



28.07.2014

RAVN Bane ApS
Smedeland 28
2600 Glostrup

Svar på spørgsmål ifm henvendelse omkring rangerleder og certifikat

Hermed svar på henvendelse, d. 17. juli 2014, Banedanmark, Kvalitet og Sikkerhed, Infra- og Styringsuddannelser. Herunder svar på hvert enkelt spørgsmål.

Fra hvornår vil Rangerledere være certifikatbelagte?

Svar 1: Dette spørgsmål kan Banedanmark ikke svare på, idet det er Trafikstyrelsen, der er myndighed på området. Spørgsmålet skal rettes til Trafikstyrelsen.

Hvordan er reglerne indtil Rangerledere er certifikatbelagte? For ankommer undertegnede som Lokomotivfører til en station jeg ikke har certifikat til, så kan jeg bestille en Rangerleder, som så kan sætte sig ind i lokalkendskabet, og rangere med mit arbejdskøretøj. Men dette må jeg ikke, selvom jeg har de samme uddannelser, og endda flere end Rangerlederen.

Svar 2: Reglerne for rangering som lokomotivfører (bek. 985) er beskrevet i brevet herunder og indsat her:

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".

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

Den reelle forskel ligger indtil videre i de administrative forhold, lokalkendskabet håndteres således også ens, men kompetencen for infrastrukturkendskab registreres kun for lokomotivfører på certifikatet.

Hvilke andre Lokomotivføreres certifikater har i annulleret?

Svar 3: Banedanmark har i forskellige situationer inddraget certifikater, der kan være forskellige årsager til dette, f.eks. sikkerhedsforseelser, manglende dokumentation for infrastrukturkendskab, eller ved firmaskifte. Banedanmark har tidligere svaret på emnet omkring infrastrukturkendskab, i Klage fra Jesper Ravn TS10600-00016. Oplysninger om sikkerhedsforseelser kan som udgangspunkt ikke videregives. I forhold til vores interne retningslinjer omkring Litra er der pr. 31. oktober 2013 kommet skærpede regler i forhold til Litra uddannelse. Jf. bekendtgørelse 985, skal Banedanmark have sikkerhed for at efteruddannelse m.m. bliver vedligeholdt. Litra på arbejdskøretøjer er sjældent identiske og derfor er det

nødvendigt at gennemgå uddannelse og sikre evt. efteruddannelse til eget materiel. Når dette er dokumenteret, kan Litra igen påføres certifikat.

Flere firmaer har Lokomotivførere med gyldige certifikater UDEN at de har godkendt litrauddannelse, hvilke regler gælder for dem?

Svar 4: Banedanmark har i forbindelse med ikrafttræden af bekendtgørelse 985 pr. 31.oktober2013, løbende orienteret virksomhederne, via vores NYHEDSBREV FOR ENTREPRENØRER, om overgangsfasen for litra. Disse vedlægges som bilag. Banedanmark er ikke bekendt med at nogle lokomotivførere har påført litra hvor der ikke er en godkendt Litra uddannelse på. Dokumentationskravet er jo opstået med bekendtgørelse 985 iværksættelse 31.10.2014.



Nyhedsbrev-Sikkerhed
d-4-2013.pdf



Nyhedsbrev-Sikkerhed
d-2-2013.pdf

Flere firmaer har Lokomotivførere med mere end 6 års erfaring, og deres tidligere sidemandsoplæringer/litrauddannelser er alene årsagen til at i har udstedt certifikat. Men jeg har 3 Lokomotivførere med samme tjenestealder, så hvad er årsagen til at de har fået annulleret deres certifikater?

Svar 5: Se svar herover vedrørende Litra uddannelse. Her fremgår det hvordan Litra uddannelse håndteres i overgangsfasen. Jf. disse regler har Banedanmark godkendt de Litra uddannelse jf. retningslinjer i disse nyhedsbreve. Hvis en lokomotivfører skriver firma, skal deres Litra uddannelse godkendes af den virksomhed som har uddannet lokomotivføreren via Tro og Love erklæring.

Flere firmaer har Lokomotivførere der slet ikke har bestået prøve for Litra, men de har gyldige certifikater. Hvad skyldes dette?

Svar 6: Se svar 4. Hvis de ikke har flyttet virksomhed, skal svaret findes i SVAR 4 og 5.

Flere af mine Lokomotivførere har fået udstedt certifikat sidst i februar 2014 med godkendt litra. Efterfølgende har Banedanmark annulleret alle certifikater hos RAVN Bane ApS på baggrund af manglende Litra. Hvad er årsagen til, at K&S har valgt at annullere 10 certifikater hos RAVN Bane ApS, når Banedanmark ikke har godkendt litrauddannelser(ud over den 10T litrauddannelse der blev godkendt for ca 3 uger siden), men alligevel har ca 150 certifikater på egne Lokomotivførere der er gyldige?

Svar 7: Igen ligger svaret i firmaskifte, Litra er bundet op på materielejeren, se i øvrigt svaret i 4 og 5.

Er Banedanmark Kvalitet & Sikkerhed klar over, at det er alment kendt, at K&S er ude efter RAVN Bane ApS? Selv vores konkurrenter har bemærket dette!

Svar 8: Dette er Kvalitet & Sikkerhed ikke bekendt med.

Hvad er årsagen til at man ikke forhørte sig i branchen før man udrullede de nuværende regler?

Svar 9: Banedanmark har brugt Branchesamarbejde med jernbanevirksomhederne. Der findes ikke en sammenslutning hvor **alle** Entreprenører er tilsluttet, og da alle Entreprenører kører på Banedanmarks Sikkerhedsgodkendelse, for såvel infrastrukturkendskab som litra uddannelse samt retningslinjer for alle lokomotivførere, som kører på Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse, uanset hvilken firma den enkelte lokomotivfører er ansat i.

Med venlig hilsen

Lone Gregersen
Kvalitet & Sikkerhed