

Emne: SV: Nu må den personlige HETZ stoppe!
Dato: torsdag den 24. juli 2014 kl. 16.09.02 Centraleuropæisk sommertid
Fra: K&S - Sikkerhedsuddannelser
Til: Sikkerhed, K&S - Sikkerhedsuddannelser, Annacarina Staunstrup, TRM Søren Mark Sandorff, Bjørn From
Cc: Charlotte Engmark, Pia Poulsen
Kategori: Banedanmark KLAGE

Direktør og Sikkerhedsansvarlig Jesper Ravn

Svar på henvendelse af 22.7.2014

Banedanmark Kvalitet og Sikkerhed skal beklage, at vi ikke har sikret os, at den omtalte tolkning var meldt til alle involverede. Gert Bak Petersen er tilsynsførende kørelærer i Banedanmark Kvalitet og Sikkerhed, hans opgave er at sikre, at den enkelte lokomotivfører har de rette kompetencer.

Når Gert kommer rundt, bliver han stillet overfor mange problemstillinger, og han forsøger, at besvare så mange som muligt. Hvis der skulle opstå tvivl spørgsmål vendes de i Kvalitet og Sikkerhed. I dette tilfælde var Gert ikke i tvivl, og det er naturligvis beklageligt og burde ikke ske, men hele implementeringen af certifikater giver mange spørgsmål, som først viser sig hen ad vejen, og derfor skal der løbende findes løsninger.

Da alle certifikater udstedes på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse, og Banedanmarks fulde ansvar overfor myndighederne, har vi valgt denne løsning med en tilsynsførende kørelærer.

Jeg har vedhæftet et ark, der beskriver antallet af tilsyn, og hos hvilke entreprenører de er foretaget. Tilsynet er beskrevet hos den virksomhed, som den pågældende lokomotivfører var ansat hos på tilsynsdagen. Gert førte ikke tilsyn med Martin Sørensen den 22.7.14, men talte med de fleste lokomotivførere, som var på stedet, ligesom han altid gør.

Normalt planlægger Gert sine besøg således, at der er nogle "nye" lokomotivførere han kan føre tilsyn hos. I denne uge valgte han på grund af projekterne, ikke at planlægge efter en bestemt person, men forventede at møde en eller flere, som han kunne føre tilsyn med. Omkring forskelsbehandling kan jeg kun sige, jf. bilag gøres der på ingen måde forskel på entreprenørerne.

På Deres opfordring vil Banedanmark gerne invitere Dem til et møde snarest, m.h.p at orientere Dem om Banedanmarks rolle og ansvar som infrastrukturforvalter, herunder ansvar for at fastsætte retningslinjer for kørsel og arbejde på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse.

Venlig hilsen
Kvalitet og Sikkerhed
Infra- og Styringsuddannelse
Lone Gregersen

Fra: Sikkerhed [mailto:Sikkerhed@ravn-bane.dk]

Sendt: 22. juli 2014 14:01

Til: K&S - Sikkerhedsuddannelser; Annacarina Staunstrup; TRM Søren Mark Sandorff; Bjørn From

Cc: Charlotte Engmark; Pia Poulsen

Emne: Nu må den personlige HETZ stoppe!

Prioritet: Høj

Kære Kvalitet & Sikkerhed

D.d. Har Gert Bak Petersen været på tilsyn hos Martin Sørensen.

Dette er 5-6 gang indenfor et kvartal, og det ligner chikane.

Da Martin rangerer i sporspærring på Vojens-Vamdrup projektet, bliver han fejlagtigt gjort opmærksom på, at da han har uddannelsen som Lokomotivfører, må han ikke rangere som Rangerleder, men alene jf.

Infrastrukturkendskab på hans certifikat.

Dette har Gert fået at vide fra højere sted, ca på samme tid som at nedenstående svarskrivelse er kommet ud.

Jeg fremsender nedenstående mail til Martin, og da Martin viser denne til Gert, må Martin gerne rangere som Rangerleder.

Hvordan kan det være, at man enten slet ikke har styr på egne regler eller, at man direkte instruerer egne sikkerhedskoordinatorer forkert?

Mine medarbejdere er utrygge og irriterede over den inkompetence, hvormed K&S udøver deres magt!

Og undertegnede er nu endnu mere opsat på, at der skal ryddes op i tingene.

K&S, eller i det mindste dele af K&S, laver reglerne, dømmer på baggrund af reglerne og er udøvende kraft i form af Sikkerhedskoordinatorer.

Hvis dette ikke er forkert, så bør den danske Grundlov ændres, for her skiller man helt bevidst den lovgivende, den dømmende og den udøvende magt ad.

Jeg er på nuværende tidspunkt så træt af denne forskelsbehandling der foregår, at jeg agter at gøre det til min egen mission, at få en fair behandling, og at få K&S til at følge gældende lovgivning.

Jeg lader derfor min Økonomidirektør passe forretningen, så jeg har tid til at tage min af dette vigtige punkt.

At det ikke fremmer samarbejdet er jeg klar over, men jeg har heller ikke set tiltag fra K&S, hvor der inviteres til en mægling. Desuden kan jeg ikke se formålet i, at have et godt samarbejde med en organisation der forskelsbehandler.

Jeg følger reglerne efter bedste evne, og langt bedre end flere af mine konkurrenter, og alligevel er det samtlige af firmaets certifikater der er annullerede!!!!

Her tænker jeg på et ord, som jeg endnu ikke vil nævne!

Selv når jeg får ret mht. Mine klage punkter, kan det være for sent, og K&S kan have forårsaget mit firmas endeligt!

For det der foregår lige nu er urimeligt, usagligt og meget meget dyrt for mig!

Jeg vil opfordre til at man kigger indad, og bare et kort øjeblik overvejer, om der kan være noget om det jeg skriver!

Med venlig hilsen

Kind regards

Mit Freundlichen Grüßen

Jesper Ravn

Adm. Direktør/Sikkerhedsansvarlig

RAVN Bane ApS
Smedeland 28
2600 Glostrup

Tel: +45 3111 6660

Dir: +45 3111 6666

www.ravn-bane.dk

sikkerhed@ravn-bane.dk

Fra: K&S - Sikkerhedsuddannelser <ks-udd@BANE.dk>

Dato: tirsdag den 15. juli 2014 13.41

Til: Jesper Ravn <sikkerhed@ravn-bane.dk>

Emne: Svar: Rangerleder og certifikat

Til hr. Administrerende direktør og sikkerhedsansvarlig J. Ravn

Tak for Deres henvendelse som berører en problemstilling, der er affødt af, at man reelt kan være rangerleder omfattet af to forskellige regelsæt nemlig bekendtgørelse 985 samt retningslinjer for infrastrukturkendskab <http://www.bane.dk/hentmedie.asp?filID=16815> eller Retningslinjer for Infrastrukturuddannelse.

Som udgangspunkt er det dog vigtigt at fastslå, at der ingen forskel er på kravene til selve kompetencen lokalkendskab jf. SR § 3 og uddannelsesbeskrivelserne.

Kravene er fuldstændig identiske i forhold til den FAGLIGE del. Det vil sige, at det på ingen måde skal forstås således, at der er tale om "slappere" faglige krav til lokalkendskab for en rangerleder, som ikke selv fremfører køretøjet.

Forskellen ligger i den administrative del – først og fremmest i, at der for lokomotivførere er krav om certifikat og prøve jf. bekendtgørelse 985, det er endnu ikke tilfældet for rangerledere, som ikke samtidig fremfører køretøjet. Men som nævnt er kompetencekravet det samme uanset certifikat eller ej.

Banedanmark har vendt problemstillingen med Trafikstyrelsen på foranledning af Deres henvendelse. Banedanmark og Trafikstyrelsen er enige i, at der også administrativt må ensartes på området. Det vil betyde, at der fremover vil blive stillet de samme administrative krav til alle rangerledere. Det vil sige, at alle rangerledere fremover bliver certifikat belagt under en eller anden form.

Indtil da har Banedanmark som infrastrukturforvalter, og dermed ansvarlig for udmøntning af reglerne på egen infrastruktur, besluttet, at er en medarbejder omfattet af bekendtgørelse 985 som lokomotivfører, altså indehaver af et lokomotivførercertifikat, så gælder dokumentationskravet (certifikatet) også selvom man står "ude" på trinbrættet".

Dette er begrundet i, at der ingen forskel er i de faglige krav til en rangerleder uanset om man er "certifikat belagt" eller ej. Opfylder man de faglige krav, så må man også få pågældende station på sit certifikat.

Denne beslutning kan påklages til Trafikstyrelsen. De bedes dog indledningsvis sende Deres eventuelle klage til Banedanmark. Hvis klagen ikke giver Banedanmark anledning til at ændre sin beslutning, sender Banedanmark klagen samt sagens dokumenter, herunder Banedanmarks beslutning, til Trafikstyrelsen snarest og som udgangspunkt senest syv arbejdsdage efter modtagelsen af klagen hos Banedanmark.

For at ingen korrespondance skal blive forsinket her i ferietiden bedes al korrespondance i sagen, herunder eventuel klage, sendt til vores fælles postkasse ks-udd@bane.dk,

Med venlig hilsen

Lone Gregersen

Fra: K&S - Sikkerhedsuddannelser
Sendt: 8. juli 2014 14:00
Til: Sikkerhed
Emne: Kvittering for forespørgsel

Til hr. Administrerende direktør og sikkerhedsansvarlig J. Ravn

Banedanmark kvitterer hermed for modtagelsen af deres forespørgsel.

Sagsbehandlingen ventes påbegyndt snarest, og de hører nærmere fra os senest efter 10 hverdage.

For at ingen korrespondance skal blive forsinket her i ferietiden bedes al korrespondance i sagen fremover sendt til vores fælles postkasse ks-udd@bane.dk, som tjekkes dagligt.

Med venlig hilsen

Niels K. Jensen
Sagsbehandler

Fra: Sikkerhed [<mailto:Sikkerhed@ravn-bane.dk>]
Sendt: 8. juli 2014 13:47
Til: Lone Gregersen (LOG); Niels Kristian Lundberg Jensen (NKJ)
Cc: Bjørn From; Martin Sørensen
Emne: FW: Manglende produktion

Hej Lone og Niels

På baggrund af nedenstående mail fra Gert Bak Petersen, samt naturligvis selve episoden, har jeg følgende spørgsmål:

Hvordan kan det være at der skelnes imellem en SR1/RGL der har Lokomotivfører A Licens samt certifikat, og så en der er "bare" er SR1/RGL?

Uddannelsen, der giver det orange SR-Arbejdsleder legitimationskort, er nøjagtigt den samme, og der er derfor tale om diskrimination.

Vi er nødt til at have nogle klare og entydige regler på området, men de skal også give mening.

Og det gør det ikke, så man er dårligere stillet som SR1/RGL såfremt man samtidigt har Lokomotivførerlicens og certifikat.

Tilliden til denne ekstra uddannelse burde trods alt vægte i den anden retning, således at Lokomotivførerlicens og certifikat gav udvidede beføjelser, hvis der skulle være forskel.

Helt konkret er det således, at grundet den særlige omstændighed, at RAVN Banes certifikater er blevet annullerede, så må Martin pludselig godt operere fuldt ud jf. Hans kompetence som SR1/RGL.

Dette virker yderst mærkværdigt.

Med venlig hilsen

Kind regards

Mit Freundlichen Grüßen

Jesper Ravn

Adm. Direktør/Sikkerhedsansvarlig

RAVN Bane ApS

Smedeland 28

2600 Glostrup

Tel: +45 3111 6660

Dir: +45 3111 6666

www.ravn-bane.dk

sikkerhed@ravn-bane.dk

Fra: "Gert Bak Petersen (GBPE)" <GBPE@BANE.dk>

Dato: tirsdag den 8. juli 2014 02.07

Til: Jesper Ravn <info@ravn-bane.dk>, Martin Sørensen <Martin@ravn-bane.dk>, "Knud Lindbæk Larsen (KLLA)" <klla@bane.dk>, "Jørn Michaelsen (JRM)" <JRM@BANE.dk>

Cc: "Lone Gregersen (LOG)" <LOG@BANE.dk>, "Niels Kristian Lundberg Jensen (NKJ)" <nkj@BANE.dk>

Emne: Manglende produktion

Hej

Årsagen til manglende produktion er en meget uheldig misforståelse mellem Martin og mig (Gert). Jeg spørger Martin om han har Tib 21 på sit certifikat hvortil han svare det har han ikke, og af den årsag beder jeg Martin og Ib om at indstille videre arbejde. Dette efter kommes og der køres mod Vejle igen. Under min afslutning med Ib i Fredericia finder jeg ud af at Martin og jeg har misforstået hinanden, da han fortæller mig at firmaets certifikat er inddraget.

Jeg beder dem om at indstille arbejdet på Odense st. Kl 00:05. Vi ankommer til Fredericia 01:05 hvor vi skulle skilles og der skulle vi lige have regelsættet helt på plads, hvor det så fremkommer at vi har misforstået hinanden.

Af den årsag at vi var nået til Fredericia inden vi finder ud af at der var opstået en fejl kunne der ikke køres tilbage for at udfører arbejdet da alle sporspærringerne var aflyst.

Da Martin ikke har certifikat kan han fungere som Sr arbejdsleder og rangerleder.

For at det ikke skal gentage sig skal jeg fremover beder om at se den udpegede rangerleders certifikat.

Jeg beklager meget det hændte

Hilsen

Gert Bak Petersen
Tilsynsførende Kørelærer

Banedanmark
Kvalitet & Sikkerhed
Remisevej 2 7600 Struer
M: +45 20194836
Gbpe@bane.dk