



STABSNOTAT

Emne

BAGGRUNDSNOTAT TIL BRUG FOR MØDE MED A/S STOREBÆLT D. 15. JUNI 2018

1. HVORFOR ØNSKER I AT ÆNDRE PÅ VAGTHOLDSSTRUKTUREN NU?

Det er 25 år siden VTSS blev etableret. I den periode har der været en enorm udvikling på det teknologiske område i forhold til at løse en VTS opgave. Eksempelvis var integrationen af AIS ved VTS Storebælt den væsentligste årsag til, at man besluttede at nedlægge afviserfartøjet ved VTSS.

Der er i de sidste 25 år ikke lavet en reel bemanningstilpasning af VTSS, der afspejler opgaveløsningen og den teknologiske virkelighed. I forbindelse med udvidelsen i 2007 blev der udarbejdet en analyse, der konkluderede at den arbejdsmængde udvidelsen medførte, ville kunne varetages af én VTS operatør. På den baggrund udvidede man vagtholdet fra 3 til 4 vagtgående VHL/operatører. Det blev i den forbindelse ikke analyseret hvorvidt det oprindelige vagthold på en VHL og 2 operatører var den rette bemanning til den daværende opgave.

...dog siger rapporten om den oprindelige bemanning (inden udvidelsen) bl.a.

"... *The existing staffing level is adequate for present duties and has room for the addition of moderate levels of activity without causing an overload of effort or distraction.*"

...og same rapport siger, at selvom en udvidelse af område vil medføre en større arbejdsbyrde, vil tilførslen af en ekstra medarbejder medføre, at: "... *Given the reserve capacity within existing staffing levels and the addition of another operator on each watch, these increases should be well within the capacity of the watch team...*"

Gennem en længere årrække har Søværnet vurderet på forholdene ved VTSS, og er nået den konklusion, at VTS opgaven i VTSS kan varetages af 3 VTS operatører uden en VHL. Vi er af den klare overbevisning, at Storebæltsbroens sikkerhed ikke forringes ved at indføre den nye vagtholdsstruktur ved VTSS. Opgaven med at alarmere ved risiko for påsejling af broen vurderer vi tilsvarende vil kunne blive varetaget uændret i forhold til i dag.

Da vi står foran en større omorganisering i Søværnet, vurderer vi, at tiden nu er inde til at få gennemført den nye og tidssvarende omstrukturering af vagtholdet ved VTSS.

Dato: 12. juni 2018

Sagsnr.:

Dok.nr.:

Tillæg: Ingen

Bilag: Ingen

Sagsbeh.:

Søværnets Overvågningsenhed

Sagsbehandleren direkte:

Tlf.: 2271 4

E-mail: soe



2. HVILKE KONSEKVENSER SER I DEN NYE VAGTHOLDSSTRUKTUR VIL FÅ?

Ved det daglige arbejde, hvor de deltagende skibe ikke forårsager særlige problemer, håndteres hver sektor af én VTS operatør, mens den tredje operatør er st.by – hvilket også er tilfældet ved SOUND VTS, hvor der roteres på posterne hver time.

Ved skibe med behov for særlig assistance kan den tredje VTS operatør tilkaldes med meget kort varsel (skal befinde sig i bygningen – med mulighed for hurtigt at kunne indtræde i vagten) for at bistå sine to kolleger.

Der ses således ikke en negativ påvirkning forhold til beskyttelse af broerne eller af skibes sikre passage.

3. HAR I NOGEN FORM FOR ANALYSE, DER DANNER GRUNDLAG FOR DENNE BESLUTNING?

Der er ikke udarbejdet nogen ekstern risikoanalyse til at underbygge beslutningen. Vi har imidlertid selv analyseret på arbejdsopgaverne i forhold til bemanningen ved VTSS, er i den forbindelse nået frem til følgende:

- Der sidder kontinuerligt 2 mand og udøver VTS – i hver sin sektor. Dertil kommer, at der er en mand i O-rummet, som umiddelbart kan bidrage til opgaveløsningen.

Den fjerde operatør er i umiddelbar nærhed, og kan tilkaldes, såfremt der bliver behov for hans tilstedeværelse. Inddragelse af den fjerde operatør i det direkte operative VTS arbejde sker meget sjældent, og derfor udfører den fjerde operatør en del administrativt arbejde i løbet af vagten. Ved at tilføje en 7. mand til hver søjle, vil det give luft til at det administrative arbejde kan varetages uden for vagten. Fremadrettet er det tanken, at de tre VTS operatører udelukkende fokuserer på VTS kerneopgaven, når de er på vagt.

Sammenligner man i den forbindelse VTSS med VTSSO, så varetages vagten ved VTSSO af tre VTS operatører. Der er ingen VHL ved VTSSO. Arbejdsmiljømæssige forhold som bl.a. skærmbelastning, er direkte sammenlignelige med VTSSO. Ved VTSSO er der desuden tilstrækkelig mulighed for at VTS operatørerne kan spise, gå på toilet og andre fornødenheder. Dette er tilsvarende direkte sammenligneligt med foreholdende ved VTSS.

- Da det ikke registreres ved VTSS, såfremt 3. eller 4. operatøren assisterer 1. eller 2. operatøren med at yde VTS, har vi ikke noget statistisk materiale, der viser hvor ofte alle fire operatører har været beskæftiget ved de fire arbejdskonsoller for at yde reel VTS arbejde. Imidlertid kan det med sikkerhed siges, at der ikke har været tilfælde, hvor en situation har påkrævet alle 4 operatørers opmærksomhed i den sydlige sektor i en sådan grad, at det har nødvendiggjort at suspendere VTS i den nordlige sektor.

4. FORVENTER I, AT DER KAN OPRETHOLDES EN UÆNDRET HØJ NIVEAU AF VTS SERVICE, EFTER DEN NYE VAGTHOLDSSTRUKTUR ER ETABLERET?

Som ovenfor nævnt forventer vi ikke en negativ påvirkning i forhold til broens sikkerhed eller skibenes sikre passage spm følge af den nye vagtholdsstruktur.

Ved at øge antallet af ansatte per position til syv forventer vi tværtimod bl.a.:

- Bedre muligheder for at efterleve internationale retningslinjer for vedligeholdelsesuddannelse og -træning
- Øget samarbejde med andre maritime aktører i Storebælt (f.eks. lodser og Søværnet)
- Mulighed for familiariserings-sejladser i området

Vi forventer dermed, at der vil kunne ydes en endnu mere up-to-date VTS service i fremtiden.

5. HVORDAN FORESTILLER I JER, AT BESPARELSEN TIL LØNUDGIFTER SKAL FORDELES MELLEM FORSVARET OG A/S S?

Umiddelbart vil det være oplagt, at den reduktion i lønsum der vil være forbundet med etablering af den nye vagtholdsstruktur i VTSS fordeles mellem Forsvaret og A/S S efter samme forhold, som den fordeling af lønudgifter for VTSS personel er aftalt jf. "aftalen om VTS tjeneste i Storebælt".

Det skal dog dertil bemærkes, at grundlaget for personaleudgifter for personalet ved VTSS er ændret siden den eksisterende aftale blev indgået, hvorfor dette forhold vil være et af de emner emne, der skal indgå i de kommende forhandlinger om en ny "aftale om VTS tjeneste i Storebælt".

6. VIL I TAGE DEL I EN EVENTUEL COWI RISIKOANALYSE, DER SKAL MULIGGØRE BEMANDINGSREDUKTIONEN?

Naturligvis vil vi det! Vi ønsker bare, at en sådan analyse igangsættes hurtigst muligt, idet der i øjeblikket planlægges med overtid – medmindre vi ansætter vikarer ud over de normerede stillinger.

7. ER VTS CHEFERNE OG VTS OPERATØRERNE INVOLVEREDE I BE- SLUTNINGEN?

Det er en ledelsesbeslutning at ændre på vagtholdsstrukturen ved VTSS. Imidlertid inddrages VTSS chefen i høj grad i processen, da han besidder den faglige ekspertise. Det er ønsket, at VTS operatørerne også skal have en aktiv rolle i den operative implementering, herunder i arbejdet med at udarbejde nogle operative procedurer, der kan anvendes under den nye vagtholdsstruktur.

8. HVAD SIGER SØFARTSSTYRELSEN TIL DENNE REDUKTION?

Søfartsstyrelsen er endnu ikke blevet inddraget i dette arbejde. I lighed med da VTS afviserfartøjet blev nedlagt, vil Søfartsstyrelsen blive inddraget i processen – i høringsfasen. Den primære årsag til inddragelsen er, at det er Søfartsstyrelsen,

som har anmodet IMO om at gøre BELTREP til et pligtigt system og i denne anmodning har Søfartsstyrelsen bl.a. beskrevet bemanningen ved Storebælt VTS. Søfartsstyrelsen vil derfor skulle vurdere, hvorvidt der er behov for at orientere IMO om denne ændring af bemanningen.

Søfartsstyrelsen forventes ikke at lægge hindringer i vejen for ændringen, idet styrelsen tidligere har givet udtryk for, at IMO-ansøgningen er et øjebliksbillede af situationen ved oprettelsen af VTS'en. Søfartsstyrelsen lagde således heller ikke hindringer i vejen, da VTS afviserfartøjet blev nedlagt efter anmodning fra Storebælt A/S. (Som bekendt blev afviserfartøjet fjernet efter, at A/S Storebælt ikke længere vurderede, at VTS-afviserfartøjets driftsomkostninger var proportionale med den risikoreduktion, det gav).