesc mult!

Ciprian Demeter: În primul rând bună ziua! Vă mulțumim de faptul că ne acordați aceste minute pentru discuție. Față de colegul de înaintea vin cu o precizare. /cle Aceste discuții sunt părerile noastre. Eu mă refer la legislație. Este HG nr. 355/2007 aprobată și publicată în Monitorul Oficial cu numărul 873. Cu permisiune dumneavoastră, în această lege care este semnată de prim-ministrul și 3 miniștrii de resort spune foarte clar la art. 2, examenul medical periodic, aliniatul c), examenul medical periodic anual, intervalul dintre două verificări medicale periodice să nu depășească 12 luni. De asemenea la alineatul 4 litera e) la angajarea în muncă precum și cu examenul medical periodic al lucrătorilor care concură la siguranța circulației din sectorul transporturi feroviare, navale aeriene și a altor lucrători, precum și a altor categorii de lucrători care desfășoară activități specifice se vor efectua și examenele stabilite prin reglementări speciale, adică, de către Ministerul

Transporturilor, direcția medicală în scopul constatării dacă starea de sănătate le permite să îndeplinească munca ce li se încredințează. Această HG după știința mea este în vigoare deci nu o putem contesta sau nu o lua în seamă. În rest, propunerile noastre sunt cele din documentația depusă. Avem într-adevăr câteva modificări, cum zice domnul că nu toți conducătorii trecuți în Anexa 1.4 „Lista măsurilor de siguranță rutieră” ar fi necesar să facă verificările la un an. Dar dacă legea așa spune, așa trebuie făcut. O altă precizare pe care aș dori să o fac pe care nu am trecut-o în documentație, este întrebarea „ De ce trebuie schimbat certificatul de agreere?” și anume în art. 5, alineatul 2) și 3) spune clar că practic sunt unitățile agreate în 2016. Ce se întâmplă cu unitățile agreate în 2017? Nu spune nicăieri clar, își păstrează valabilitatea până în 2018. Știți foarte bine că în 2013 când au apărut ordinele 59, 60, 61, 62, 63, au fost perturbații destul de mari, mai ales în prima perioadă a anului că comisia medicală nu avea destui colaboratori, angajați să trimită la 3-400 de unități medicale și psihologice în țară. V-aș ruga să treceți în proiectul de act normativ să treceți clar și despre unitățile agreate în 2017, perioada lor, ele având aviz de agreere pe ani, adică din 2014-2019. Problema se pune în felul următor, eu o pun din punct de vedere economic, probabil ministerul, cu scuzele de rigoare, are nevoie de bani. Atunci mai bine decât să facem la 2-3 ani, să tot bulversăm, să tot adunăm acte care stau în arhiva Ministerului, să crească, cum am trecut și în raport, o sumă mai mare care să rămână valabilă 5 ani de zile. Am propus 4500 de lei - 1000 de euro și o verificare anuală, care oricum trebuie făcută, să vedem dacă se respectă condițiile și toată legislația, să fie de 2000 de euro ca să fie și bani în bugetul ministerului pentru această activitate. O altă propunere pe care am făcut-o este ca prin prețul ăla minim propus, partea de analiză haideți să zicem că o putem accepta și apropo de această precizare, cu indexări, că salariile vor crește. De exemplu, salariile medicilor vor crește, deci noi nu putem și zic că nu este corect să nu luăm în considerare munca medicului. Adică chiar așa pentru 15-20 lei să prostituăm medicina! Noi prin patronat apărăm și interesele medicilor. Dacă se vrea să se facă o prevenție și cei care cunosc cum se circulă pe drumurile naționale, pe drumurile europene, este un stres continuu pentru conducători auto. Cei care nu realizează această situație de lucruri e o problemă de a lor. Este îngrozitor să te duci de la Arad la București, de la Arad la Viena sănătos pe tiruri nesfârșite. Acest stres nervos asupra conducătorului auto este deosebit și stresul nervos, mai ales doamnele și domnii care participă și au cunoștințe medicale, știu că se reflectă asupra sănătății conducătorului auto. De aceea noi propunem să rămână un an, conform legii, nu după părerea unor sau altora. Că unul vrea la 3 ani, altul vrea la 5, altul nu vrea deloc. Această lege este în vigoare! Aș mai dori să se reglementeze cu situația critică a celor care au aviz valabil un an dar cu reconsult. Aceste persoane vine și nu vin. Noi nu avem nicio pârghie de a-i obliga să vină cu documentația că au făcut un tratament, au fost internați într-o unitate spitalicească. O parte dintre articolele apărute pe site, unul sau două, spun că ar fi bine din comisie să facă parte și medicul de medicină a muncii. Să dea acea fișă de aptitudine cu o valabilitate de 3-6 luni, adică indirect să obligăm conducătorul auto sau cel care asigură siguranța transporturilor să efectueze un control medical sau psihologic dacă este cazul. Deci cam astea ar fi problemele pe care le-am trecut și în material și vă mulțumesc pentru audiență și sper să fie o colaborare între minister și noi, ca și executanți. Și încă o rugăminte, eu zic, cum dumneavoastră ministerul are pretenția să transmitem lunar situația cu verificările medicale, apți-inapți, toată documentația, nu intru în amănunte, că toată lumea o cunoaște, că în momentul în care apar modificări de ordine, reglementări, să dea un click și toate unitățile agreate, după refer la persoane, să se trimită pe site să vedem ce a visat noaptea Ministerul Transporturilor. Nu vă supărați, e un dialog! Cred că dacă ați fi dumneavoastră în locul

nostru la fel ați gândi. Deci luați-o ca și rugămintele! Vă mulțumesc foarte mult, îmi cer scuze dacă am fost puțin mai dur. Și dau cuvânt doamnei...

Iulian Laurențiu Ștefan: Eu o să fac o prezentare generală a situației și punctul nostru de vedere. Doresc să menționez că noi practic, de câțiva ani, am solicitat Ministerului Transporturilor să ne așezăm împreună la masa negocierilor și să elaborăm proiecte în care practic fiecare parte să-și exprime opinia și să vină cu specialiștii din domeniu astfel încât să fie elaborate proiecte care ulterior să fie acceptate și puse în aplicare pe piață. O altă problemă este cea legată de faptul că în ultimii s-au tot modificat actele normative care reglementează situația examenelor psihologice sau examinărilor medicale și psihologice din domeniul transporturilor. Iar lucrul acesta nu este deloc benefic pentru că practic tot timpul lucrurile sunt într-o dinamică de schimbare fundamentală. Practic noi mereu schimbăm paradigme. Cu toate că de data aceasta noi am observat că nu este o schimbare foarte mare, schimbările foarte mari, o să ne amintim aici, cu siguranță o să adresăm o notă, am adresat deja o notă critică și o vom prezenta aici, ci practic observăm aici că toate celelalte ordine se regăsesc cumva într-o anumită formă în cele două proiecte care au fost supuse dezbaterii publice. Și din nou se reiau elemente care nu țin de realitatea legislativă din prezent, atât realitatea legislativă legată de exercitarea profesiei de psiholog cât și anumite cerințe, condiții, care sunt asumate deja în Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră pentru perioada 2016-2020 și Planul de acțiuni pentru implementarea strategiei. Menționez că în această strategie sunt anumite obiective și citez aceste obiective: „Creșterea siguranței rutiere și reducerea la jumătate a numărului de decese din accidente rutiere până în anul 2020, față de anul 2010, în concordanță cu recomandările Comisiei Europene.” În acest sens prin proiectele propuse nu se întărește asistența medicală și psihologică, o să vedem de ce, a factorului uman în siguranța rutieră, și nu se îmbunătățește evaluarea medicală și psihologică, nu se crează cadrul legal necesar pentru reabilitarea și consilierea conducătorilor auto cu abateri grave și repetate de la normele rutiere, mai ales în cazul șoferilor profesioniști. Dimpotrivă, în opinia noastră, prin cele două proiecte nu se urmărește creșterea siguranței rutiere așa cum spunea, așa cum spuneam scăderea numărului de accidente rutiere, și se adoptă măsuri, care în opinia noastră vor scădea nivelul siguranței rutiere și pot crește numărul de decese din accidente rutiere. Deoarece nu se urmărește interesul general al cetățenilor României în siguranța rutieră, ci se încearcă scăderea cheltuielilor de personal pentru societățile de transport, satisfacerea cererii acestora de creare a unor facilități, avantaje economice, de reducere a costurilor, eliminarea unor obligații și în final creșterea profitului în acest domeniu. Cum este posibil așa ceva? Iată de ce în opinia noastră lucrul acesta este posibil:

1) Pentru că examinarea medicală și psihologică periodică pentru o mare parte din funcții cu atribuții în siguranța transporturilor nu se mai realizează la un interval de un an ci la intervale mult mai largi de 2 sau 3 ani.

2) Obligația intervenției psihologice prin consiliere și psihoterapie pentru conducătorii auto cu abateri grave și repetate de la normele rutiere, mai ales în cazul șoferilor profesioniști, nu se regăsește nicimăcar ca procedură și nu sunt practic proceduri care să admită intervenția obligatorie în aceste cazuri.

3) Evidența actelor profesionale ale psihologilor, problemă de fapt pusă de fiecare dată când se dezbătea un ordin al Ministrului Transporturilor, de fiecare dată Colegiul Psihologilor din România avea o reacție și presa încerca cumva să prezinte avantajele unei evidențe actelor profesionale, pentru că de ce să nu recunoaștem de foarte multe ori a apărut o inflație de avize psihologice pe piață.

Această evidență a actelor profesionale psihologice în prezent, potrivit actelor publicate în Monitorul Oficial, deci în vigoare, se realizează prin timbre și registre profesionale securizate. Adică: timbrele sunt emise de Imprimeria Națională, au un regim special și pot identifica ușor, inclusiv electroni, un anumit timbru, proveniența, psihologul etc. Această modalitate de evidență profesională este ignorată, deci nu se ține cont de o realitate legislativă și este înlocuită prin aplicarea timbrului sec. Considerăm că prin această măsură a timbrului sec, destul de dezbătută în breasla noastră, este o măsură formală, inefficientă și anacronică. Este o măsură care se regăsea cumva prin secolul XIX prin anumite acte ale aristocrației iar astăzi practic nu mai are niciun fel de efect, neputând fi evaluată electronic, identificate documentele, neputând practic să avem niciun fel de coroborare cu evidența profesională a specialiștilor. Această metodă, deci această scoatere a evidenței profesionale, ignorare a evidenței profesionale a psihologilor va determina emiterea ilegală a unui număr incontrollabil de avize psihologice, /rav nerespectarea standardelor de calitate în serviciile psihologice, adică normă, timp, număr de persoane examinate, etc, și va crea, evident, din nou o inflație a avizelor psihologice false. Din acest motiv, noi apreciem ca fiind oportună la acest moment retragerea proiectelor propus, nu ca un pas înapoi, ci ca un pas înainte, în sensul că această măsură ar determina adoptarea unei măsuri legislative în acord cu toate opiniile și constituirea unui grup de lucru pentru elaborarea unor noi proiecte, plecând de la angajamentele asumate de către Guvernul României și evident de la interesul cetățenilor României. Acest grup de lucru ar trebui să aibă niște obiective clare și niște termene ferme, iar din grup ar trebui să facă parte și reprezentanți ai asociațiilor victimelor accidentelor rutiere, reprezentanți ai Poliției Rutiere, specialiști în domeniul medical și psihologic și reprezentanți ai organizațiilor profesionale care au competență în acest domeniu. Vă mulțumesc.

Mihai Aniței: Vorbesc în calitate de invitat al Colegiului Psihologică. Nu mai am o funcție oficială în Colegiul Psihologilor, ci sunt doar în calitate de psiholog practician. Experiența pe care o am, încă de la înființarea Colegiului Psihologilor până acum, este legată și de această problemă, a relației dintre Colegiul Psihologilor și Ministerul Transporturilor. Este o relație veche, când fructoasă, când tensionată, inerent, pentru că ministerul are menirea să reglementeze anumite activități ținând de siguranța circulației rutiere, Colegiul Psihologilor trebuie să protejeze și interesele și activitățile psihologilor practicieni. Dar cred că Ministerul Transporturilor nu-și poate permite să angajeze mii de psihologici. Gândiți-vă ce înseamnă un salariu de psiholog. Ministerul Transporturilor, societatea română, beneficiază de serviciile unor psihologi practicieni care își fac formarea profesională, au organizație profesională proprie, au organizare proprie. Statul român nu contribuie cu nimic. Este beneficiar. În condițiile în care este beneficiar, statul român vrea să vină să pună noi taxe, noi biruri. Nu cred că este ok. O experiență foarte bună a fost cea legată permisele de conducere auto și de reglementările privitoare la obținerea permisului. Acele reglementări și acea comisie și ședințele și rezultatele la care s-a ajuns sunt foarte bune. Vă propun, vă rog frumos, să încercăm să colaționăm rezultatele de la acea comisie cu o viitoare comisie și să integrăm pentru că acolo s-a ajuns la lucruri foarte bune. S-a ajuns la lucruri raționale. A durat mult, dar mai bine să dureze mult și să iasă ceva chibzuit, decât să se impună peste noapte. Cam așa arată propunerile Ministerului în momentul de față. Sunt propuneri așa, peste noapte. Nu cred că rezolvă lucrurile temeinic. Vă rog frumos să aveți în vedere propunerea mea de a lua în considerație ca cel puțin domeniul activității psihologilor să corelați cele două activități. Să se ia, așa cum s-a propus din parte Colegiul Psihologilor, să se structureze o comisie, să invitați neapărat psihologi practicieni. Avem toată stima, toată prețuirea pentru colegii noștri psihologi care

lucrează în sistem, dar cei care știu cu adevărat ce se întâmplă în viața reală sunt psihologii practicieni care au cabinete. Vă mulțumesc mult, vă doresc succes și sper că se va ajunge la un punct de vedere comun. Interesul e al tuturor, să știți. Fără să spunem cuvinte mari: „siguranța circulației”, „soarta poporului”, e o problemă practică, pragmatică, atât pentru Minister, cât și pentru organizațiile profesionale, pentru medici și pentru psihologi și vă mulțumesc mult.

Ștefania Stoian: Sunt consilier juridic în cadrul Colegiului Psihologilor din România și vreau să fac o scurtă trecere în revistă a reglementărilor pe care le propune proiectul privind aprobarea listei funcțiilor de siguranță a transporturilor și care reglementează de fapt acea comisie centrală medicală și psihologică. O să fac o trecere în revistă a acelor reglementări care contravin cu o legislație care deja este în vigoare și reprezintă cadrul de reglementare al profesiei de psiholog cu drept de liberă practică. O să încep cu articolul 4 al acestui proiect care atribuie Ministerului Transporturilor posibilitatea de a înființa și reglementa furnizori de servicii psihologice și care să se substituie psihologilor cu drept de liberă practică, măsură pe care o considerăm contrară normelor în vigoare, respectiv articolului 5 din legea 2013/2004 care le arogă doar psihologilor desfășurarea activităților psihologice prin formele de exercitare ale profesiei, deja reglementate, iar printre acestea nu se regăsesc astfel de comisii psihologice înființate la nivelul Ministerului Transporturilor. Un al doilea aspect pe care o să-l critic se află în anexa numărul 2 al proiectului, cu referire la realizarea de examinări psihologice de către aceste comisii medicale și psihologice printr-un act mixt, psihologic și medical. Din nou, acest aspect contravine hotărârii 1/2005, publicată în Monitorul Oficial, a comitetului director al Colegiului Psihologilor din România. Deja atribuie un alt regim juridic acestui act profesional, el fiind emis de către o comisie în regim de putere publică. Devine un act administrativ. Din nou contravine legislației noastre în vigoare cu privire la realizarea evaluărilor psihologice efectiv. Din punctul nostru de vedere, proiectul nu vine să ajute asumarea de către Guvernul României a strategiei naționale pentru siguranța rutieră. Un alt aspect este în articolul 7 din anexa 3 a acestui proiect care prevede o procedură de contestare a avizului psihologic și practic se dă posibilitatea unei comisii administrative să analizeze și să evalueze un act profesional, iar acest aspect este reglementat în codul nostru deontologic, comisia de deontologie a Colegiului Psihologilor din România fiind singura care, prin lege, poate să evalueze dacă un psiholog a îndeplinit condițiile legale sub aspect calitativ atunci când a emis un act profesional. La punctul B din aceeași anexă, cu privire la metodologia de evaluare psihologică utilizată în examinare psihologică a personalului cu atribuții în siguranța transportului, din nou se încalcă prevederile articolului 33, litera H, din legea 213/2004, raportate la prevederile articolului 36 din același act normativ, care practic dă dreptul doar comisiei de metodologie a Colegiului Psihologilor din România să avizeze metodele și tehnicile de evaluare și asistență psihologică. Însă, atenție, nici comisia noastră de deontologie nu le impune psihologilor instrumentele pe care trebuie să le utilizeze, aceștia fiind liberi să și le aleagă. Câteva aspecte din anexa 4. Se regăsește o formă a avizului psihologic, care nu în concordanță cu forma avizului psihologic aprobat prin hotărârea 1/2006. Ea este din nou publicată în Monitorul Oficial, reprezintă o reglementare în vigoare. Și în ceea ce privește anexa numărul 4, punctul 5, cu privire la certificatul medical și psihologic, din nou acesta este un act mixt, care nu este permis din punct de vedere al legislației de reglementare a exercitării profesiei de psiholog, acesta trebuind să fie separat fiind un act profesional diferit, actul medical de actul psihologic. Vă mulțumesc frumos.

Elena Anghel: Reprezint Colegiul Psihologilor din România, comisia de psihologie a muncii. Comisia de psihologie a transporturilor a Colegiul Psihologilor susține parteneriatul între Colegiu și comisia centrală medicală și psihologică din Ministerul Transporturilor. Viziunea noastră este să avem o colaborare deschisă, cordială, transparentă în vederea creșterii calității serviciilor psihologice prestate către beneficiari din siguranța transporturilor. Am să prezint câteva idei generale, importante, pentru că materialul a fost ieri depus la registratură și acolo se găsesc toate amănunte și nu am să insist. Dorim o colaborarea cu direcția medicină a Ministerului Transporturilor legat și de propunerile pe partea metodologică, de propunerile legate de metodologia transporturilor, în sensul că putem împreună să facem acest lucru pentru creșterea standardelor de calitate, atât elaborarea de metodologie, cât și controlul unităților psihologice și verificarea documentelor să se facă împreună cu un reprezentant, un membru desemnat de Colegiul Psihologilor, care să facă parte din comisia de control. Un alt lucru important este stabilirea unui tarif minim de referință pentru avizul psihologic, așa cum există la medici, care să fie o medie între complexitatea bateriei de examinare psihologică utilizată în funcție de modul de transport și prestația psihologului examinator. Acolo veți găsi o formulă de calcul unde rezultatul a fost de un tarif estimativ de 120 de ron. Au fost omise câteva funcții, sunt precizate acolo, cea de conducător auto transporturi speciale, transport bancar valori, profesor legislație și conducător auto ambulanță. Referitor la numărul minim de probe pe domeniul de transport rutier, aeronautic, feroviar, naval și așa mai departe, nu numărul de probe în sine contează, ci acele baterii sau teste care să acopere investigarea funcțiilor lor de informare, de prelucrare, decizie, a aspectelor legate de atitudini, de percepția riscului și echilibrului emoțional și așa mai departe. Am propus acolo o modificare.

Șerban Cucu, secretar general Asociația Armatorilor Fluviali din România: Îmi cer scuze că am întârziat și faptul că nu am trimis observații, au fost niște probleme, totuși vreau să fac o precizare: nu știu de ce în actualul ordin s-a modificat periodicitatea vis-a-vis de normele medicale pentru personalul fluvial. Nu știu care au fost motivele modificării. Așa cum era în ordinul vechi, acele prevederi erau generate de faptul că în 2007, când am negociat cu Comisia Europeană, acea periodicitate ni s-a impus. Este similară cu cea care se practică de către Comisia de pe Rin. Nu pot fi bănuți cei de la Rin că nu au exigență în ceea ce privește partea tehnică și partea de sănătate a echipajelor. Avem un acord bilateral între România și Comisia Rinului pentru recunoașterea reciprocă a brevetelor. Este regulamentul și ni se impune prin acel acord să respectăm regulamentul pe Rin. Rugămintea mea este să rămână prevederea veche, altfel pot genera multe probleme, printre care și dezavantajarea personalului navigabil român, care în foarte mare parte lucrează în străinătate. Vor fi puși în niște situații delicate atâta timp cât cei de acolo, din țările membre ale Uniunii merg pe un sistem și noi aplicăm un alt sistem, puțin mai restrictiv. Rugămintea mea ar fi să lăsăm ordinul așa cum era, vechi și dacă vreți pot să vă dau și pagina din regulament, care e în concordanță cu reglementarea veche. Mulțumesc mult.

Mircea Grigore: Am să fiu foarte scurt. Vreau să readuc aminte direcției medicale că Colegiul Psihologilor, în urmă cu vreo 3-4 ani de zile a dat în judecată Ministerul Transporturilor cu privire la aceste timbre, cu privire la posibilitatea agreerii acestor laboratoare psihologice în care confederația noastră a fost intermediar în interesul

Ministerului Transporturilor și există o decizie definitivă în care a spus că ministerul este autoritatea competentă să stabilească toate aceste reguli. Noi nu suntem de acord ca la autorizarea laboratoarelor psihologice să participe și o persoană din Asociația Psihologilor. Noi vrem ca autoritatea de stat să facă această comisie din rândurile ei. Mai am o problemă cu privire la șoferii amatori, domnul director: șoferii amatori, marea majoritate, fac pe șoferii profesioniști, să zicem așa. Sunt angajați. Nu există nicio reglementare din punct de vedere medical, cât este valabil avizul medical. Lucrul ăsta vă spun foarte sigur, pentru că Direcția Regim Permise de Conducere ne-a spus acest aspect. A căutat peste tot, nu există nicio reglementare. Poate între timp s-a reglementat sau vrem să reglementăm. Probabil că ar trebui, într-un viitor, ca să-i prindem și pe acești șoferi amatori. Bineînțeles că nu putem să-i chemăm în fiecare an sau semestrial, ci probabil că un interval de 3 ani ar fi suficient, pentru că și concură în aceeași măsură la siguranța rutieră. Indiferent că el conduce o mașină personală, mașina ministerului...care e diferența între șoferul de la minister, care conduce un autoturism și un șofer amator care conduce autoturismul personal și acre merge pe drumul public, încărcat cu 5-6-7 persoane? Trebuie rezolvat și acest aspect. Știu că nu ține în mare parte de dumneavoastră, însă trebuie un pic forțat undeva, ca să reglementăm și acest aspect. În legătură cu tariful, noi ne-am mai spus părerea, cred că Consiliul Concurenței se va opune acestei reglementări, chiar și de tarif minimal, având experiență în acest domeniu. Mulțumesc frumos.

Ovidiu Paica, director Direcția Medicală: Vreau să vă mulțumesc pentru interesul pe care l-ați acordat acestor ordine, inclusiv în fază de proiect. Vreau să vă asigur că toate propunerile vor fi analizate fără a crea nicio formă de îngăduință unei zone sau alteia. Vă asigur de colaborarea noastră și pe zona medicală și pe zona psihologică, odată cu colegii mei și odată cu tot ce putem atrage din afară, pentru păreri pertinente în construirea acestor ordine. Cu siguranță nu vom reuși să mulțumim pe toată lumea. Dar existența lor și o formă care să mulțumească o majoritate este importantă. Referitor la problemele pe care le-ați ridicat, cel puțin în această întâlnire, pe zona psihologică o s-o rog pe colega noastră să încercăm câteva răspunsuri și pe zona medicală pe doamna Iacob.

Victoria Iacob, consilier superior la Direcția Medicală: O să iau pe rând fiecare din cei care au pus în dezbatere întrebările respective. Pentru domnul Grigore...a ridicat două probleme: problema cu periodicitatea examinării medicale și psihologice pe siguranța rutieră. Dânsul a propus o periodicitate mai mare, deci la momentul actual legislația în vigoare există examinarea medicală și psihologică anuală. Din partea partenerilor de dialog social și de la Comisia Centrală au venit propuneri ca această examinare să se facă la o perioadă de 2 ani și cred că suntem acoperiți pe partea aceasta prin ordinele acre sunt acum în vigoare. Practic a făcut referire la anexele 1 și 2 din hotărârea guvernului 755/2016, privind aprobarea strategiei naționale pentru siguranța rutieră, pentru perioada 2016-2020 a planului de acțiune pentru implementarea rutieră, unde se specifică să se actualizeze periodic această periodicitate și baremele de evaluare medicală și psihologică, cu îmbunătățirea securității și a sectorului activității unităților care efectuează evaluarea medicală și psihologică cu funcții care concură la siguranța circulației. Dumneavoastră ați propus o periodicitate relativ mare, pe grupe de vârstă, între 18-40 3 ani, 40-60 2 ani și după 60 de ani la un an. Noi am aprecia practic să fie până în vârsta de 60 de ani această perioadă de 2 ani, ca fiind ceva benefic, pentru că la controalele pe care le-am făcut în teren nu au reușit în totalitate persoanele care au atribuții în siguranța transporturilor anual să se prezinte la acest control. Și atunci de comun acord cu cei din Comisia Centrală de Siguranța Transporturilor și cu cei de

la Direcția de specialitate rutieră s-a propus această periodicitate de 2 ani. În ceea ce privește propunerea dumneavoastră, ca la înscriere pentru cursurile de certificare în domeniul rutier pentru conducere pentru instructorii de conducere auto, cred că cel mai bine ar fi ca acest aviz medical să fie obținut la momentul absolvirii, nu la înscrierea la nivelul cursurilor, când intră în etapa de școlarizare, ci la absolvirea cursurilor sau când avem și punctul de vedere al Direcției de specialitate, mâine, avem și subcomisia de specialitate la care sunt invitate și direcțiile de specialitate rutier, naval și feroviar, atunci de comun acord, când avem și confirmarea lor, să vă transmitem și punctul lor de vedere. Să rămână la absolvirea cursurilor sau, dacă sunt și dâșii de acord și avem confirmarea, să rămână numai la angajare. Deci să excludem cu totul litera A de la articolul 1. Pentru domnul Ciprian Demeter, de la Patronatul Național din Arad, punctual ce pot să vă răspund. Ați făcut referire la hotărârea de guvern 355/2007, care este aprobată prin legea 319, este vorba de legea SSM. Deci este un alt palier legislativ, care nu intervine și nu se suprapune pe activitatea de siguranță a transporturilor. Acea lege prevede într-adevăr un examen medical și psihologic anual, care este obligatoriu de făcut tuturor angajaților. pe când legislația noastră prevede efectiv numai funcțiile care concură la siguranța transporturilor. Deci nu se pot suprapune examinarea medicală și psihologică anuală periodică pe o altă examinare. Acesta este și un motiv pentru care am trecut de la cea anuală la cea la 2 ani. /mma Pentru că medicul de medicină a muncii se folosea de avizul eliberat pe siguranța transporturilor și nu-i mai făceau altă examinare. Deci sunt două legi separate, două domenii separate de activitate: medicina muncii și legea de sănătate și securitate în muncă - care este obligatorie, să se aplice tuturor angajaților și ordinele respective ale ministrului Transporturilor, care se aplică efectiv numai persoanelor care au activitate pe siguranța transporturilor și doar pentru acele funcții. Și atunci sunt avize separate și nu se poate folosi medicul de medicină a muncii pentru avizele pe siguranța transporturilor. Apoi, ați întrebat de ce trebuie schimbat certificatul de agreare. Noi am propus, în corpul ordinului, a procedurii de agreare, la articolul 5 alineat 2, că până la expirarea vizei anuale unitățile specializate interesate vor solicita aviz anual, deci inclusiv cele care sunt agreate în 2017. Ele merg, își mențin viza anuală și când vor solicita viza anuală la momentul acela se preschimbă și certificatul de agreare obținut. Pentru că au fost mai multe situații în care aceste certificate de agreare s-au deteriorat, au fost pierdute sau nu au avut acele autocolante care reprezentau viza anuală de pe verso-ul certificatului de agreare și atunci să ajungem la un punct zero de unde să pornim procedura respectivă. Am spus că cea mai corectă procedură este să avem un moment T0, de unde să pornim, ca la momentul în care unitatea care este agreată și care solicită viză, indiferent că e agreată în 2015, 2016, 2017, la momentul solicitării vizei se va schimba și certificatul de agreare care va fi unul nou.

- Dacă îmi permiteți o întrebare. Deci până la sfârșitul anului sau, dacă omul și-a făcut în august, să spunem, teoretic, este valabil până în august 2018?

Victoria Iacob: Exact.

- Așa este OK.

Victoria Iacob: Exact, deci așa este.

- Deci nu este cu interpretare, că până în 31 decembrie 2017?

Victoria Iacob: Nu, nu, nu. Deci este valabil pe un an de zile pe viza anuală și la momentul august 2018, la momentul când solicită viza anuală, i se eliberează un nou certificat de agreare.

- Mulțumesc foarte mult!

Victoria Iacob: În ceea ce privește tariful pentru examinarea medicală, unde ați spus, dumneavoastră ați făcut propunerea ca acesta să crească și noi așteptăm de la Consiliul Concurenței răspunsul, să vedem, deci suntem în așteptarea răspunsului, dacă putem să facem această introducere a unui tarif pe care noi ne-o dorim foarte mult, pentru că la controalele care au fost în ultimii ani am găsit variații enorm de mari între tarifele de la unitățile medicale și psihologice agreate și, practic, pe piață, când se vine la o licitație, bineînțeles că toată lumea ia tariful cel mai mic, prețul cel mai mic, dar, practic, nu știm cât există calitatea acestor examinări și, mai ales, dacă se fac pe partea medicală toate examinările, analizele de laborator și examinările paraclinice. Pentru reexaminare, ce ați solicitat dumneavoastră, ca și la reexaminare să se introducă un tarif, acesta există la nivelul comisiei centrale, medicale, psihologice și de siguranță a transporturilor, la nivelul spitalului Witing, un tarif de reexaminare, pe partea medicală este valoare de 200 de lei, este stabilit printr-o hotărâre a comitetului director al spitalului și al consiliului de administrație și pe partea de psihologie, la reexaminare, există un tarif de 80 de lei. 75 de lei pentru această reexaminare. Site-ul Ministerului Transporturilor, pe partea de domeniu medical, toate unitățile agreate și avizate, se actualizează lunar, de obicei în primele zile ale lunii și încercăm, pe cât posibil, să menținem această procedură cât mai funcțională. La domnul consilier, domnul Cucu Șerban, am recepționat mesajul dumneavoastră și, într-adevăr, periodicitatea pe care dumneavoastră ne-ați prezentat-o este cea a Comisiei Berlin. Au fost probleme în care cei de la Comisia centrală ne-au spus că există și la Comisia de dialog social, care a mai avut întâlniri cu cei de la sub-comisii, au spus că este o periodicitate foarte mare, între 18 ani și 50 de ani, personalul navigant fluvial să nu aibă nicio examinare medicală și psihologică. Într-adevăr, vă spun că și eu am participat la mai multe cerințe în Comisia Europeană, pe navigația fluvială și dâșii, pe navigația Rinului, au un regulament foarte strict, unde această posibilitate există fără nicio examinare între perioada angajării și până la 50 de ani. La noi am vrut să fim mai catolici... cum se spune și să le facem cumva să mai introducem o examinare suplimentară, ca măcar din 5 în 5 ani acești oameni să aibă posibilitatea unei examinări medicale și psihologice.

- Doamnă, ați fost la comisie, nu îi bănuieți pe aceia de lipsă de exigență!

Victoria Iacob: Nu, într-adevăr, ei au niște reglementări mai laxe.

- Dacă vreți să intrăm în amănunte, vă și explic. Nu putem să comparăm navigația fluvială cu aviația, cu șoferul sau cu navigația maritimă. Dacă navigația maritimă ține cont de o convenție internațională, de ce n-am ține cont și aici.

Victoria Iacob: Da, deci noi am reținut propunerea dumneavoastră și încercăm să o introducem în contextul propus și să o discutăm și cu direcția de specialitate, mâine, în sub-comisia de specialitate care va avea loc la ora 10.

- Și la rutier, zice la 5 ani, directiva.

Victoria Iacob: Aceea este ca recomandare. Ca recomandare, dar noi putem să o aplicăm la legislația națională, având în vedere numărul de incidente rutiere.

- E cadru general.

Victoria Iacob: Da, așa e, e cadru general. De aceea v-am spus, că și la regulamentul Rinului, deci practic examinarea oftalmologică o face un expert medical, unde și vederea monoculară este acceptată, ceea ce la noi comisia centrală îl dă inapt. Deci sunt mai multe, într-adevăr, la ei sunt altfel. Vă spun, Uniunea Europeană au alte standarde. Da, noi am reținut propunerea, o vom discuta mâine în comisie - sub-comisia de specialitate. Vă mulțumesc! Pentru partea de psihologie, o să transmit tot eu punctul de vedere, pe această temă. Am reținut propunerile dumneavoastră pentru constituirea unui grup de lucru, așa cum există la interministerialul pe siguranța rutieră, pentru obținerea permisului și preschimbarea permiselor de conducere. Vom analiza situația aceasta și o să vă comunicăm cum se vor desfășura lucrurile în continuare. Apreciem faptul că ne-ați urmărit pe site propunerile noastre și că sunteți deschiși la aceste proiecte de ordine și sper să avem o colaborare bună în continuare. Apreciem și punctul de vedere al doamnei Elena Anghel și propunerea de parteneriat este în beneficiul tuturor și al dumneavoastră, a psihologilor practicieni și a noastră în calitate de reprezentanți ai autorității centrale de reglementare și control.

- Doamna este reprezentant sau nu? Eu am înțeles că nu este?

- Aș mai avea eu, cu privire la aspectele strict juridice, dacă ceea ce am menționat eu mai devreme se poate totuși verifica de o comisie, pentru că, într-adevăr, sunt câteva nume care se bat cap în cap și poate înainte de aprobarea acestui proiect de lege ar fi bine să se aplece cineva foarte țințit, din partea dumneavoastră, asupra lor.

Victoria Iacob: Cu siguranță că se va apleca foarte corect pe partea aceasta. Inclusiv avem și direcție juridică care va analiza și încă nu și-a spus punctul de vedere. Urmează să îl spună.

- Încă o chestiune. Nu a spus-o colega mea, dar poate știți mai multe detalii. E aceea a stabilirii condițiilor în cadrul aceleiași ordini. A stabili condiții diferite, pentru că condițiile și criteriile de apreciere sunt diferite. Mai mult decât atât, este o altă realitate legislativă. Dacă evaluarea psihologică acum 15, 20 de ani, se realiza de către fiecare autoritate publică responsabilă, cum era și Ministerul Transporturilor înainte și, evident, exista o metodologie. Odată cu apariția legii pe 2013, metodologia, atenție, nu ce înțelegem astăzi „metodologia peste”, nu ne referim la peste, ci ne referim la metodologie. Metodologia se stabilește și se aprobă de către comisia metodologică a Colegiului Psihologilor din România. Ea are atributul legal, prin legea organică e prevăzut, are dreptul să analizeze în toate specialitățile, inclusiv în psihologia transporturilor și atunci, practic, o altă autoritate a Ministerului Transporturilor nu poate să impună un standard a unei metodologii, pentru că nu are această autoritate. Rog să se verifice și acest lucru. E foarte important. Mulțumesc mult!

Victoria Iacob: Mulțumim!”

La finalul dezbaterilor, reprezentantul DCRSPON a informat participanții la ședință cu privire la faptul că:

- Direcția de specialitate va analiza propunerile înaintate;
- Minuta ședinței va fi publicată pe site-ul ministerului;
- Ultima variantă a proiectelor va fi publicată pe site-ul ministerului în termenul de cel mult 10 zile, stabilit de Legea nr. 52/2003.

În încheiere, reprezentanții ministerului au mulțumit participanților și au menționat disponibilitatea ministerului de a colabora cu toți factorii implicați în activitățile reglementate de proiectul de act normativ.