

Kommentarer til Stabsnotat af 12. juni 2018 om Baggrundsnotat til brug for møde med A/S Storebælt den 15. juni 2018

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.

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.

Underligt eksempel, fordi Storebælt VTS ikke mere har et afviserfartøj – så er det OK at reducere bemanningen!! Afviserfartøjet var en del af Storebælt VTS og ydede fra starten i 1993 til slutningen i 2011 en indsats i samarbejde med VTS centret. Da det blev nedlagt øgede det både ansvar og opgaver på VTS centret.

Sidebemærkning: Hvis AIS er så godt hvorfor skal der så være afviserfartøjer og dobbelt så stor bemanning i forbindelse med VTS opgaven i Femern Bælt?

Kommentarer til Stabsnotat af 12. juni 2018 om Baggrundsnotat til brug for møde med A/S Storebælt den 15. juni 2018

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 samme 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...."*

Som beskrevet ovenfor står der i Bemandingsanalysen af 2007 blandt andet at der i den oprindelige bemanning er rum til yderligere *"moderate levels of activity without causing an overload of effort or distraction."* og 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...."*. At konkludere at disse ord er lig med at der kan skæres en operatør er nok at stramme den.

Det at hele denne bemandingsanalyse ikke stilles til rådighed for A/S Storebælt er under al kritik.

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.

Det er korrekt at Marinestaben og deres VTS sagsbehandler har forsøgt at få reduceret bemanningen, men mine argumenter har hver gang fået dem til at indse at deres argumenter ikke holder. Efter oprettelsen af Søværnets Overvågningsenhed (SOE) og især efter skiftet af leder herfor, blev tonen ændret og svaret på mine modargumenter var alene *"mine hænder ryster ikke"*.

Kommentarer til Stabsnotat af 12. juni 2018 om Baggrundsnotat til brug for møde med A/S Storebælt den 15. juni 2018

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 VTSO, så varetages vagten ved VTSO af tre VTS operatører. Der er ingen VHL ved VTSO. Arbejdsmiljømæssige forhold som bl.a. skærmbelastning, er direkte sammenlignelige med VTSO. Ved VTSO 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.

Jeg må understrege at hverken jeg eller Storebælt VTS har været en del af "Vi har imidlertid selv ..." det er alene en beordret skrivebords opgave som SOE VTS sagsbehandler har udført. Skrivebords opgave for hvordan ellers kan vedkommende ellers skrive "... sker meget sjældent, ..." når der ikke er udført noget som helst herom i samarbejde med Storebælt VTS.

Begge sagsbehandlere, og deres ledere, har hele tiden fokuseret på "at sådan gør de ikke på Øresund". Da mine argumenter hertil er for omfattende til dette dokument, henvises til dokumentet "Forskellen på Storebælt og Øresund" der ligger på min hjemmeside: www.vts-konsulent.dk .

Kommentarer til Stabsnotat af 12. juni 2018 om Baggrundsnotat til brug for møde med A/S Storebælt den 15. juni 2018

- 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.

Igen skrivebords opgave for det er ikke korrekt at den nordlige sektor ikke har været lukket da der var behov for alle 4 operatører i den sydlige sektor. Jeg kan huske flere gange hvor den nordlige sektor blev lukket fordi der skulle køres til VTS Nødcenter Sprogø idet VTS systemet fejlede.

Problemet her er operatørernes professionelle stolthed, og dette bruges nu imod dem, jeg håber inderligt at de nye operationelle procedurer tager højde for dette så operatøren SKAL lukke den nordlige sektor hvis broen f.eks. skal lukkes eller der opstår en situation der kræver alle operatørers nærvær.

Jeg kan huske mindst én situation hvor operatørerne, i bagklogskabens uendelige klare lys, burde have lukket for den nordlige sektor. Et større skib får black out lige før østbroen og mister magten over skibet. Broen lukkes og skibet ankre midt i sejlrueten og vagtholdslederen løste i samarbejde med sine tre operatører opgaven til Søfartsstyrelsens store tilfredshed.

Kommentarer til Stabsnotat af 12. juni 2018 om Baggrundsnotat til brug for møde med A/S Storebælt den 15. juni 2018

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.

Grundlaget for at man ikke forventer en negativ påvirkning er med mine kommentarer tilbagevist og det konkluderes at den nye vagtholdsstruktur har en negativ påvirkning i forhold til broens sikkerhed eller skibenes sikre passage.

Som det er begge VTS sagsbehandlere bekendt, idet de begge to har udført årlige uafhængige audits af Storebælt VTS, har Storebælt VTS altid efterlevet de internationale retningslinjer for vedligeholdelsesuddannelser og -træning, samarbejdet med alle maritime aktører i området og tilbudt alle medarbejdere sejladser med lodser.

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".

Det kan jo ikke komme som nogen overraskelse at Søværnet ønsker at reducere bemanningen og samtidig få flere penge for at løse opgaven med at sikre Storebæltsforbindelsen.

Kommentarer til Stabsnotat af 12. juni 2018 om Baggrundsnotat til brug for møde med A/S Storebælt den 15. juni 2018

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.

Så vidt jeg ved er der på intet tidspunkt udarbejdet en sådan analyse, men som mine kommentarer viser er dette ingen garanti for en sådan alligevel er udarbejdet udenom Storebælt VTS.

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.

Det er en direkte løgn, jeg eller min souschef har på intet tidspunkt været indblandet i hverken dette stabsnotat, beredskabsnotatet eller møder herom med A/S Storebælt.

Personalet på Storebælt VTS blev først orienteret om disse to dokumenter først i november 2020 efter at have presset lederen af Søværnets Overvågningsenhed hertil.

Kommentarer til Stabsnotat af 12. juni 2018 om Baggrundsnotat til brug for møde med A/S Storebælt den 15. juni 2018

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).

For første gang i dette dokument har Søværnet orienteret mig og Storebælt VTS. Det som Søværnet orienterede mig om var at IMO resolutioner giver udtryk for et øjebliksbillede og at det derfor var OK at reducere bemanningen. Da dette var nyt for mig har jeg udarbejdet et dokument "IMO resolutioner ukorrekte" der kan ses på min hjemmeside.

Det er nyt for mig at Søfartsstyrelsen skal vurdere om der er behov for at orientere IMO om denne ændring af bemanningen. Det bliver spændende at høre hvad de siger.