



Sikkerhedskultur og Anmeldepraksis på danske skibe i Dansk Internationalt Skibsregister (SADIS)





Et mysterium

Nationality of injured seafarers	Total number of identified accidents	Time at risk	Accident rate per 1.000 years at sea	Crude IRR	Adjusted IRR (95% CI)
West Europeans	321	3038	106	1	1
East Europeans	73	820	89	0.84 (0.65-1.09)	0.65 (0.50-0.85)
South East Asians	68	1670	41	0.39 (0.30-0.50)	0.29 (0.22-0.38)
Total	462	5528	84		

Table 2. Incidence of accidents and adjusted IRR aboard Danish cargo ships in international trade in 2003 among different nationality categories. Only accidents which could be merged with a specific employment are included. The adjusted IRR includes adjustment for ship size, charge and age. (Hansen et al, International Maritime Health, 2008, vol. 59)



Også i landbaserede erhverv?

Table 2

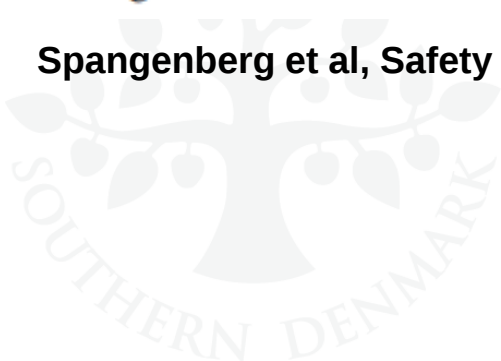
Number of reportable lost-time injuries and LTI-rates (per 1000 working years) for Danish and Swedish workers employed at concrete element factories in Denmark and Sweden, 1997

Group of workers	Working years	LTIs	LTI rate	LTI rate ratio	95% CI ^a
Swedes in Denmark	208	6	28.8	1.00	(ref.)
Danes in Denmark	183	25	136.6	4.74**	(1.94–11.54)
Swedes in Sweden	511	14	27.4	0.95	(0.36–2.47)

^a 95% confidence intervals in parentheses.

** Significant at 1%.

Spangenberg et al, Safety Science 41 (2003) 517-530. Med tilladelse.





Forklaringer

'At den danske sømand har flere anmeldte ulykker, kan jo skyldes det faktum, at vi er opdraget til at reagere når noget går galt. Vi griber ind for at begrænse skaderne, eller stoppe ulykken. Det koster desværre i den anden (ende) fra tid til anden.'

Debatindlæg fra en dansk kaptajn.



Forklaringer

'En af forklaringerne på hvorfor filippinske søfolk kommer mindre til skade end danske søfolk, kan også være, at en filippiner i sit hjemland selv skal betale for skader og sygdom. Herved er der et indgroet "forsigtigheds-gen" hos en filippiner.'

Debatindlæg fra en dansk kaptajn.





Forklaringer

'(navn) finder pludselig (navn) i apteringen mens de laster, bliver overrasket og spørger hvad han laver der. ...han havde "gemt" sig, efter at han blev klemmt mellem to gaffeltrucks, ...det virkede bestemt som om, de havde tænkt sig ikke at sige noget om det, og håbe det gik over, hvis han hvilede sig lidt.'

Mail fra en dansk reder.





SADIS' formål

*AFDÆKKE ÅRSAGER TIL FORSKELLE I
ULYKKESTALLET FOR DANSKE
SØFARENDE OG DERES UDENLANDSKE
KOLLEGER, SÅ FREMTIDIGE
SIKKERHEDSTILTAG KAN RETTES MOD
DE MEST RELEVANTE FAKTORER.*





Om 5 år...

God anmeldelsespraksis

**God videns- og arbejdsdeling om
bord**

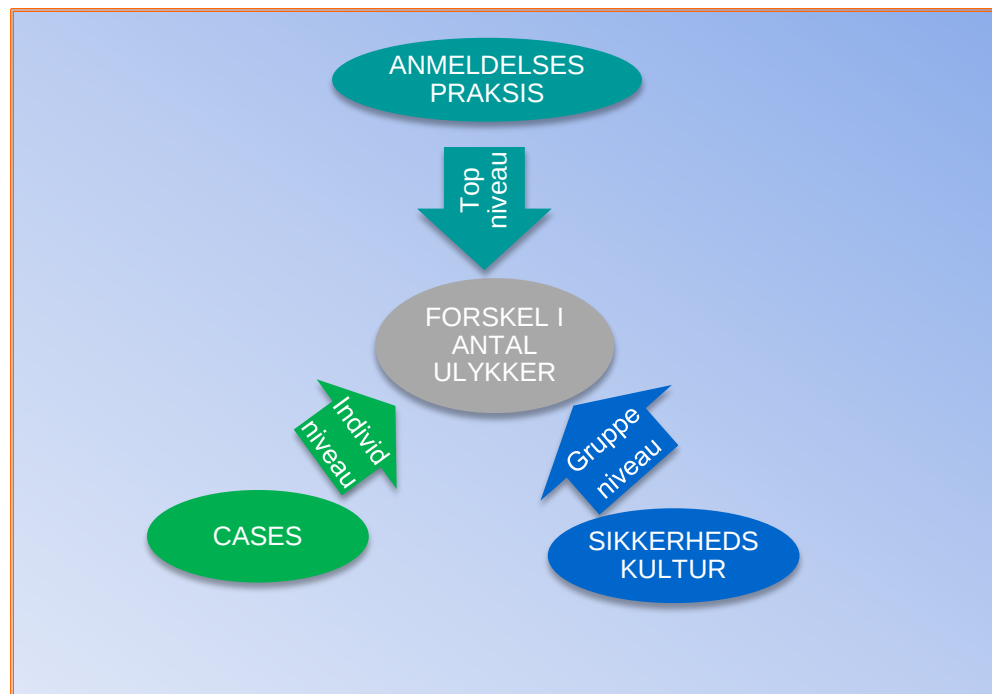
God sikkerhedskultur

**God praksis for det globaliserede
arbejdsliv**



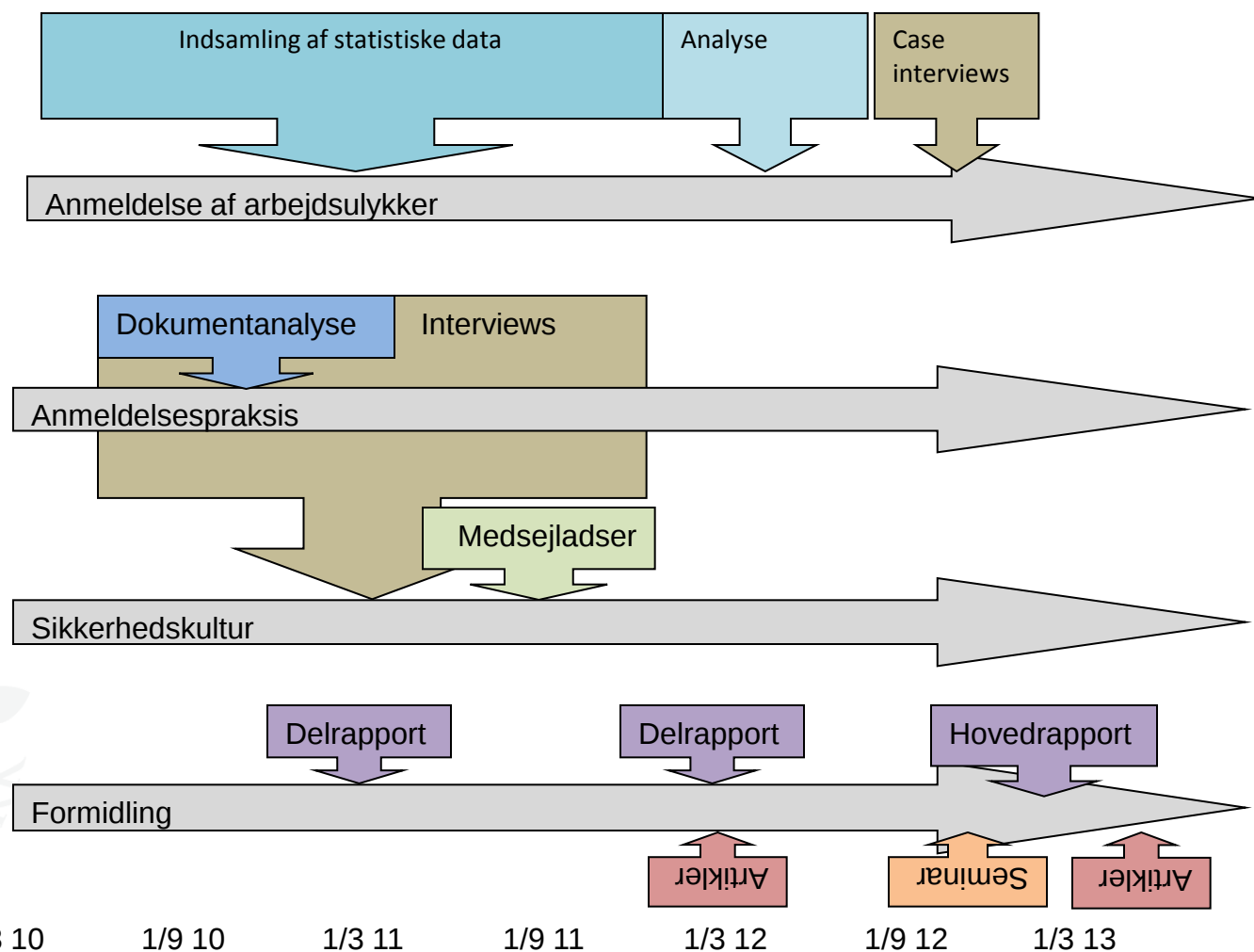


Tilgang





Tilgang





Mål

Nem og pålidelig anmeldelsespraksis

Klart billede af ulykkestallet

**Klart billede af de forskellige tilgange
til sikkerhed i en multikulturel
besætning**

**Viden om den nationale kulturs rolle i
sikkerhedskultur**

**Gode forudsætninger for samarbejde
på en multikulturel arbejdsplads**



Opsummering

Nogle nationaliteter har flere anmeldte arbejdsulykker end andre

Der er forskel på anmeldelsesgraden, men ikke nok til at forklare forskellen

Alle muligheder skal undersøges

