

STORT TILLYKKE til den danske ledelse af Femern VTS

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

Efter at have læst artiklen om Femern VTS i årets første nummer af vores fagforeningsblad er endnu en lykønskning til chef og souschef af den danske del af Femern VTS på sin plads. Som tidligere VTS sagsbehandlere i henholdsvis Søværnets Overvågningsenhed og Marinestaben har de sammen med Søfartsstyrelsen opnået et virkelig godt resultat og der er kun respekt herfra.

Også en fin artikel der understreger at bladet Lederne Søfart er rigtig god til at fortælle den positive historie, men glimder med deres fravær når det ikke går så godt.

Som da der blev skåret en vagtholdsleder/operatør af vagten på Storebælt VTS. Dette blev kun nævnt ultra kort i en faktarude.

Den del af historien jeg kender er at Søværnets Overvågningsenhed/Marinestaben og disses VTS sagsbehandlere i mange år arbejdede hårdt på at få bemanningen på Storebælt VTS til at ligne den der er i Sound VTS. Det lykkes dem pr. 1. januar 2019.

Jeg kæmpede så hårdt for at beholde vagtholdsleder stillingen og de 3 operatører pr vagt at Søværnets ledelse valgte ikke at inddrage mig i beslutningen – hvad gjorde Lederne Søfart? Så vidt jeg er orienteret INGENTING.

Jeg tvivler på det er tillidsmanden der er problemet men nok nærmere den manglende opbakning og fantasi fra Lederne Søfart.

Siden hvornår har ordene "fordi vi har erfaringen til det" eller "fordi det står i forsvarsforliget" været nok for en fagforening?

Jeg er sikker på at besætningen på Storebælt VTS er lige så interesseret i at høre om Lederne Søfarts rolle i denne mindre gode historie som jeg.

FAKTA:

Forskellen på Storebælt og Øresund set i relation til VTS opgaven.

- 1) Rusland udskiber millioner tons olie igennem Storebælt hvert år.
- 2) Storebælt passeres af skibe med dybgang op til 15 m. Øresund passeres af skibe med dybgang op til 8 m.
- 3) I Øresund er størrelsen af meldepligtige skibe på 300 ts og i Storebælt er det 50 ts.
- 4) Det vil sige at alle skibe i Øresund skal vise AIS. På Storebælt bruges tid på at identificere og registrere radarobjekter mellem 50 og 300 ts uden AIS.
- 5) Storebælt VTS beskytter Storebæltsforbindelsen. Det kræves at Storebælt VTS aktiverer en påsejlingsalarm hvis et skib udgør en fare for forbindelsen, et ansvar som de ikke har på Sound VTS.
- 6) Storebælt VTS yder sejladsvvejledning til skibene i området. En ydelse som de ikke har mandat til i Øresund.