

Brøndby, den 23. maj 2007.

Erhvervsudvalget

Økonomi- og Erhvervsministeriet
Slotsholmsgade 10 – 12
1216 København K

Erhvervsudvalget
ERU alm. del - Bilag 242
Offentligt

Kære medlemmer af udvalget,

Indledningsvis skal jeg henlede Jeres opmærksomhed på, at jeg henvendte mig 2 gange til udvalget i 2005.

Jeg henvendte mig dengang, fordi jeg kom til skade til søs i 2004 og fordi jeg følte dengang som nu, at Søfartsstyrelsen ikke ville eller ønskede, at undersøge de **faktiske omstændigheder** ved min tilskadekomst.

Når jeg nu henvender mig igen, så skyldes det at jeg har fået nye oplysninger. Oplysninger jeg ikke tidligere har haft adgang til. Oplysninger som klart viser, at rederiet og det eneste vidne, som Søfartsstyrelsen har henvendt sig til, har løjet om omstændighederne, der førte til min tilskadekomst.

I vedlagte notat prøver jeg, at redegøre for de nærmere omstændigheder. Her rejser jeg også 8 spørgsmål, som jeg håber udvalget vil hjælpe mig til at få besvaret af ministeren.

Jeg har forsøgt at få Søfartsstyrelsen til at genoptage denne sag, da jeg selvsagt ved, hvordan rederiet og vidnet hele tiden har løjet om omstændighederne, der førte til min tilskadekomst. Desværre nægter Søfartsstyrelsen at foretage sig noget som helst i denne sag. Uagtet at det nu foreligger bevist – sort på hvidt, at min modpart har betjent sig af løgn, på løgn, på løgn. At vidnet har løjet.

Der er lavet beregninger af skibets dybgang, der med al tydelighed viser, at rederiet har løjet. Jeg har nu langt om længe fået adgang til skibstegninger (den 2. maj 2007). Tegninger som klart viser, at skibets landgang var væsentligt højere placeret, end det Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed oprindeligt har oplyst.

Vidnet, det eneste vidne Søfartsstyrelsen har villet afhøre, vedgår sig nu fuldt og helt, at han ikke har set noget som helst, den dag jeg kom til skade. Det eneste vidne, som har set mig komme til skade – og som Søfartsstyrelsen aldrig har villet høre i sagen, har derimod overfor retten og under straffeansvar fastholdt sin forklaring!

Når jeg så stædigt fastholder denne sag. Når jeg vedvarende henvender mig til Jer, så skyldes det den lemfældighed, hvormed tilskadekomst til søs behandles af Søfartsstyrelsen og Opklaringsenheden. At man her laver fejl, på fejl, på fejl, men ikke vedgår sig en eneste af disse.

I det svar i vil få fra ministeren, vil man endnu engang fortælle udvalget, at Opklaringsenhedens arbejde kun bruges internt af Opklaringsenheden, for at undgå tilsvarende skader og uheld fremover. Noget som ikke er rigtigt, da Opklaringsenhedens rapporter og notater efterfølgende bruges og danner grundlag for beslutninger og afgørelser hos Arbejdsskadestyrelsen, Forsikringssekretariatet, Den Civile Domstol, Politiet, Center for Maritim Regulering under SFS, danner basis for udarbejdelsen af processkrift mm.

Det der piner mig yderligere er, at såfremt rederiet, skibsføreren og førømtalte vidne havde talt sandt, så havde der givet været rejst tiltale for grov forsømmelse omkring manglende sikkerhed.

Side 2.

Ved at bruge løgn, fortielse, fordrejning af sandheden og bevidst lægge Opklaringsenheden hindringer i vejen, så klarer rederiet og de implicerede frisag. Undgår ganske enkelt tiltale!

Men hvad værre er, så lægger man hindringer i vejen for en fair behandling videre i systemet.

Desværre ved jeg godt, at jeg skal skrive mange gange endnu til udvalget, før Søfartsstyrelsen og Ministeren vil gøre noget som helst, for at undersøge denne sag til bunds. At I må forvente 3, 6 eller 10 henvendelser – foruden denne. Men desværre er dette min eneste mulighed som borger.

I første omgang vil jeg derfor begrænse antallet af bilag i denne henvendelse, til kun 2 bilag. I efterfølgende henvendelser skal jeg nok fremsende yderligere dokumentation, når jeg skal dokumentere at det jeg siger og skriver er rigtigt. Men alt i alt, har jeg to A4 mapper med korrespondance, hvilket gør det svært, at kopiere hele materialet.

Jævnfør vedlagte kopi af brev, af 15. maj 2007, bilag 1, så vil man hos Søfartsstyrelsen end ikke kigge på de nye beregninger og de nye oplysninger i sagen. Sikkert fordi det vil sætte Søfartsstyrelsen i et meget, meget dårligt lys. Altså at Søfartsstyrelsen gør hvad man kan, for at beskytte sig selv.

Men som sagt, så handler denne henvendelse om meget mere!

Den handler nok så væsentligt om, at personer der kommer til skade til søs, også kan have sikkerhed for, at det er de **faktiske omstændigheder**, der undersøges af Søfartsstyrelsen og Opklaringsenheden.

At Søfartsstyrelsen og Opklaringsenheden lever op til det ansvar og de forpligtigelser, som man som offentlig myndighed har – i forhold til de opgaver, som samfundet forventer varetaget. Denne sag handler således også i højeste grad om de søfarendes retssikkerhed, når uheldet og ulykker først er ude. Hvordan man står, når og hvis der er tilskadekomst i tjenesten til søs.

Idet jeg håber på Jeres hjælp til at få besvaret de 8 spørgsmål, som jeg stiller i vedlagte notat.

Med venlig hilsen,



Per Uggen.

Adresse: Per Uggen
Tranehaven 13, 1.th.,
2605 Brøndby.

Telefon 43427774.
40150995.

Erhvervsudvalget

Notat med gennemgang af hændelsesforløb, vedrørende tilskadekomst til søs, den 6. april 2004:

Tidligere henvendelse:

Indledningsvis skal jeg henlede Jeres opmærksomhed på, at jeg henvendte mig to gange til udvalget i 2005. Jævnfør spørgsmål 33 alm. del – bilag 202, af 2. august 2005, samt spørgsmål 1 alm. del, af 5. oktober 2005.

Dengang henvendte jeg mig, fordi jeg havde 7 konkrete spørgsmål til Søfartsstyrelsen (SFS) i forbindelse med min tilskadekomst. 7 konkrete spørgsmål, som efterfølgende gav anledning til yderligere 12 spørgsmål. Spørgsmål, som Erhvervsudvalget hjalp mig med at få besvaret.

Et af mine kritikpunkter dengang var, at SFS, Opklaringsenheden (OKE) og Erhvervsministeren ikke ønskede at bidrage til en udredning af de **faktiske omstændigheder** ved min arbejdsulykke, den 6. april 2004. En ulykke, hvor jeg kom alvorligt til skade med min ryg.

Jeg følte også, at det var undvigende og indholdsløse svar, som Erhvervsudvalget modtog. På dette tidspunkt havde jeg desværre ikke konkrete oplysninger, som jeg kunne henholde mig til, da SFS hele tiden har nægtet og fortsat nægter, at ville undersøge de konkrete forhold og fejl, som jeg hele tiden har påpeget, er blevet begået i denne sag.

Baggrund for ny henvendelse:

Når jeg nu henvender mig igen skyldes det to forhold. Dels min egen sag, som jeg vil gennemgå i det følgende. Dernæst og nok så væsentligt, en oprigtig bekymring for om SFS og især OKE kan løse deres opgaver i forbindelse med uheld og ulykker til søs. Kort og godt om man besidder den nødvendige maritime ekspertise og indsigt i OKE og SFS.

Kort og godt en bekymring om, at SFS og OKE i sin nuværende form og organisation ikke kan opklare og klarlægge omstændighederne ved uheld og ulykker til søs, hvilket gennemgangen af min sag desværre er et alt for godt eksempel på.

De nye oplysninger i sagen:

Det viser sig nu, at mine påstande og min fornemmelse hele tiden har været mere end velbegrundet. At det, som jeg hele tiden har sagt, hævdet og følt, – at det passer. At OKE og SFS aldrig har undersøgt de **faktiske omstændigheder**, ved min tilskadekomst.

Nu har jeg ikke en forventning om, at udvalgets medlemmer kan huske de nærmere omstændigheder, hvorunder jeg kom til skade. Men skibsføreren på det skib, hvor jeg var mønstret, havde af ukendte årsager valgt at fjerne skibets landgang, da han mente, der ikke var behov for en landgang, hvorfor jeg var tvunget til at springe i land.

Et spring der førte til en alvorlig rygskada. Efterfølgende har det kritiske omdrejningspunkt for hele denne sag været højdeforskellen mellem skib og kaj på det tidspunkt, hvor jeg måtte springe i land.

Søfartsstyrelsen og Opklaringsenhedens rolle:

OKE lavede et notat, her vedlagt som bilag 2, hvor OKE konkluderer, på side 2, at afstanden mellem skib og kaj var 60 centimeter. Et notat, der efterfølgende er lagt til grund for omstændighederne ved min tilskadekomst, af min tidligere arbejdsgiver, Arbejdsskadestyrelsen, Forsikringsselskab, Den Civile Domstol, Politiet, Center for Maritim Regulering under SFS m.fl.

Det kan nu dokumenteres, at OKE har begået en betydelig fejl, da man kiggede på min tilskadekomst og de hydrostatiske data på skibet. Først og fremmest har OKE i udgangspunktet fastsat skibets landgangsrepos 32 centimeter lavere end det den reelt var. I OKE har man til at starte med overset, hvad landgangens reelle højde var. Højden af skibssiden til landgangen.

Dernæst viser det sig, at det eneste afhørte vidne. Det eneste vidne som OKE har kontaktet i forbindelse med min tilskadekomst, undsagde sin egen vidneforklaring under den civile retssag i retten i Frederikssund, den 24. april 2007. Et forhold der nemt lader sig bekræfte, ved henvendelse til sagens dommer. Eller bedre til vidnet selv.

Det andet vidne i sagen, som OKE konsekvent har afvist at ville tale med, – det eneste vidne, der så hvad der skete, – har derimod fastholdt det, der tidligere er blevet oplyst, nemlig at afstanden mellem skib og kaj var betydelig. Men som sagt, så er dette vidne aldrig afhørt i sagen af SFS og OKE.

Det viser sig også, da jeg nu har fået udleveret en kopi af skibets hydrostatiske data, den 2. maj 2007, fra SFS, at rederiet har hindret en opklaring af de **faktiske omstændigheder**, der førte til mit uheld, ved at give vildledende og direkte forkerte oplysninger om skibets dødvægt og ballastkondition. Forkerte oplysninger som efterfølgende har tillagt skibet en større dybgang end det skibet reelt havde, den 6. april 2004.

Endelig viser det sig, at en påstand om, at der var lavvande med 20 centimeter i Hundested, den 6. april 2004, alene baserer sig på informationer fra førnævnte vidne. Vidnet som nu har ændret sin forklaring 180 grader. Altså at OKE ikke på nogen måde har undersøgt, om den rejste påstand om lavvande har været overensstemmende med sandheden.

Oplysninger fra Farvandsvæsnet indikerer, at der med samme sandsynlighed kunne have været højvande, – som lavvande, den 6. april 2004.

Såfremt der var middelvandstand, den 6. april 2004, har højden mellem skib og kaj været over 1,33 meter, den 6. april 2004. Altså mere end 70 centimeter mere end OKE oplyser i sit notat, af 23. juni 2004.

Hjælp fra Erhvervsudvalget:

I det følgende har jeg 8 spørgsmål, som jeg skal bede udvalget om, at stille til Erhvervsministeren for besvarelse. 8 spørgsmål, som vil vise, hvor mangelfuldt SFS og OKE har handlet i denne sag.

Side 3.

De 8 spørgsmål til Erhvervsministeren:

Spørgsmål 1.

Vil ministeren bede SFS vedgå, at den korrekte sidehøjde på skibets – til oversiden af landgang var 2,92 meter? Altså 32 centimeter højere end hidtil oplyst!

Spørgsmål 2.

Vil SFS vedgå, at skibets nedlastning givet har været 2,59 meter og ikke, som oplyst af rederiet 2,8 meter? Jævnfør endvidere OKEs notat, af 23. juni 2004, bilag 2.

Spørgsmål 3.

Vil SFS vedgå, at skibet umuligt kan have haft fuld ballast, den 6. april 2004? Jævnfør skibets trim!

Spørgsmål 4.

Hvordan vil SFS forholde sig til, at det eneste vidne, afhørt af OKE i forbindelse med min tilskadekomst, nu har ændret sin forklaring? At han nu siger, at han ikke har set hvordan jeg kom i land!

Spørgsmål 5.

Vil SFS bekræfte, at der aldrig har været belæg for at antage, at der skulle have været lavvande i Hundested, den 6. april 2004? At der lige gerne kunne have været middelvandstand eller højvande!

Spørgsmål 6.

Hvordan forfølger SFS en sag, såfremt et rederi og / eller en person bevisligt – og bevidst ved sine oplysninger, handlinger og sin deltagelse – har hindret opklaring af uheld og ulykker til søs.

Spørgsmål 7.

Vil ministeren pålægge SFS – en gang for alle, at undersøge de **faktiske omstændigheder**, der førte til min tilskadekomst, den 6. april 2004? Således at denne sag kan finde sin afslutning. Således at et rederi, en skibsfører og et vidne ikke unddrager sig en alvorlig tiltale, ved at lyve og ved at lægge OKE hindringer i vejen!

Spørgsmål 8.

Vil SFS leve op til § 2, stk 1. i Bekendtgørelse om undersøgelse af ulykker til søs, og klarlægge de **faktiske omstændigheder** ved min tilskadekomst, – en gang for alle?

Idet jeg imødeser ministerens svar. Eller bedre, at ministeren pålægger SFS at undersøge denne sag til bunds – en gang for alle, så jeg slipper for at kontakte Erhvervsudvalget flere gange.

Underskrevet,
Per Uggen.



Per Uggen
Tranehaven 13, 1.th
2605 Brøndby

15. maj 2007
Vores reference:
Sag 200704078
Arkivkode
Center for Maritim Regulering

ØSTERSØEN - OUIR2 - arbejdsulykke den 6. april 2004

Under henvisning til Deres breve af 7. maj 2007 og 10. maj 2007 samt Søfartsstyrelsen brev af 11. maj 2007, henholder Søfartsstyrelsen sig til styrelsens tidligere besvarelser af Deres henvendelser. Søfartsstyrelsen agter derfor fortsat ikke at foretage sig yderligere i ovennævnte sag.

Søfartsstyrelsen har derfor ikke foretaget en nærmere gennemgang af de beregninger De fremsendte til styrelsen ved brev af 7. maj 2007.

SØFARTSSTYRELSEN
Vernundsgade 38 C
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 01
CVR-nr. 29 83 16 10
EAN-nr. 5798000023000
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

Med venlig hilsen


Frank Bjergh Mortensen
Kontorchef

Tlf. direkte 39 17 46 12
Fax direkte 39 17 44 19
E-post fmb@dma.dk

ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET

NOTAT

23. juni 2004
Sag 199947585
Arkivkode 01.40.50
Opklaringsenheden
/NM

ØSTERSØEN - Arbejdsulykke - den 6. april 2004

Opklaringsenheden har modtaget Anmeldelse af arbejdsulykke bilagt den tilskadekomnes, styrmand Per Uggen, egen forklaring om hændelsesforløbet, begge dateret den 1. maj 2004.

Det fremgår, at styrmanden fik rygskaade, da han skulle gå i land fra ØSTERSØEN, som lå ved kaj i Hundested. Styrmanden angiver som årsag til skaden, at han måtte springe i land fra landgangsplatformen, da den normalt anvendte aluminiumsstige var taget ombord og skibet var på vej væk fra kajen. Styrmanden anslår, at landgangsplatformen var ca. 1,5 m over kajen, samt at skibet var ca. 0,5 m fra kajen.

Da styrmanden var kommet i land, gik han til stationen og tog toget hjem. I dagene indtil den 14. april fik styrmanden flere og flere smerter i ryggen. Den 14. april gik han til lægen, og den 19. april blev han akut indlagt. Sygehuset har oplyst, at der ikke er noget brud på rygsøjlen, samt at smerterne sandsynligvis skyldes en diskusprolaps i lænden.

Opklaringsenheden har indhentet en rapport fra ØSTERSØEN's skibsfører. Det fremgår heraf bl.a., at hverken aluminiumsstigen eller landgangen var sat, at skibet ved den pågældende lejlighed var i fuld ballast samt havde last om bord, således at skibet havde en DW på 627 tons ved afgang fra Hundested. Endvidere at den normale kajhøjde i Hundested er 2 m, samt at vandstanden den pågældende dag var minus 10 - 15 cm på grund af østlig vind.

Skibsføreren mener derfor, at landgangsplatformen højst har været 0,5 - 0,6 m over kajen.

Opklaringsenheden har endvidere modtaget en telefonisk forklaring fra ØSTERSØEN's bådsmænd. Det fremgår heraf, at bådsmændene stod lige ved siden af landgangsplatformen, da styrmanden gik i land. Bådsmændene anser det for usandsynligt, at højden fra platformen til kajen skulle være 1,5 m, fordi skibet var fuldt lastet samt at der var en vandstand på ca. minus 20 cm på grund af østlig vind. Endvidere at skibet blev holdt ind til kajen ved forspringet.

SØFARTSSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 16
CVR-nr. 29 83 16 10
oke@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET

Da styrmanden var gået i land, gik han mod stationen uden at ytre noget om, at han var kommet til skade.

Under skibets ophold i Aalborg er der ved Søfartsstyrelsen i Frederikshavn taget fotos af ØSTERSØEN's landgangsforhold.

Ifølge ØSTERSØEN's "draft skala" vil skibet med en DW på 627 tons have en dybgang på ca. 2,8 m, hvilket med en kajhøjde på ca. 2,2 m svarer til, at landgangsplatformen har været ca. 0,6 m over kajen.

Niels Mogensen
Specialkonsulent