

Brøndby, den 10. september 2007.

Erhvervsudvalget

Folketinget, Christiansborg
1240 København K

Kære medlemmer af udvalget,

Indledningsvis skal jeg henlede Jeres opmærksomhed på, at jeg henvendte mig, den 23. maj 2007. Alm. del – Bilag 242. En henvendelse jeg endnu ikke har fået svar på.

Som jeg også redegjorde for i min henvendelse, så har den manglende interesse fra Søfartsstyrelsens side, for min tilskadekomst, gjort mig alvorligt bange for, at lignende uheld vil ske igen. At der vil ske tilsvarende og / eller alvorligere uheld, af tilsvarende karakter.

En bekymring der skyldes Søfartsstyrelsens totale afvisning af, at ville undersøge og fastslå de faktiske omstændigheder, hvorunder jeg kom til skade.

Siden jeg kom til skade, den 6. april 2004, har jeg derfor frygtet for det værste. En frygt der desværre nu viser sig, at være mere end velbegrundet. En frygt og en fare, som jeg i hele forløbet har forsøgt at oplyse Ministeriet og Søfartsstyrelsen om. Herunder Søfartsstyrelsens Direktør.

En frygt for, at de samme omstændigheder – hvorunder jeg kom til skade, en skønne dag skulle eller ville koste menneskers liv.

Desværre er min frygt nu blevet til virkelighed. Jævnfør vedlagte rapport om dødsfald på skibet GAIA, den 30. januar 2007. En rapport jeg ikke kendte, da jeg skrev til udvalget, den 23. maj.

Havde Søfartsstyrelsen undersøgt de faktiske omstændigheder ved min tilskadekomst. Havde Søfartsstyrelsen draget viden og lære, af det der faktisk skete, da jeg kom til skade. Havde Søfartsstyrelsen udøvet ansvar, ageret og givet behørig påbud, ja – så havde en nu afdød skibsassistent fortsat været i live. Så var et tragisk og dumt dødsfald undgået.

I rapporten står at læse: *"For besætningen om bord på GAIA var det normal rutine at komme til og fra skibet uden brug af landgang"*. Og nej. Det må aldrig blive normal rutine. Og nej. Det var rutine ombord, fordi skibsledelse og reder – lod det være rutine !!! Fordi Søfartsstyrelsen lader det være rutine !!! Fordi Søfartsstyrelsen stilletiende lader stå til og ikke kender sin opgave og sit ansvar !!!

Det Søfartsstyrelsen mangler at redegøre for er, at det er et reder – og ledelsesansvar, at besætningen kan komme sikkert til og fra borde. Havde Søfartsstyrelsen interesseret for de faktiske omstændigheder ved mit uheld og havde Søfartsstyrelsen taget de fornødne forholdsregler i 2004, – så havde en nu afdød person med stor sandsynlighed været i live. Levet et fortsat liv, den dag i dag.

Idet jeg fortsat vil bede udvalget om hjælp til at få besvaret spørgsmålene i min første henvendelse.

Med venlig hilsen,



Per Uggen.

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

Telefon 43427774.
40150995.

Redegørelse fra Opklaringsenheden

GAIA

Dødsfald under havneophold

30. januar 2007

Under GAIA's ophold i Stubbekøbing Havn blev et besætningsmedlem fundet omkommet i vandet tæt ved skibet om formiddagen den 30. januar 2007. Opklaringsenheden har efterfølgende talt med besætningen på GAIA og har modtaget oplysninger fra havnefogden og andre, som jævnligt var om bord under skibets ophold i Stubbekøbing. Opklaringsenheden har endvidere modtaget politiets rapport om hændelsen.

Faktuel information

GAIA er et stålbygget stenfiskerskib og anvendes som ralpumper, bygget 1966, tonnage på 399,90 BRT og har en længde overalt på 48,13 meter. Skibet blev registreret under dansk flag (DAS) fra Færøerne i maj måned 2006.

Skibets besætning bestod af en fører, en styrmand og to befare skibsassistenter.

IBF A/S – Ikast er registreret som skibets ejer.

Føreren og styrmanden havde været ansat i ca. 6 måneder og de to skibsassistenter i ca. tre måneder.

Den nu afdøde (i det følgende benævnt skibsassistenten) var 45 år og havde sejlet som ubefaren / befaren skibsassistent i danske skibe siden 1997.

Inden han mønstrede GAIA den 8. november 2006, havde han samlet 49 mdr. og 10 dages effektiv sejltid.

Hændelsesforløb

GAIA ankom til Stubbekøbing Havn den 22. januar 2007, hvor der skulle foretages et montage- og reparationsarbejde ved et lokalt maskinværksted.

Skibet blev fortøjet i vestrehavn med to trosser (trosse og spring) i hver ende og med bagbord side langs kaj – se *bilag 1*.

Den 24. januar forlod tre af de fire besætningsmedlemmer skibet for at holde nogle dage fri. Skibsassistenten blev om bord. Han skulle gå til hånde for folkene fra maskinværkstedet under arbejdet om bord og skulle også udføre lettere vedligeholdelsesarbejde.

Føreren og styrmanden talte med skibsassistenten flere gange pr. telefon efter den 24. januar. Den sidste telefonsamtale var med styrmanden den 29. januar ved 16-tiden.

Ved samtalerne havde føreren og styrmanden fået det indtryk, at alt var vel om bord. Ved den sidste samtale med styrmanden havde skibsassistenten virket glad, og han havde givet udtryk for, at arbejdet om bord gik godt.

Styrmanden havde endvidere fået af vide af skibsassistenten, at han havde tømt lasten for vand. Skibet havde ved ankomsten haft ca. 300 m³ vand i lastkassen.

Skibsassistenten blev sidst set på en nærliggende restaurant sent om aftenen den 29. januar.

Da folkene fra maskinværkstedet mødte på skibet om morgenen den 30. januar, kunne de ikke finde skibsassistenten. De ledte overalt på skibet, men forgæves. Der var lys over det hele, og en radio var tændt, hvilket de havde undret sig over.

En af folkene så ca. en time senere en jakke flydende i havnen, men tænkte ikke nærmere over det.

Senere på formiddagen kom havnefogden sammen med nogle hjælpere til skibet for at forhale det nogle meter agterover. De ledte også forgæves efter skibsassistenten.

Efter, at skibet var blevet forhalet, så en af havnens folk også jakken flyde tæt ved agterenden af skibet, og forsøgte at bjærge den op af vandet og konstaterede, at der var en person i jakken. De fik trukket personen op ad en stensætning tæt ved agterenden af skibet, hvor folkene fra maskinværkstedet kunne genkende den livløse person som værende skibsassistenten.

Der blev ringet efter hjælp. En ambulance og lægeambulance kom til stedet.

Skibsassistenten blev kort tid efter erklæret død.

Oplysninger om adkomstforhold til skibet

Skibet, som normalt har basehavn i Nyborg, var under opholdet i Stubbekøbing ikke udrustet med en landgang. Denne stod, som den normalt gør det, på kajen i Nyborg. Det er endvidere sjældent, at landgangen benyttes i basehavnen, fordi den ikke er praktisk anvendelig under de forhold, hvor skibet normalt losses, og fordi det normalt kun er besætningen, som går til og fra skibet i basehavnen.

Ifølge føreren lå skibet helt ind til kajen, da de forlod skibet den 24. januar, og der var ingen problemer med at komme fra skibet over lønning og direkte over på kajkanten.

Ejeren af maskinværkstedet havde ligesom hans folk været om bord mange gange. Han havde bemærket, at skibets trosser til tider havde været slække, hvilket ikke er usædvanligt, da der var ret skiftende vandstand i havnen. Det er muligt, at skibsassistenten, som tog vare på skibet under opholdet, løbende havde justeret trosserne, men han ved ikke om det havde været tilfældet.

Når man skulle om bord, var det ved kravle over lønningen. Man kunne få fodfæste ved at sætte foden i lænseportene i skibssiden – se bilag 2. Langs hele kajen er der en kant bestående af granitblokke, som forhøjer selve kajkanten.

Ifølge ejeren af maskinværkstedet havde skibet ligget et stykke fra kajen dagen efter hændelsen - den 31. januar. Det havde været vanskeligere at komme om bord den dag, end det ellers havde været. Generelt havde der ikke været problemer med at komme om bord.

Det havde ifølge havnefogeden været ret blæsende i en dagene op til den 30. januar, og der havde været generel høj vandstand i havnen.

Havnefogeds optegnelser for den 29. hhv. den 30. januar kl. 07.00 var som følger:

Vind: NWW 5-10 m/s - Vandstand: +80 cm - Luft temp.: +4

Vind: NWW 5-10 m/s - Vandstand: +20 cm - Luft temp.: +7

Havnefogden havde bemærket, at vandstanden flere gange havde været højere ud på dagen end ved de daglige morgenobservationer, i den periode skibet lå i Stubbekøbing – op mod + 120/130 cm.

Vandtemperaturen var 4 – 6 °C.

Skibes udrustning med adgangsmidler

Af meddelelser fra Søfartsstyrelsen – Teknisk forskrift nr. 2 af 3. september 1991 fremgår det blandt andet:

§ 2 Skibe, bortset fra fiskeskibe med en bruttotonnage under 1000 og passagerskibe, skal være udrustet med følgende adgangsmidler:

1) Hvis bruttotonnagen er 150 eller derover, men under 500 skal medføres en landgang med en anvendelsesvinkel mellem 0° og 35°.

§ 7 Der skal altid være truffet så betryggende forholdsregler, at færdsel til og fra borde kan ske uden fare.

Analyse og konklusion

Opklaringsenheden har ingen oplysninger om skibsassistentens færden, efter han sidst blev set på en restauration i Stubbekøbing sent om aftenen den 29. januar.

Ingen ved, ifølge de oplysninger Opklaringsenheden har modtaget, præcist hvad der er sket.

Under opholdet var der ikke sat landgang. Landgangen stod i basehavnen i Nyborg.

For besætningen om bord på GAIA var det normal rutine at komme til og fra skibet uden brug af landgang.

Ifølge oplysninger fra de folk, som jævnligt var om bord på GAIA under havneopholdet, var der ikke problemer med at komme til og fra skibet.

Opklaringsenheden mener, at adkomstforholdene ikke var tilstrækkeligt sikret, og at færdslen til og fra skibet var forbundet med en unødigt risiko for fald.

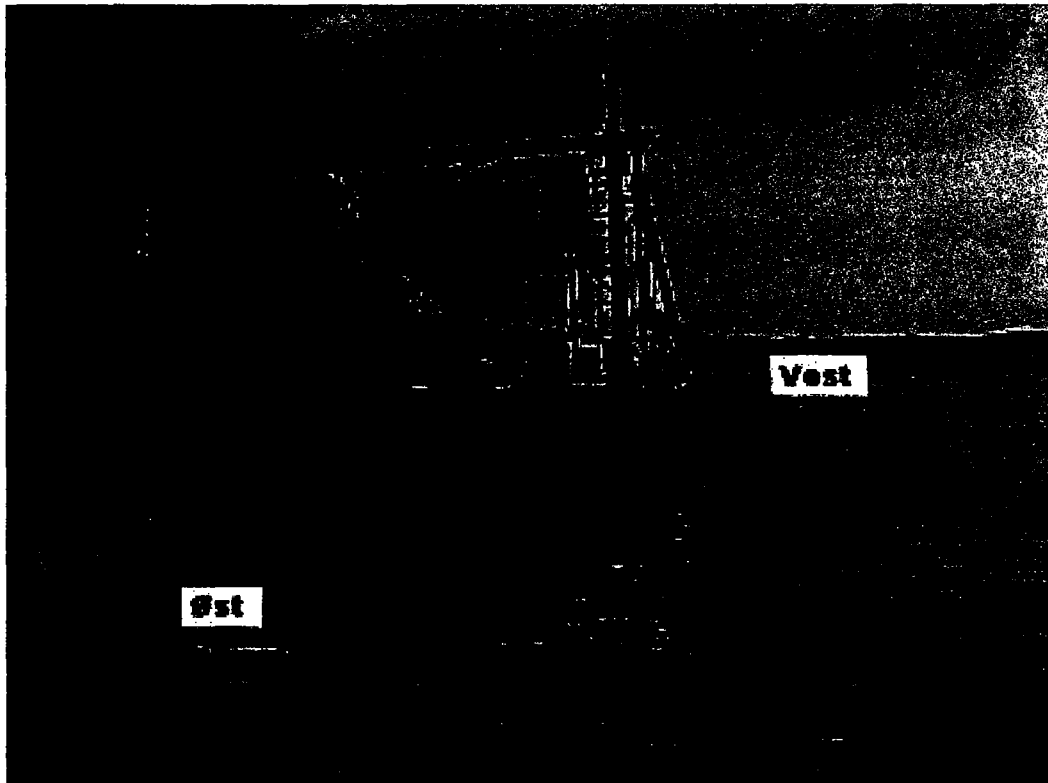
Forholdene med frisk vind, skiftende dæksniveau i forhold til kajen og skibssidens skiftende afstand fra kajen kan have været medvirkende til, at adkomsten til skibet i perioder blev vanskeliggjort.

21. marts 2007

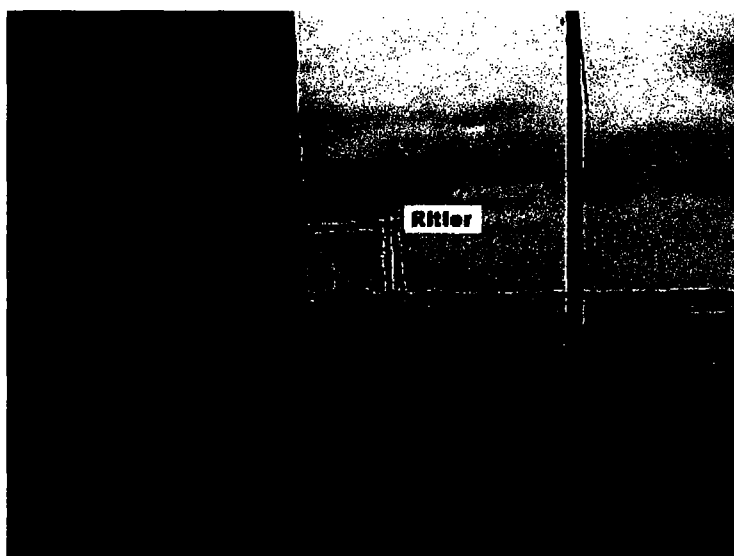
Opklaringsenheden

Bilag

Bilag 1: Billeder fra Vestrehavn, Stubbekøbing.



Billederne modtaget fra havnen. GAIA lå under opholdet inden for det markerede område af kajen. GAIA lå efter forhaling den 30. januar tæt ved lejet / stensætningen i den østlige ende af kajen. GAIA stævnede mod vest.



Bilag 2: Billede af GAIA's skibsside.



Billedet blev taget i forbindelse med Opklaringsenhedens besigtigelse om bord i basehavnen i Nyborg den 7. februar 2007. Den forholdsmæssige store vandrette afstand mellem skib og kaj skyldes kajens udformning og de kraftige fendere, som er monteret i Nyborg.

Billedet blev taget efter, at skibet var udlosset og uden vand i lastkassen.