

Brøndby, den 12. september 2022

Erhvervsudvalget og Forsvarsudvalget

Til information for Erhvervsministeren og Forsvarsministeren

Kære medlemmer af udvalgene,

Jeg skriver til Jer, fordi Danmark risikerer at hæfte for et to- eller trecifret milliardbeløb, skulle vi få en større miljøkatastrofe, som følge af en stor søulykke i de farvandsområder, hvor den danske stat tilbyder VTS (Vessel Traffic Service), hvilket er Storebælt, Øresund og Femern Bælt.

Hvorfor et to- eller trecifret milliardbeløb – og hvad koster en større søulykke?

Den hidtil dyreste søulykke, som verden har set, var grundstødningen af [EXXON VALDEZ](#), i 1989.

Et uheld, som kostede den amerikanske stat 7 milliarder dollar. Et uheld, hvor USA søgte en erstatning på 5 milliarder dollar. Et uheld, hvor USA, pr. 15. december 2009 – efter mere end 20 år, modtog en samlet erstatning på en 1/2 milliard dollar, modsvarende en 1/10-del af det fremsatte erstatningskrav. Et uheld, som pristalsreguleret, fra 1989 – og omregnet til danske kroner, kostede den amerikanske stat over 100 milliarder kroner, i 2022-priser.

Et uheld, som hvis det samme skulle ske i Danmark, også kommer til at koste over 100 milliarder kroner! Et uheld, som hvis det sker i Danmark, gerne skulle medføre en erstatning på mere end en 1/10-del af de samlede danske omkostninger. Gerne skulle medføre fuld erstatning, hvilket næppe bliver tilfældet, da Søfartsstyrelsens svigter sin tilsynspligt og ikke forstår eller anerkender den økonomiske risiko, som Søfartsstyrelsen påfører Danmark og den danske stat.

Søfartsstyrelsens tilsidesættelse af god forvaltningsskik, sandheds- og tilsynspligt ...

Problemet er kort fortalt, at Søfartsstyrelsen svigter sin tilsynspligt ift. VTS. Man "løber" fra sin tilsynspligt på samme måde som Søfartsstyrelsen svigtede sin forvaltnings- og tilsynspligt ift. [SCANDINAVIAN STAR](#), i 1990. Et svigt, som kostede 159 personer livet!

Herudover svigter Søfartsstyrelsen i alvorlig grad sin sandhedspligt ift. ministeren. Man tilsidesætter hensynet til de syv centrale pligter for embedsmænd i centraladministrationen, jf. [KODEX VII](#). Søfartsstyrelsen og Erhvervsministeriet har svigtet deres sandhedspligt, i forhold til ministeren, da man mod bedre vidende påstod, jf. det vedhæftede svar fra ministeren, af 9. november 2021, at de navigatører som arbejder, som VTS-operatører, mangler fartstid. Dette er et objektivt brud på sandhedspligten. Jf. hyperlink til "[Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til søfarende og fiskere og om sønærings- og kvalifikationsbeviser, §8 til §16](#)". De fleste af mine kollegaer, mig selv inklusive, har de foreskrevne 36 måneders fartstid – jf. §15, i stillingen som styrmand, som er kravet for at få udstedt sønæringsbevis, som skibsfører. Herudover har de tilbageværende VTS-operatører – på nær en enkelt eller to, den fartstid som kræves for at få et sønæringsbevis, som styrmand af 1. grad, hvorfor oplysningen om manglende fartstid er forkert!

Dernæst ved Søfartsstyrelsen, at vi – som VTS-operatører, griber ind overfor skibe, som er på afveje. At vi udfører "landlodsning" – også kaldet aktiv navigationsassistance. At vi udøver denne myndighedsopgave i henhold til den "ratificerede" IMO-resolusion [MSC. 332\(90\)](#). Søfartsstyrelsen ved også, at STCW-konventionen, Kapitel II, regel II/1 hhv. regel II/2, som Danmark har ratificeret, foreskriver, at ingen navigatør må deltage i navigationen af skibe på over 500 bruttoregister, medmindre vedkommende er i besiddelse af et gyldigt sønæringsbevis! Søfartsstyrelsen ved, at VTS-operatører udfører "landlodsning" – navigationsassistance, i strid med reglerne i STCW-konventionen, hvilket kan berøve Danmark enhver ret til erstatning, skulle vi få en større søulykke. Kan berøve Danmark for retten til et to- eller trecifret milliardbeløb.

Søfartsstyrelsen ved også, at VTS-operatører arbejder i strid med EU's, såvel som de danske, regler for natarbejdere. Regler, som når de ikke overholdes, kan berøve Danmark for et to- eller trecifret milliardbeløb i erstatning, skulle vi få en større søulykke. Arbejdstidsregler for natarbejdere, som klart fremgår af § 6, stk. 1 – på side 11, i [Medarbejder og Kompetencestyrelsens cirkulære](#), af 5. juli 2021. Regler som objektivt – og uden behov for kreativ tolkning, fastslår: "*Den normale arbejdstid for natarbejdere må i gennemsnit beregnet over en periode på 4 måneder ikke overstige 8 timer pr. (arbejds-) periode på 24 timer.*" Jf. også cirkulærets side 6.

Søfartsstyrelsen ved, at VTS-operatører arbejder 12 timer og 15 minutter, hver gang vi er på arbejde. Søfartsstyrelsen ved, at vi skal stå til fuld rådighed under hele vagten. Søfartsstyrelsen ved det, men undlader desuagtet at leve op til sin tilsynspligt, på samme måde, som man gjorde med SCANDINAVIAN STAR, hvilket kan koste Danmark retten til en milliarderstatning, skulle det værst tænkelige uheld ske! Personligt er jeg ligeglad, om jeg skal arbejde 12 eller 14 timer – jo flere timer i streg des bedre, men det ændrer ikke ved, at EU's – såvel som de danske regler, siger at der er et maks. på 8 timer pr. periode på 24 timer, når du er defineret som natarbejder.

Søfartsstyrelsen ved også, at der i IMO-resolution [MSC. 332\(90\)](#) står, at vi altid er 4 VTS-operatører på vagt, uagtet Søfartsstyrelsen ved, at vi aldrig er mere end 3 VTS-operatører. Igen, et svigt af Søfartsstyrelsens tilsynspligt – modsvarende SCANDINAVIAN STAR. Igen, et svigt af tilsynspligten, som kan ende med at koste Danmark retten til et to- eller trecifret milliardbeløb! Og igen. Jeg er ligeglad om vi er 3 eller 4 på vagt, men jeg ved, hvad der står i den resolution, som Søfartsstyrelsen har fremsendt til – og har fået godkendt, under IMO. Jeg ved, hvad der står resolutionen, som alle skibe og rederier i hele verden læser og har pligtigt til at overholde!

De argumenter Danmark vil blive mødt med, for ikke at skulle have erstatning ...

Forsikringsselskaberne og P&I-klubberne råder, som udgangspunkt, over nogle af de absolut bedste advokater i søret, som penge kan købe, jf. EXXON VALDEZ. De bedste jurister fra hele verden! Dernæst er det langt fra sikkert, at retssagen skal føres – eller vil blive ført, ved de danske domstole. Men, hvad der er 100% sikkert er, at forsikringsselskaberne og P&I-klubberne aldrig betaler mere i erstatning, end det de bliver pålagt ved dom!

Og det første modparten vil spørge om er, om man kan få en kopi af sønæringsbeviserne for de VTS-operatører, som var på vagt, da søulykken indtraf. Dette ønske, så modparten sikrer sig, at STCW-konventionens Kapitel II, regel II/1 hhv. regel II/2, er overholdt. At ingen navigatør har deltaget i vagten, overtaget vagten – eller har navigeret skibet, uden et gyldigt sønæringsbevis, sådan som foreskrevet i STCW-konventionen – og sådan som ratificeret af Danmark.

Dernæst vil modparten spørge om baggrunden for, at der kun var 3 VTS-operatører på vagt, når nu Søfartsstyrelsen selv har oplyst overfor IMO, at der **altid** er 4 VTS-operatører på vagt ???

Og slutlig vil modparten helt sikkert spørge, hvorfor man ikke overholder EU's – såvel som de danske, regler for natarbejdere, sådan som foreskrevet af Europa-Parlamentet, via Rådets direktiv 2003/88/EF, af 4. november 2003. De maksimalt 8 timer pr. 24 timer ??? Et spørgsmål, som nødvendigvis bør afklares – og rettes, før man står med en større "dansk" søulykke.

3 simple spørgsmål, hvis svar risikerer at berøve Danmark ethvert krav på erstatning, hvorfor det er super vigtigt, at staten udviser rettidig omhu, før katastrofen – søulykken, indtræffer!

Og igen. Der gives ikke et eneste fornuftigt argument for at nægte VTS-operatører deres gyldige sønæringsbeviser, som skibsførere. Især henset til faren for at Danmark mister retten til enhver form for erstatning! Eksempelvis opretholder danske lodser deres sønæringsbeviser, som skibsførere? Danske lodser udfører det selv samme arbejde, som VTS-operatører, når VTS-operatører giver navigationsassistance! Danske lodser indgår ikke i den faste besætning – på samme måde, som VTS-operatører ikke indgår i den faste besætning. Danske lodser er ikke mønstret ombord! Danske lodser – og VTS-operatører, indgår ikke i sikkerhedsbesætningen! Alt andet end at VTS-operatører snarest får udstedt gyldige sønæringsbeviser, som skibsførere, er derfor en åben invitation til, at Danmark ikke skal have en eneste krone i erstatning, skulle vi få en større olieforurening, miljøkatastrofe eller en altødelæggende påsejling af Storebæltsforbindelsen.

Udstedelse af sønæringsbeviser og overholdelse af god forvaltningsskik ...

Idet jeg imødeser, at Erhvervs- – såvel som Forsvarsudvalget, snarest pålægger ministrene, at deres embedsmænd lever op til normal og god forvaltningsskik, herunder overholder deres sandhedspligt – samt at Søfartsstyrelsen indskærpes pligten til at overholde tilsynspligten med VTS, således at de nævnte forhold kan bringes i orden snarest muligt.

Med venlig hilsen,
Per Uggen
Skibsfører og VTS-Operatør.