

Kommentarer til Beredskabsnotat af 19. marts 2018 om Omstrukturering af VTS Storebælt til vagthold bestående af 3 VTS operatører med 7 mand i hver stilling

Af Jørgen Brandt, VTS konsulent, fhv. chef for Storebælt VTS, fhv. styrmand/skibsfører.

Ovennævnte dokument kan ses i sin helhed på min hjemmeside: www.vts-konsulent.dk.

På trods af at jeg har været chef for Storebælt VTS i tiden fra 15. april 1998 til 1. februar 2019 har jeg aldrig set dette dokument. Dette siger nok mere om lederen af Søværnets Overvågningsenhed end om mig.

2. FORVENTEDE PROBLEMATIKKER, OG SVAR HERPÅ

1. Er der noget i forhold til overenskomst og lokalaftalen der forhindrer den nævnte omstrukturering?

Eventuelle spørgsmål fra medarbejdere eller SL om hvorvidt det rent overenskomstmæssigt vil være muligt at nedlægge stillingen som vagtholdsleder inden for ledelsesretten, skal besvares i samråd med FPS.

Hverken undertegnede eller mine medarbejdere kunne komme igennem med vores argumenter mod nedlæggelsen af vagtholdsleder stillingen. Eneste kommentar fra Søværnets Overvågningsenhed var "mine hænder ryster ikke". Så der har egentligt ikke, min bekendt, været en besvarelse i samråd med FPS som nævnt i beredskabsnotatet.

Kommentarer til Beredskabsnotat af 19. marts 2018 om Omstrukturering af VTS Storebælt til vagthold bestående af 3 VTS operatører med 7 mand i hver stilling

2. Må man overhovedet skære i bemanningen i forhold til IMO resolutionen?

RESOLUTION MSC.332(90) (adopted on 22 May 2012) - ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE EXISTING MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEM "IN THE STOREBÆLT (GREAT BELT) TRAFFIC AREA (BELTREP)" siger:

*7.1.3 There are a number of operator consoles in the control centre, one of which is intended for system maintenance and diagnostic purposes, which allows these activities to be carried out without disruption of normal operations. The operator can from each of the consoles control and display the status of the sensors. **The VTS centre will, at all times, be manned with a duty officer and three operators.***

JA, Det må man godt!

For i den tidligere IMO RESOLUTION MSC.230(82) (adopted on 5 December 2006) - ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE EXISTING MANDATORY SHIP REPORTING SYSTEM IN THE STOREBÆLT (GREAT BELT) TRAFFIC AREA hed det bl.a.:

*8.2 In the event that the radio communication system or the radar system at the VTS centre breaks down, the communications will be maintained via a standby VHF system. To continue the VTS operation in order to avoid collisions in the bridge area, Great Belt VTS has two options. Either to man the VTS emergency centre at Sprogø or to hand over the responsibility to **the VTS Guard vessel, which at all times is stationed in the BELTREP operational area.***

Som bekendt blev afviserfartøjet fjernet efter, at A/S Storebælt ikke længere vurderede, at VTS-afviserfartøjets driftsomkostninger var proportionale med den risikoreduktion, det gav.

En lidt underlig argumentation. Hvordan kan teksten i en gamle IMO resolution, der beskriver en nødsituation, bruges som begrundelse for en permanent reduktion af bemanningen? Ikke alene reduceres bemanningen med 1 operatør, men man fratager samtidig Storebælt VTS vagtholdsleder funktionen.

Kommentarer til Beredskabsnotat af 19. marts 2018 om Omstrukturering af VTS Storebælt til vagthold bestående af 3 VTS operatører med 7 mand i hver stilling

3. Hvad med sikkerheden? Vil kun tre operatører kunne håndtere "særlige situationer" som kræver ekstra opmærksomhed?

Den tredje operatør vil være umiddelbart til rådighed, og kan dermed træde til, såfremt der opstår særlige hændelser, der kræver særlig opmærksomhed.

Forstår godt at dette afsnit er kort, idet der ikke kan herske tvivl om at en reduktion af vagten med 1 operatør medføre en øget risiko for der er noget der overses og dermed en øget risiko for der sker en større ulykke i Storebælt VTS ansvarsområde.

Det kunne være interessant at se hvad A/S Storebælt havde at sige til dette punkt, de har tidligere været meget aktive med at få beskrevet risikoen ved diverse tiltag. For eksempel blev der i forbindelse med nedlæggelsen af afviserfartøj funktionen udarbejdet en analyse heraf af COWI.

4. Vil det være muligt for 3 mand at gå vagt uden at blive påvirket af at sidde for længe ved VTS operatørstationerne (skærmpåvirkning m.m.)?

SOUND VTS er på dette område(dvs. mht skærmbelastningen) meget sammenlignelig med VTS S. Ved begge VTS er områderne delt op i to sektorer, og der er (fremadrettet) 3 operatører på vagt døgnet rundt.

Ved SOUND VTS roteres der på posterne hver time. Eksempelvis overvåger en operatør sektor et den første time. Anden time har den samme operatør sektor to, og 3. time er operatøren st.by, hvor han, såfremt tjenesten tillader det, kan spise og klare andre fornødenheder.

Det har siden etableringen af Sound VTS og især efter nedlæggelsen af Farvandsvæsenet, været Søværnets ønske at reducere bemanningen på Storebælt VTS til samme niveau og jeg har hver gang argumenteret at man, af forskellige årsager, ikke kan sammenligne de to VTS'er. Jeg har i dokumentet "Forskellen på Storebælt og Øresund", der ligger her på hjemmesiden, beskrevet disse forskelle.

Kommentarer til Beredskabsnotat af 19. marts 2018 om Omstrukturering af VTS Storebælt til vagthold bestående af 3 VTS operatører med 7 mand i hver stilling

5. Aftale om VTS-tjeneste i Storebælt

I aftalen om VTS-tjenesten i Storebælt der er indgået mellem FKO og A/S Storebælt står der...

VTS-centret er døgnbemandet med en bemanning på i alt 25 navigatører, bestående af en leder, 6 vagtholdsledere samt 18 operatører. Bemandingen er fordelt på 6 vagthold fordelt med en primær operatør til såvel sektor 1 som sektor 2, en sekundær operatør, der assisterer begge primære operatører og en back-up operatør, der dækker begge sektorer.

A/S Storebælt skal derfor inddrages i forbindelse med beslutningen om at lave om på bemandingsstrukturen ved VTS S. For Forsvaret er det VFK der er aftaleansvarlige. SOE vil i den forbindelse anmode Marinestaben (VTS-myndigheden) om at tage initiativ til at gå i dialog med A/S Storebælt om den kommende bemanning af VTS S.

Der har, mig bekendt, ikke været afholdt nogle møder mellem daværende Marinestab og A/S Storebælt. Men lederen af Søværnets Overvågningsenhed kan jo have glemt det?

6. Søfartsstyrelsen (Den kompetente myndighed)

I Søfartsstyrelsens bekendtgørelse nr. 820 om skibsmeldesystemet BELTREP er der ikke beskrevet noget om bemanningens sammensætning ved VTS S. Søfartsstyrelsen skal derfor ikke umiddelbart inddrages i beslutningsprocessen, men Marinestaben vil informere Søfartsstyrelsen i det fornødne omfang.

Marinestaben og Søværnets Overvågningsenhed har under hele perioden op til mandskabsreduktionen fortalt at Søfartsstyrelsen har udtalt at IMO Resolutioner er et øjebliksbillede og at forholdene heri derfor kan ændres. Det undrer mig derfor at dette ikke er en del af dette afsnit!

Kommentarer til Beredskabsnotat af 19. marts 2018 om Omstrukturering af VTS Storebælt til vagthold bestående af 3 VTS operatører med 7 mand i hver stilling

7. De operative procedurer ved VTS S beskriver den nuværende struktur med 3 operatører og en VHL. Hvordan imødekommes dette med den nye vagtsammensætning?

Procedure 001, Generel beskrivelse af virksomheden:

Der er i proceduren en generel beskrivelse af bemanningen ved VTS S. Denne syntes umiddelbart at kunne ændres til den nye bemanning uden yderligere problemer.

Det fremgår at... *vagtholdslederen er ansvarlig for vagtens afvikling og er foresat for operatørerne*. Ved SOUND VTS er der ingen vagtholdsleder, og ansvaret bør ligge hos den operatør der "har" vagten for den enkelte sektor. Samme princip forventes at ville kunne indføres ved VTS S.

Som beskrevet i dokumentet "Forskellen på Storebælt og Øresund", der ligger her på hjemmesiden, har Storebælt VTS ansvaret for at alarmere hvis der opstår en fare for forbindelsen over Storebælt. Det var den oprindelige styregruppebag bag etableringen af Storebælt VTS, hvor søværnet var repræsenteret, der besluttede behovet for vagtholdslederfunktionen. Det eneste der har ændret sig siden er en fordobling af Storebælt VTS ansvarsområde og at A/S Storebælt ikke mere betaler for hele driften af Storebælt VTS.

Procedure 002, Vagthold i operationsrummet:

Det fremgår at... *vagtholdslederen er ansvarlig for vagtens planlægning og afvikling, herunder sikre, at der altid er mindst én af de vagthavende operatører er godkendt til at give NA*. Dette ansvar forventes at kunne overgå til chefen for VTS

S og i en vis grad til alle VTS operatørerne.

Jeg er enig i at planlægningen af hvem der er på vagt sammen er chefens ansvar, men udfordringen opstår når der skal indkaldes en operatør som følge af sygdom eller andet forfald. I denne situation er det en fordel at der kun er én der har ansvaret for den tilkaldte har de krævede kvalifikationer og ikke tre.

Kommentarer til Beredskabsnotat af 19. marts 2018 om Omstrukturering af VTS Storebælt til vagthold bestående af 3 VTS operatører med 7 mand i hver stilling

Det fremgår desuden at arbejdet i o-rummet organiseres ved følgende:

1. operatør er vagthavende operatør for nordlig sektor, håndterer radiokontakten med skibene og sørger for at informationerne om skibene bliver tastet ind i data basen, har overblik over trafikken i hele området og assisterer i den sydlige setor.

2. operatør er vagthavende operatør for sydlig sektor, håndterer radiokontakten med skibene og sørger for at informationerne om skibene bliver tastet ind i data-basen, har overblik over trafikken i hele området og assisterer i den nordlige sektor.

3. operatør er assisterende operatør for begge sektorer og på umiddelbart tilkald.

4. operatør vil normalt ikke have opgaver relateret til overvågningen, men skal kunne tiltræde som assisterende operatør med 5 minutters varsel. Undtaget er dog hvis det ikke lykkes at skaffe en afløser (se nedenfor) eller hvis afløseren kommer senere.

De opgaver der beskrives under 4. operatøren vurderes umiddelbart at være de opgaver der kan bortfalde i den nye struktur.

Desuden vurderes følgende beskrivelser at kunne udgå af proceduren:

Under hensyntagen til den givne trafiksituation kan vagtholdslederen give tilladelse til korte ærinder. Vedkommende skal kunne tilkaldes via mobiltelefon og tiltræde som assisterende operatør med 5 minutters varsel.

Og

Ud fra en grundig vurdering af den givne trafiksituation, beslutter VHL om det er forsvarligt at afvikle vagten med tre operatører.

Hvis der opstår sygdom på vagten og en af operatørerne forlader VTS centret er det de to tilbageværende operatører der skal blive enige om det er forsvarligt at afvikle vagten. Jeg forudser at operatørernes professionelle indstilling bliver udfordret når denne situation opstår. Håber at de nye procedurer beskriver at med kun to operatører på vagt **skal** sektor 1 lukkes. Konklusion: Lukning af den nordlige sektor vil øges.

Kommentarer til Beredskabsnotat af 19. marts 2018 om Omstrukturering af VTS Storebælt til vagthold bestående af 3 VTS operatører med 7 mand i hver stilling

Procedure 017, Nødcenter Sprogø:

Af procedure 017 fremgår det i forhold til at opstarte nødcenter Sprogø at...
vagtholdslederen udsender det for opgaven nødvendige antal medarbejdere/operatører.

Dette betyder at der normalt vil der blive sendt 2 mand til nødcenteret for opstart, mens den 3. og 4. mand bliver på VTS Center i Korsør for assistance og for at kunne starte VTS Center i Korsør op igen.

Fremadrettet skal der findes en procedure, hvor en vagtholdsleder ikke beslutter, hvorvidt Nødcenteret skal etableres/bemandes.

En mulighed for at håndtere en etablering med en tre-mands vagt kunne være at lukke for sektor 1. Herefter varetager en operatør VTS arbejde i sektor 2, og de to andre tager til Sprogø for at opstarte nødcentret.

Efter opstart åbnes sektor 1 for VTS igen – og 3. operatør tager til Sprogø.

Én operatør alene om arbejdet i O-rummet samtidig med en nødsituation hvor der normalt er stor aktivitet på telefonerne, må siges at være et udtryk for stor risikovillighed. I min tid som chef har vi flere gange blevet nødt til at benyttet VTS Nødcenter Sprogø og det har kun ladet sig gøre fordi der var 4 på vagt af gangen.