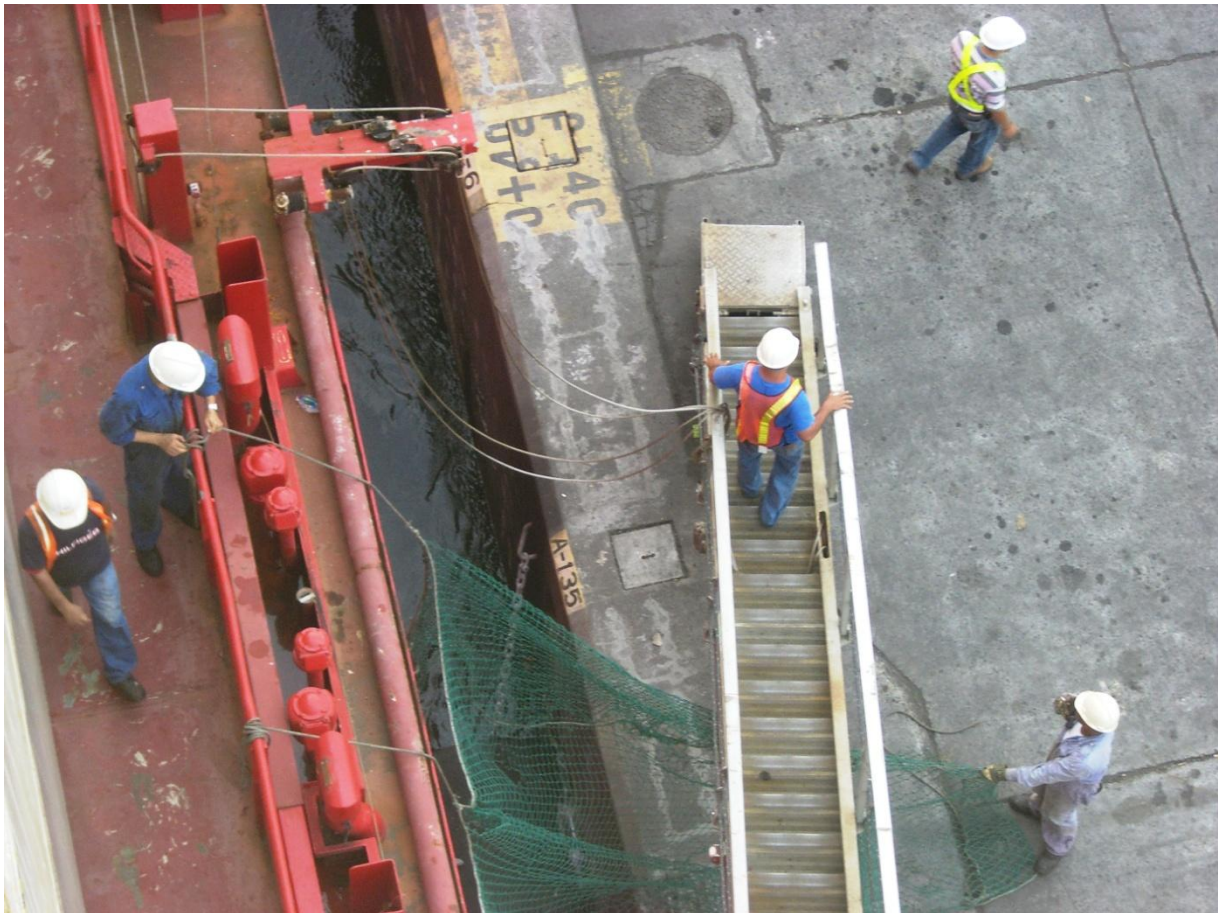




SYDDANSK UNIVERSITET

# Betyder nationalitet noget for sikkerhed og anmeldelse af arbejdsulykker?

*Første rapport fra SADIS – Sikkerhedskultur og anmeldepraksis på danske skibe i Dansk Internationalt Skibsregister*



Projektet er finansieret af Arbejds miljøforskningsfonden.

**Sisse Grøn og Fabienne Knudsen**

**CMSS rapportserie Nr. 1 • Esbjerg, maj 2011**



Center for Maritim Sundhed og Sikkerhed

# Betyder nationalitet noget for sikkerhed og anmeldelse af arbejdsulykker?

---

*Første rapport fra SADIS – Sikkerhedskultur og anmeldepraksis på danske skibe i Dansk Internationalt Skibsregister*

**Sisse Grøn og Fabienne Knudsen**

**CMSS rapportserie Nr. 1 • maj 2011**

Projektet er finansieret af Arbejds miljø forskningsfonden.

## Indholdsfortegnelse

Resume .....	3
Summary .....	3
Indledning.....	4
Betyder det etniske eller nationale tilhørsforhold noget for sikkerhed? .....	6
Forklaringstype 2, kategori 1: Forskelle mellem lande/regioner .....	7
Forklaringstype 2, kategori 2: Etniske minoriteter og indvandrere i andre sektorer end søfarten .....	8
Forklaringstype 2, kategori 3: Undersøgelser specifikt inden for søfartserhvervet	12
Forklaringstype 3: Forskelle i graden af anmeldelse .....	14
Opsamling.....	15
Praksis for anmeldelse: Foreløbige empiriske resultater.....	16
Baggrund: Lovgrundlag, aftaler og praksis .....	16
Rationaliteter i anmeldelser .....	19
Barrierer og tilskyndelser til anmeldelse.....	22
Hvordan man anmelder: gråzoner .....	23
Hvornår man anmelder: gråzoner.....	24
Sammenfatning: Hvilke forhold kan påvirke de nationale forskelle i ulykkesrater i søfarten? .....	31
Reference List .....	33
Bilag 1 Projektbeskrivelse .....	36
Bilag 2: Vejledning til anmeldelse af arbejdsulykker vedrørende søfarende og fiskere .....	40

## Resume

Denne rapport er første delrapport fra Projekt Sikkerhedskultur og Anmeldepraksis på danske skibe i Dansk Internationalt Skibsregister (SADIS). Baggrunden er en konstateret forskel i fordelingen af anmeldte arbejdsulykker på danske skibe efter nationaliteter - danskere har flest, Filippinerne færrest. I første del præsenterer vi en gennemgang af nyere litteratur om forholdet mellem nationalitet og sikkerhed (hovedsagelig målt på arbejdsulykker). Der kan ikke drages entydige konklusioner, da der er mange faktorer på spil og da "national kultur" ikke er et entydig begreb. Der er dog flere internationale undersøgelser fra søfarten der bekræfter filippinernes lave andel af ulykker. I anden del redegør vi for praksissen for anmeldelse af ulykker på danske skibe som den fremtræder i vores empiri. Vi finder en række rationaliteter i anmeldelserne, der kan påvirke hvad der anmeldes (eller ikke anmeldes) og hvordan. Ligeledes har vi identificeret en række barrierer til anmeldelse, hvoraf nogle gør sig særlig gældende for udlændinge. Det skal bemærkes at kun 1/3 del af projektet er gennemført, så det drejer sig om foreløbige resultater

## Summary

This is the first interim report from the Project Safety culture and reporting practice on Danish ships in the Danish International Ship Register (SADIS). The background is an observed difference in the distribution of work accidents on Danish ships by nationalities - Danes have most, Filipinos fewest. In the first part we present a review of recent literature on the relationship between nationality and safety (mainly in terms of workplace accidents). There cannot be drawn clear conclusions because there are many factors at play and "national culture" is not a clear-cut concept. However, several international studies from shipping confirm the Filipinos' low share of accidents. In the second part we present the practice of reporting accidents on Danish ships as it appears in our empirical data. We find a number of rationalities in reporting that may affect what is reported (or not reported) and how. Similarly, we have identified a number of barriers to reporting, some of them being particularly pertinent to foreigners. It should be noted that only 1/3 part of the project is implemented, meaning that the results are provisional.

## Indledning

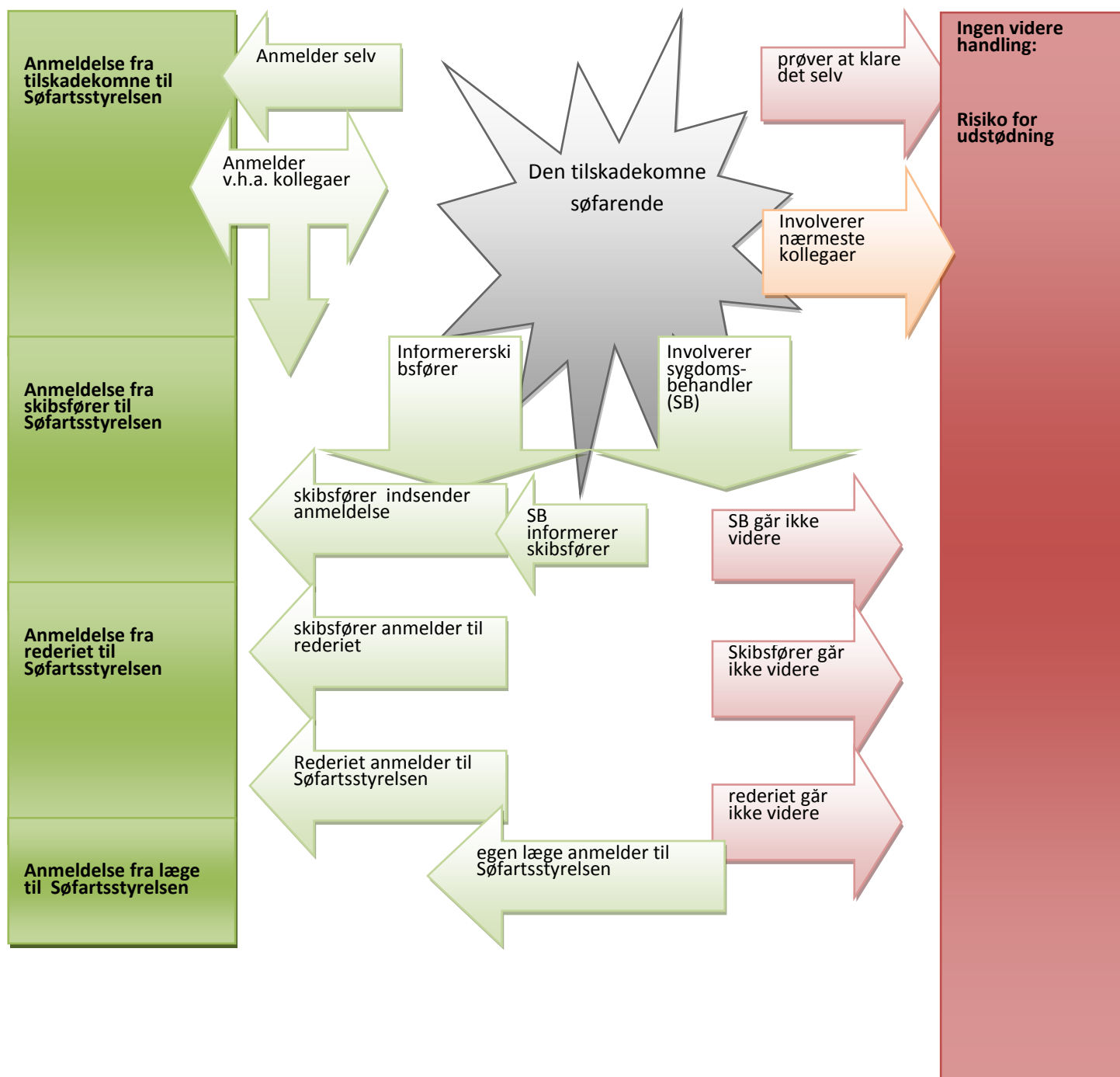
Denne rapport er første delrapport fra Projekt Sikkerhedskultur og Anmeldepraksis på danske skibe i Dansk Internationalt Skibsregister (SADIS). Rapporten behandler to emner: nationale forskelle i sikkerhed, samt praksis for anmeldelse af arbejdsulykker til søs. Det er usikre komponenter og komplicerede sammenhænge, vi søger at kaste lys over.

Det første emne behandles ud fra en gennemgang af nyere litteratur, det andet primært ud fra vores egen undersøgelse. Sidstnævnte afsnit skal ses som pejlemærker for projektets videre kurs, mere end som en afrundet analyse.

Projekt SADIS er sat i værk for at søge forklaringer på en konstateret forskel i antal anmeldte arbejdsulykker på danske skibe, som fordeler sig således, at danskere har flere anmeldte arbejdsulykker end andre nationaliteter. Søfolk fra Sydøstasien, primært filippinere, har relativt set færrest registrerede ulykker. Det er især et projekt fra CMSS fra 2008 som danner grundlag for projektet (1). Se projektbeskrivelsen i bilag 1, for yderligere information.

Denne rapport er første trin i en afsøgning af mulige forklaringer. Først samler vi op på den viden om nationale forskelle i forhold til sikkerhed, som kan hentes fra andres studier. Dernæst beskriver vi hvordan praksis for anmeldelse af arbejdsulykker er til søs og diskuterer de forskellige rationaler, som knytter sig til anmeldelse af arbejdsulykker. Figur 1 og spørgsmålene i boksen nedenfor står i den oprindelige tids- og arbejdsplan for projekt SADIS. Den illustrerer vores tanker om anmeldelsespraksis, da vi designede projektet og også hvilke spørgsmål, vi i projektet søger svar på. Vi har derfor valgt at bruge den som udgangspunkt for denne første afrapportering, så vi kan holde det vi nu ved op mod det, vi satte os for.

Spørgsmål nummer 4, om de særlige forhold for søfarende af anden nationalitet end dansk, er centralt i denne rapport, men vi berører også de øvrige.



FIGUR 1

Analytisk kan der skelnes mellem 3 niveauer: individniveauet - den enkelte søfarende; skibsniveau (primært skibsføreren, sygdomsbehandlere og sikkerhedsgruppen), og administrations- og ledelsesniveauet på rederier, da anmeldelserne i større rederier sædvanligvis går via rederiets kontor. Interviews og dokumentanalyse skal afdække følgende spørgsmål, der kan stilles på og om alle tre niveauer:

1. Viden og uddannelse: Er kendskabet til anmeldelsespligten tilstrækkeligt? Er informationen om lovgivning og procedurer udbredt og tilgængelig? Er de ansvarliges uddannelse tilstrækkelige?
2. Gennemførlighed: Er der konsensus om procedurerne? Passer de til betingelserne om bord? Opfattes de som enkle og ligetil? Opfattes lovgivningen som adækvat?
3. Støtte og barrierer: Er der støtte til rapportering på topniveau? Er der enighed om hvad og hvordan der skal rapporteres? Er der belønning (i bred forstand) for at rapportere korrekt? Er der overensstemmelse mellem den moralske og det juridiske ansvar? Har individer (den tilskadekomne, kollegaer eller skibsføreren) grunde til at obstruere en anmeldelse, og hvilke?
4. Særlige forhold ved andre nationaliteter end dansk. Er der barrierer til en korrekt anmeldelsespraksis, der gør sig særlig gældende over for ikke-danske søfarende (information, tiltro til myndigheder, forståelse for nytten af anmeldelsen)?

## Betyder det etniske eller nationale tilhørsforhold noget for sikkerhed?

Forskellene i anmeldte ulykkesrater mellem søfarende af forskellige nationaliteter, navnlig mellem danskere og filippinere, kan betragtes og behandles fra så forskellige vinkler, at vi har valgt at gruppere dem i tre typer af forklaringer:

- 1) Forskelle i rammebetingelser bredt (fx rekrutterings- og ansættelsesvilkår, uddannelse). Fx er den ene gruppe yngre, den har længere udmønstringstid (risiko er større i starten af udmønstring), selektionen er hårdere etc. Der kan også være tale om arbejdsdeling med tilsvarende forskelle i risiko. Arbejdet om bord er til dels fordelt efter de søfarendes nationalitet, og nogle nationaliteter udsættes derfor for et mere risikofuldt arbejde end andre.
- 2) Forskelle i en slags 'etnisk eller national sikkerhedskultur', der er så stabil og resulterer i så forskellige sikkerhedsniveauer at det afspejler sig i ulykkesstatistikker



- 3) Forskelle i graden af anmeldelse – nogle grupper kan have større grad af underanmeldelse.<sup>1</sup>

Delingen er mere analytisk end reel da der oftest vil være en kombination af faktorer; det er svært i det hele taget at forestille sig en national forskel i anmeldelsesgrad, som ikke knytter an til mindst en af de andre faktorer. Her hvor vi første gang stopper op og gør status på hvad vi ved og hvad vi har fundet ud af, er det den første type af forklaring som lader til at have mest forklaringskraft. Men da det er viden, vi har fra medsejladser, er den dels for uforarbejdet til at vi kan bringe den ordentligt i spil, dels har vi brug for at supplere den med faktisk viden som vi bedst tilvejebringer under et planlagt ophold på Filipinerne. Det er derfor de to sidstnævnte forklaringer, som fylder mest i nærværende rapport. Vi starter med forklaringstype nr. 2.

Vi har indhentet en del litteratur om de emner, som relaterer sig til projektet, fx om nationale forskelle i forhold til sikkerhed, om minoriteters arbejdsmiljø og arbejdsulykker, om multikulturelle besætninger i søfarten og om underanmeldelse af arbejdsulykker til søs. Vi har samlet artikler og rapporter siden projektidéen opstod hvilket ligger 5-6 år forud for projektstart. Vi har derudover lavet systematiske, men ikke udtømmende søgninger. Vi har også fået en del referencer fra kolleger og den videnskabelige følgegruppe. Endelig har vi indhentet referencer fra litteraturlisterne på den litteratur vi har gennemgået (snowball metoden). De studier, vi har medtaget her, er ikke kvalitetsvurderede ud fra en kriterieliste, men valgt ud fra deres relevans for vores problemstilling.

De undersøgelser om etniske nationale forskelle, vi har valgt at referere, kan deles i 3 hovedkategorier:

- 1) Sammenligning af ulykkestatistikker imellem lande /regioner
- 2) Sammenligning af minoriteter og majoritet eller migranter og indfødte inden for en stat
- 3) Undersøgelser af multinationale besætninger i søfart

### **Forklaringstype 2, kategori 1: Forskelle mellem lande/regioner**

Ser man på 1. kategori, sammenligning af ulykkestatistikker lande imellem, så er der bred enighed om at man skal være meget varsom med at konkludere, da statistikkerne er både usikre og svære sammenlignelige af flere årsager: Kriterierne for at anmelde en ulykke er ikke standardiserede (2); der kan være forskel på beskæftigelser der er inkluderet i statistikkerne; og ikke mindst: graden af underanmeldelse kan variere (3;4) Härmäläinen, der har

---

<sup>1</sup> Der kan også tænkes at forskellene er mere markante i visse rederier eller skibstyper o.l. Den type overvejelser må dog vente, til vi har flere kvantitative data.



sammenstillet tallene for arbejdsulykker globalt, understreger sidstnævnte faktor i hans konklusion: 'Underreporting is the main problem and complicates the process'. (3, p.737). Der er dog en klar, global tendens: Ulykkesraten er højere i udviklingslande, hvor faren er størst og kontrollen mindst (3) og hvor helbredstilstanden generelt også er ringere (5)

### **Forklaringstype 2, kategori 2: Etniske minoriteter og indvandrere i andre sektorer end søfarten**

Selvom der er forskel på indvandrere og etniske minoriteter er der en også en del overlap. Spansktalende i USA ('latinos') består både af nye indvandrere og 'gamle' minoriteter, og der er en tendens (fx i Danmark) til at kalde etniske minoriteter for indvandrere, selv om de er født i landet (jf. det dybest set ulogiske betegnelse "2. eller 3. generationsindvandrer"). Vi vælger at kalde dem alle for etniske minoriteter, velvidende at der er nogle betingelse, der kun gør sig gældende for indvandrere, fx 'healthy effect' og 'salmon effect'<sup>2</sup>.

De fleste studier har vist, at immigrantarbejdere er i høj risiko mht. eksponeringer i arbejdsmiljøet, skader og sygdomme. Mange studier beretter også om socioøkonomiske problemer, marginalisering, manglende kurser i sundheds- og sikkerhedsrelaterede emner, mangelfuld overvågning af udenlandsk arbejdskraft, samt problemer med adgang til behandling af og erstatning for arbejdsskader. Tilsammen tegner disse faktorer et bekymrende billede af immigranternes helbred generelt. Det er også den overordnede konklusion i Ahonen et al.s review baseret på 48 artikler (8). På den baggrund er det trods alt bemærkelsesværdigt, at ud af de 10 undersøgelser der handler specifikt om arbejdsulykker i Ahonens review, viser halvdelen ingen forskel mellem indfødte og immigranter. Samme resultater findes i et litteraturstudie om immigranter i Europa lavet af EU (9). Det konkluderer, at selvom indvandrere arbejder under mindre favorable vilkår, så er billedet ikke entydigt når det kommer til ulykkesstatistikker, hvor nogle viser en markant overrepræsentation af indvandrere, hvorimod andre ingen forskel viser.

Der er også et mindretal af undersøgelser der har fundet en lavere dødelighed hos etniske minoriteter. Razum et al. fandt at tyrkiske indvandrere i Tyskland havde langt lavere dødelighed end tyskere, hvilket han tilskriver 'healthy

---

<sup>2</sup> Med 'healthy migrant' hypotesen går man ud fra, at folk, der emigrerer, er sundere og raskere end gennemsnittet, hvorfor de trækker den samlede populations skades rate ned /helbredsrate op. Jf. den beslægtede begreb 'healthy worker' der til tider anvendes om de søfarende uanset nationalitet, idet de jævnlig skal igennem en lægeundersøgelse for at blive ansat – og må derfor antages at være sundere end gennemsnittet af population som udgangspunkt. Med 'salmon bias' hypotesen menes det, at nogle immigranter rejser tilbage til deres fødeland når de bliver gamle. Da disse dødsfald ikke registreres i værtslandet, opstår der en bias i mortalitetsraten (6;7).

migrant effect'(6;7). Abraido et al. fandt lavere totalt dødelighed blandt latinos end hvide i USA (6). Tallene for dødelige arbejdsulykker er dog ikke specificeret, og Dong 2004 (10), der kun undersøger arbejdsskader for spansktalende i byggesektoren kommer frem til det modsatte resultat. Richardson et al. (11) finder en klar stigning i andelen af spansktalende ramt af fatale ulykker i Sydstaterne fra 1990 til 1996– hvilket minder os om, at tallene ikke kun varierer på tværs af sektorer, men også i tid. De tilskriver denne stigning en voksende gruppe ikke-registrerede sæsonarbejdere i sydstaterne. I det hele taget hersker der en del forvirring om resultaterne, når spansktalende, hvide og afroamerikaneres ulykkes- og dødelighedsrater sammenlignes (12)

WU (13) fandt at indvandrere i Taiwan havde færre ulykker end de indfødte, hvilket gjaldt specielt for thaier og filippinere. Risikoen afhæng dog af erhvervssektoren, og i lighed med flere andre undersøgelser, fandt de en øget risiko for dem, der kun havde opholdt sig kort tid i landet. De fleste forbinder dette fund med manglende sprogkendskab (9;14). Baker et al. (15), der ser på fordeling af ikke-naturlig død i USA på 'racer', finder at asiater ligger lavest på alle slags ulykker, selvmord og mord. Forfatterne er dog opmærksomme på underrapportering af arbejdsulykker, i lighed med mange andre - se fx Ahonen et al.(8).

EUs Occupational Safety and Health Agency (OSHA) har en pointe omkring arbejdsomstændighederne, som tilsyneladende gælder de fleste steder i verden:

"The working conditions of migrant workers are often less favourable than those of native workers: work is more often physically demanding and monotonous, working hours longer, wages lower and migrant workers tend to do more shift work than native workers. Data on occupational accidents are somewhat contradictory. Many studies suggest that immigrants' jobs entail higher risks for accidents and that migrants are more often involved in occupational accidents. In those studies where migrants and natives worked in the same jobs and in the same organisations, no differences in occupational diseases were found."(9) p.29)

Det er dog åbenbart sjældent at migranter og indfødte udfører samme job i samme organisation, og måske er ovenstående konklusion lidt forenklet. Jo mere specifik og detaljeret undersøgelsen er, jo mere komplekse de medvirkende faktorer og dermed resultaterne. Et undersøgelsesresultat, der ikke viser forskelle på tværs at etniske grupper, kan skyldes at de deler samme jobs og betingelser (16), men det kan også være en række forskellige positive og negative faktorer der får regnskabet til at gå op. For at vise hvor nuanceret billedet kan være, og hvor unikt hvert studie er, følger et uddrag af Nuwayhid

et al (17), som prøver at forklare hvorfor der ikke sker flere ulykker blandt indvandrere end indfødte i Libanon:

"On one hand, this might be an actual finding, because some of the Lebanese workers might be internal migrants who moved from rural or distant areas in Lebanon, and who consequently accepted working and living in conditions similar to that of their non-Lebanese counterparts. Moreover, as migrant workers may be selected for their good health and physical abilities, what is known as the "healthy migrant effect" (...), these workers might be truly experiencing less severe injuries. A third explanation could be that, in Lebanon, language is not a barrier or a risk, as suggested by Corvalan et al. (1994), as an estimated 80% of the non-Lebanese workers are Arabic-speaking. On the other hand, the lack of difference in injury severity by nationality might be a spurious finding, reflecting only differences in post-injury access to and utilization of multiple medical care systems."

Når man således dykker ned i en undersøgelse, er der så mange nuancer på spil, at resultaterne er svære at generalisere, og at kategorien 'national/etnisk tilhørsforhold' næppe i sig selv kan tilskrives en invariabel rolle.

Rammebetingelserne og lokale forholds afgørende rolle bekræftes af to andre interessante undersøgelser, skønt de egentlig ikke beskæftiger sig med etniske minoriteter. Den første er fra bygningen af Øresundsbroen, hvor det viste sig at de danske arbejdere havde fire gange flere ulykker end de svenske arbejdere (18). I forhold til de fleste andre undersøgelser, er det her påfaldende, hvor meget begge grupper tilsyneladende udfører samme slags arbejde, under næsten samme betingelser: "At certain work sites Danish and Swedish workers were employed in the same organization and in cross-national work gangs (the languages are very similar) with the same type of tasks. The same procedures for injury reporting, measurement of man-hours and calculation of lost-time injuries were used in all parts of the project" (ibid. p. 519). Men djævelen ligger gemt i detaljerne, og de to grupper adskilte sig på en række punkter. Svenske jord- og betonarbejdere havde generelt en længere uddannelse end danskerne i tilsvarende position, de havde også mere (og mere integreret) uddannelse i sundhed og sikkerhed; de havde længere arbejdserfaring da der var mangel på arbejdskraft i Danmark på det tidspunkt. De svenske brobyggere var som regel fastansatte i modsætning til danskernes kortere, kontraktansættelse, og de svenske selskaber brugte generelt mere tid til planlægning, herunder af sikkerhed. Desuden, i tilfælde af sygefravær, mens danskerne fik deres sygedagpenge fra 1. fraværsdag, måtte svenskerne selv betale for deres første fraværsdag. Indirekte, kunne dette være et incitament til ikke at anmelde alle mindre alvorlige skader: det er muligt at danskerne har haft en lavere tærskel for at sygemelde sig da de fik dagpenge fra dag 1 og på den måde flere

anmeldelser – dette gjaldt dog ikke for alle svenskere, da en del var ansat under danske sygedagpenge-regler. Pekkarinen og Anttonens undersøgelse (19) handler også om bygningsarbejdere. Her fulgtes to grupper finske arbejdere, en i Finland og den anden i Rusland. Forfatterne anfører en række hovedsageligt lokale forhold i de to gruppers arbejds- og rammebetingelse til at forklare, at den russiske gruppe havde flere, men mindre alvorlige, ulykker.

Alle disse landbaserede undersøgelser bekræfter, at man ikke på forhånd kan antage, at medarbejdernes nationale eller etniske baggrund spiller en rolle 'alt andet lige', blandt andet fordi alt andet netop aldrig er lige. En undersøgelse fra olie- og gas offshore sektoren (20) påpeger, at det afgørende ikke er den kultur medarbejderne kommer med, men derimod den sikkerhedskultur, som vokser frem på arbejdspladsen, hvor ledelsen har en afgørende indflydelse. I lighed med mange som beskæftiger sig med tværkulturelle arbejdspladser, har Mearns & Yule i deres analyse brugt den meget anvendte kulturteoretiker Gert Hofstedes 'kulturelle dimensioner' (21), men de finder frem til, at ledelsen og sikkerhedskulturen på arbejdspladsen har mere indflydelse end givne nationale 'kulturelle dimensioner'.

Konkluderende er det vigtigt at slå fast, at det næppe er status som minoritet eller indvandrer i sig selv, der gør, at mange af dem er sårbare og udsatte, men derimod andre forhold, som ofte præger netop disse grupper. Sådanne faktorer er iflg. European Agencys rapport fra 2009 (22): Dårlige sprogkundskaber, kort eller mangelfuld uddannelse, beskæftigelse i farligt, ufaglært arbejde<sup>3</sup>. Dertil kan der være tale om diskrimination (23) og dårlige socioøkonomiske forhold (8). I European Agencys rapport er migranter kun en af flere udsatte grupper. Også følgende grupper har en øget risiko for at komme til skade: Unge arbejdere, som ofte har de farligste jobs, og mangler kendskab til risici og træning i sikkerhed; de ældre arbejdere, hvis fysiske kunnen er for nedadgående og som kan have sværere ved at blive raske igen og endelig personer i tidsbegrænset ansættelse, et forhold som også kan have negativ effekt på helbred og dødelighed. Naturligvis gælder det for disse grupper ligesom for indvandrere, at de hører til en *kategori* med øget risiko, mens der vil være individuel variation. Ikke desto mindre må man antage, at en kombination som fx ung indvandrer i en midlertidig ansættelse medfører øget risiko.

Næsten alle undersøgelser peger desuden på en øget risiko for underanmeldelse hos etniske minoriteter, der ofte er usynlige og marginaliserede (8;23).

---

<sup>3</sup> Kun de faktorer, der kan have relevans for søfarende, er medtaget her

## Forklaringstype 2, kategori 3: Undersøgelser specifikt inden for søfartserhvervet

Søfarende kan ikke helt sammenlignes med migranter, da de alle er almindelige borgere i det land, hvor de er hjemmehørende. Man kan heller ikke tale om majoriteter og minoriteter som fx i USA hvor alle uanset etnisk baggrund er medborgere i samme stat. Men de deler visse vilkår med migranter, idet de periodevis er adskilt fra hjemlandet, og for det store flertal af dem, der ikke er borgere i flagstaten, udgør de potentielt en udsat gruppe på linje med indvandrere, med mindst ligeså stor risiko for marginalisering og diskriminering, som flg. citat fra ILO fremhæver: "...contrary to migrant workers, serving foreign seafarers have no residence in the State in which they "legally" work, and therefore no line of communication or political influence within that State. In short, seafarers employed in the international labour market often have difficulty in pursuing their legal claims in the flag State for various reasons, including against an absent shipowner or in the absence of local assets. Although in a legal sense they work in a specific country and should therefore come under the jurisdiction of that State, they are unable to have their rights enforced. In other words, seafarers working aboard open register vessels have limited access to state institutions or processes in the flag State that might provide them with protection in cases of abuse or potential abuse. Seafarers are also unable to participate in conventional political processes." (24)

Udenlandske søfarende på danske skibe udgør således potentielt en udsat gruppe på linje med indvandrere og etniske minoriteter (uanset om de talmæssigt udgør majoriteten) – og er i flere henseender i en anden situation end danskerne, der deler nationalitet med flagstaten og som regel med rederen/operatøren. Vi skal nu se på de undersøgelser der kan fortælle os om de faktorer, herunder nationalitet, der påvirker risikoen for arbejdsulykker i søfartserhvervet.

Hansen et al 2002 (25) har undersøgt de næsten 2000 ulykker der blev rapporteret til Søfartsstyrelsen og/eller forsikringsselskabet UFDS fra danske fragtskibe (DIS) mellem 1993 og 1997. De konkluderer, at udlændinge har en betragtelig lavere ulykkesrate end danskere; at risikoen for permanent mén stiger med alderen; at risikoen for ulykker er højere i den første del af udmønstringsperioden samt hvis man påmønstrer et nyt skib, man ikke kender. De mest alvorlige ulykker skete under færdsel på dækket. Der er indikationer på, at underrapportering fandt sted, fx er der nogle skibstyper, hvor andelen af alvorlige ulykker er alarmerende høj (coastere), og forfatterne diskuterer om det lave antal ulykker med mén til følge som har ramt udlændinge, kan være forbundet med, at disse mangler viden om deres legale rettigheder. Underanmeldelse nævnes som mulig medvirkende faktor.

Jensen et al. (26) har via en spørgeskemaundersøgelse blandt 6.461 søfarende fra 10 lande undersøgt de søfarendes selvvaluerede helbred og selvrapporterede ulykker i det seneste år. Der var tydelige forskelle i antallet af selvrapporterede ulykker mellem forskellige nationaliteter, selv efter at tallene var korrigeret for andre risikofaktorer (rang, alder, skibstype, arbejdsområde, og udmønstningsperiode). Ulykkesraten (korrigeret tal) var størst blandt søfarende fra Kina, Storbritannien og Spanien, og lavest blandt indonesere, filippinere og polakker. Også Jensen et al. nævner underanmeldelse som mulig medvirkende faktor.

Også i Norge har man konstateret nationale forskelle. Data fra det Norske Sjøfartsdirektorat viser, at nordmændene mellem 1995 og 2000 var udsat for fire gange flere ulykker end filippinere i norske skibe. Lamvik and Bye (27) diskuterer mulige grunde til denne forskel. Deres tilgang er fortolkende, og de undersøger nationalkulturens påvirkning på arbejdspraksis. Kort sagt finder de, at filippinerne ikke primært priser arbejdet for arbejdets skyld, men som et middel til at forsørge familien, hvorimod nordmændene ser en værdi i arbejdet per se og priser individualisme og initiativ. Forfatterne foreslår, at dette medfører en mere risikovillig attitude og adfærd fra nordmændenes side og således indirekte påvirker ulykkesraten. De nævner dog også underanmeldelse som medvirkende faktor (ibid. p. 2)

Hansen et al lavede i 2008 et nyt studie for at teste om den tidligere konstaterede nationale forskel i ulykker holdt ved inddragelse af flere datakilder (1). Analysen inkluderede nu ikke kun alle ulykker som var rapporteret til Søfartsstyrelsen og UFDS i 2003, men også ulykker kendt fra Radio Medical optegnelser og sager om refusioner af medicinske omkostninger i udlandet fra Søfartsstyrelsen til rederier. Tallene (korrigeret for skibsstørrelse, rang og alder) bekræftede, at søfarende fra Sydøstasien (hvoraf største part er filippinere) har ca. tre gange færre ulykker end vesteuropæere (hovedsagelig danskere). Østeuropæerne udgør en mellemkategori med flere ulykker end sydasiaterne men færre end vesteuropæere. Undersøgelsen indikerer også, at ikke alle ulykker bliver anmeldt; af de 100 registrerede Radio Medical kontakter, figurerede de 41 % ikke blandt anmeldelserne. Forskellen mellem vesteuropæere og de andre bliver mindre, hvis man udelukkende sammenligner alvorlige ulykker. Forfatterne konkluderer, at forskelle i anmeldelsesgraden er sandsynlig, men at de dog næppe kan forklare hele forskellen. En stor andel af forskellen skyldes, at vesteuropæerne har flere rygskader, hvilket åbner for den hypotese, at vesteuropæerne er i dårligere fysisk form. Med reference til Lamvik & Bye (27), antyder forfatterne også, at forskelle i national kultur kan spille en rolle.

Dahl et al 2008 har samlet data fra alle ulykker blandt den 630 mand store besætning på et krydstogtskib i en treårig periode (juli 2003-august 2006) (28). Filippinere, der næsten udgjorde halvdelen af besætningen, stod for blot 35 % af ulykkerne. De arbejdede i alle skibets områder og der er ikke en umiddelbar forklaring på denne nationale forskel.

Bell & Jensen (29) har undersøgt data om repatrieringer (n=507) i en periode på 6 måneder blandt besætningerne fra 125 nationaliteter i et rederis 29 krydstogtskibe). Filippinerne (som udgjorde 30 % af besætningen) var signifikant underrepræsenteret i diagnoser relateret til psykiatriske og ortopædiske/traumatologiske problemer. Forfatterne konkluderer at den lave filippinske andel af psykiatriske diagnose bør undersøges nærmere. De foreslår som mulige forklaringer dels brugen af psykometriske tests ved lægeundersøgelser, der skulle være udbredt i Filippinerne, dels den sundhedsmæssigt positive effekt af et stærkt socialt netværk blandt filippinerne.

### **Forklaringstype 3: Forskelle i graden af anmeldelse**

Vi har også fundet nogle enkelte undersøgelser som har underanmeldelse som hovedemne.

Ellis et al. (30) har sammenlignet proportionen mellem fatale ulykker og andre ulykker i fire skibsregistre, med det formål at synliggøre bias i ulykkesdataregistre samt pege på områder med systematisk underrapportering. De konstaterer både en skævhed i forhold til nationalitet og i skibstype. Filippinere anmelder således færre småulykker end andre nationaliteter og på tørlastskibe anmeldes færre småulykker end på tank- og passagerskibe. De konkluderer, at forskelle mellem ulykkesrater først og fremmest beror på forskelle i anmeldelsesrate.

Bhattacharya (31) har foretaget case-studier i to rederier i forbindelse med sit Ph.d. projekt. I forbindelse hermed indgår en vurdering af praksis for anmeldelse af arbejdsulykker i de to rederier. Mange ledere i de to rederier mente, at de havde en 'no blame' kultur og at de søfarende var unødigt bange for at få skyld for ulykker. Men det viste sig at de søfarendes bekymring var velbegrundet. En filosofi om, at de fleste ulykker skyldes menneskelige fejl, havde nemlig ført til en praksis, hvis hovedformål det er at opdage de søfarendes brud på rederiets procedurer og instruktioner.

Oltedal & MacArthurs (32) spørgeskemaundersøgelse på 83 norske skibe havde til formål at undersøge hvilke sikkerhedskulturfaktorer, som var forbundet med henholdsvis høj og lav frekvens for anmeldelse af arbejds- og søulykker.



Undersøgelsen viste, at følgende faktorer var forbundet med høj anmelderfrekvens:

- Sikkerhedsrelateret uddannelse
- Tillidsfuldt og åbent samarbejds-klima
- Sikkerhedsorienteret ledelse
- Proaktiv tilgang til risikoanalyse
- Feedback på anmeldte hændelser

'Krav om effektivitet og manglende fokus på sikkerhed fra landbaseret ledelse' var forbundet med lav anmelderfrekvens.

Det viste sig også, at besætninger på bulk carriers og tørlastskibe havde lavere rapportingsgrad end på tankskibe. I forhold til vores forskningsspørgsmål er undersøgelsen interessant, fordi den kobler sikkerhedskultur med anmelderpraksis. Den første faktor knytter sig til individet, samt til rederiets uddannelsespolitik. Den næste knytter sig især til skibsføreren og hans ledelsesevner. De sidste tre faktorer knytter sig til rederiet og landkontoret.

For de landbaserede erhverv findes en vis viden om graden af underanmeldelse. Arbejdstilsynet udgav i 2008 en rapport (33) med en analyse af en registeret stigning i anmeldte arbejdsulykker, hvor forfatterne har sammenlignet data fra en skadestue med Arbejdstilsynets tal. De fandt, at anmelderfrekvensen for de alvorlige arbejdsulykker lå på 47 %. Dette tal lader til at være stabilt over tid, for forfatterne lavede undersøgelsen for at se, om der skulle være ændringer i forhold til en tidligere undersøgelse (34) som viste en underanmeldelse på 45 % for alvorlige arbejdsulykker.

I Norge er graden af underanmeldelse ligeledes undersøgt ved at sammenstille skadestuedata med tilsynets tal (35). Resultatet er ret skæmmende. Anmeldelserne varierede meget efter branche, og alvorlige skader var oftere registreret blandt offentlig ansatte (55 %) end blandt privat ansatte (19 %). Blandt de alvorligt skadede nævnte 21 %, at de ikke ønskede at anmelde ulykken til AT, hvilket deres arbejdsgiver heller ikke gjorde. Selvom Norge er et land, som vi ofte sammenligner os med, bruger Norge et snævrere arbejdsulykkesbegreb end Danmark (skader som har nødvendiggjort medicinsk behandling eller ført til nedsat arbejdssevne) og en mere uhensigtsmæssig anmeldelsesprocedure.

## Opsamling

Ud fra den gennemgåede litteratur er der ikke meget belæg for at nogle grupper skulle have en særlig sikkerheds-"performance", som skyldes forhold i nationalkulturen og ikke kan forklares med forskelle i rammebetingelser, selektion eller underanmeldelse. Dog er det tankevækkende at det i flere af de

tilfælde, hvor en befolkningsgruppe skiller sig positivt ud i statistikker på trods af forhold som skulle stille den ringere sikkerhedsmæssigt, drejer sig om sydøstasiater (Baker et al., Wu, og flere undersøgelser inden for søfarten). Vi vender tilbage sidst i rapporten med en opsamling af hvilken viden vi kan hente fra de gennemgåede studier.

Vi vil nu redegøre for anmeldelsespraksis og de særlige problemstillinger som knytter sig til anmeldelse af søfarendes arbejdsulykker på danske skibe.

## **Praksis for anmeldelse: Foreløbige empiriske resultater**

### **Baggrund: Lovgrundlag, aftaler og praksis**

Pligten til anmeldelse af arbejdsulykker til Søfartsstyrelsen er beskrevet i 'Teknisk forskrift om arbejdsmiljø i skibe, Meddelelse A kapitel X' af 1. oktober 2006. I kølvandet på en ændring af Meddelelse A kapitel X blev den hidtidige blanket erstattet af en ny, uden dog at man er holdt op med at bruge den gamle. Herom senere. Her tager vi udgangspunkt i den nye blanket.

En arbejdsulykke til søs skal anmeldes til Søfartsstyrelsen såfremt ulykken har medført uarbejdsdygtighed i en dag eller mere ud over tilskadekomstdagen (Lost Time Accident -LTA), eller hvis den har medført at den tilskadekomne ikke har kunnet varetage sit sædvanlige arbejde i en dag eller mere ud over tilskadekomstdagen (Restricted Work Accident – RWA).

Det er i princippet skibsførerens opgave at anmelde de arbejdsulykker som han får kendskab til på en anmeldelsesblanket som sendes pr. post, så snart skibet er i havn. Dog kan den søfarendes arbejdsgiver, læge, tandlæge eller den søfarende selv også anmelde.

Anmeldelsesblanketten samt vejledning og de vigtigste oplysninger om anmeldepligt og mulighed for ydelser kan downloades på søfartsstyrelsens hjemmeside og er vedlagt denne rapport som bilag 2. For en mere udførlig beskrivelse af lov og procedurer henvises til dette bilag. Udover Søfartsstyrelsen, skal anmeldelsesblanketten sendes i kopi til rederiet, rederiets forsikringselskab (som i langt de fleste tilfælde er "Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart, gensidigt Forbund", UFDS), sikkerhedsorganisationen samt til den tilskadekomne. Alvorlige ulykker skal desuden anmeldes til Opklaringsenheden.<sup>4</sup>

Søfartsstyrelsen arbejder aktuelt på at indføre elektronisk anmeldelse inden for nærmest fremtid. Det vil virke således, at skibe eller rederier sender den

---

<sup>4</sup> <http://www.sofartsstyrelsen.dk/ulykkesopklaring/Sider/Ulykkesopklaring.asp>

elektroniske blanket til Søfartsstyrelsen, der videresender denne til Arbejdstilsynets elektroniske anmeldelsessystem EASY, således at forsikringsselskaberne får den automatisk. Til den tid vil blanketten blive ændret sådan at den opfylder krav fra EU.

Det lader til at det i langt de fleste tilfælde er den samme procedure, der gør sig gældende ved anmeldelse af en ulykke: Skibsføreren (som regel; der kan dog være tale om sygdomsbehandleren om bord<sup>5</sup> eller en anden seniorofficer) skriver anmeldelsen og sender den videre til rederiet. Tilsyneladende er det sjældent at den tilskadekomne selv anmelder, medmindre pågældende er seniorofficerer. Rederiet sender så anmeldelsen videre til de relevante instanser som overfor nævnt.

Søfartsstyrelsen bruger anmeldelserne i deres ulykkestatistikker. Ulykker, som vurderes som alvorlige, bliver også videresendt til Opklaringsenheden. Det kan ske, at Søfartsstyrelsen rykker rederiet for en anmeldelse, hvis det er stærke indicer for manglende anmeldelse (det kan fx være efter at Søfartsstyrelsen har refunderet pågældende rederi for udgifter til en sømands hospitalisering) men omfanget heraf undersøger Søfartsstyrelsen ikke systematisk.

UFDS er et privat forsikringsselskab ejet af skibsrederne. Selskabet tilbyder rederierne at tegne den lovpligtige arbejdsskadeforsikring, som alle arbejdsgivere er forpligtiget til at tegne for alle arbejdstagere. Første skridt i en sag er, at der skal tages stilling til, om der er i det hele taget er tale om en arbejdsskade omfattet af lovgivningen. Er der tvivl om, hvorvidt det drejer sig om en arbejdsulykke, videresendes sagen til Arbejdsskadestyrelsen med henblik på afklaring af dette. Selskabet tager efterfølgende stilling til, om en sag skal videresendes til Arbejdsskadestyrelsen som så foretager vurderingen af, om der forelægger et varigt mén og om dette mén har medført hel eller delvis tab af erhvervsevne. Alle sager gemmes, også selv om der er tale om en såkaldt bagatelskade, som ikke medfører ménerstatning. Alle sager kan nemlig genoptages hvis der foreligger nye oplysninger (fx en rygskada som senere viser sig invaliderende). Erstatninger ved brille- og tandskader behandles direkte af UFDS og behøver hverken at involvere Arbejdsskadestyrelsen eller Søfartsstyrelsen<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Den person om bord, der har gennemført en af Søfartsstyrelsens godkendte sundhedsuddannelse. Sygdomsbehandlingen om bord er reguleret i henhold til Meddelelser fra Søfartsstyrelsen A, Kapitel IX B, 1. september 2007, Undersøgelser, sygdomsbehandling og skibsmedicin. (<http://www.sofartsstyrelsen.dk/sundhed/Sider/Relevantelovtekster.aspx>). Sædvanligvis varetages sygdomsbehandling af overstyrmanden sekunderet af skibsføreren.

<sup>6</sup> Selvom der oftest er overlapning mellem de sager der skal anmeldes til hhv. Søfartsstyrelsen og UFDS, er der også tvivlstilfælde, som UFDS opsummerer som følgende på deres hjemmeside: "Anmeldes til Søfartsstyrelsen, men ikke til UFDS: Det vil hyppigt forekomme, at en arbejdsskade skal anmeldes til Søfartsstyrelsen, uden at den samtidig skal anmeldes til UFDS. - Det vil forekomme ved mindre væsentlige

Hvis det er en udlænding, der er kommet til skade, gælder der desuden en særlig aftale mellem rederiforeningerne og fagforeningerne (Sømandenes Forbund undtaget): "I tilfælde af udenlandske søfarendes anmeldte arbejdsskader eller dødsfald orienteres den relevante af de nedennævnte danske, faglige organisationer af det pågældende rederi " (§ 7, stk. 3 i DIS-Hovedaftale Af 26. august 2009 mellem Søfartens Ledere/Dansk Navigatørforening, Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø-Restaurations Forening og Metal Søfart og Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895 og Rederiforeningen for mindre Skibe (nu Rederiforeningen af 2010)<sup>7</sup>. I praksis er det, uanset vedkommendes stilling om bord, CO-Søfart der samler alle disse anmeldelser og står for den videre behandling af hovedparten, der vedrører de menige. Ole Strandberg, kontaktpersonen fra COSøfart, oplyser, at ordningen har været velfungerende (sådan at de får alle anmeldelser tilsendt fra rederierne) siden 2007. Hvis den tilskadekomne afmønstrer, og i andre tilfælde, hvor ulykken (ofte i samarbejde med UFDS) vurderes til at være alvorlig, kontakter CO Søfart den tilskadekomne, sender en oplysningsbrochure tilrettet pågældendes nationalitet, og tilbyder ham en fuldmagtsordning. Herfra kan han guide den tilskadekomne ind i det danske system – fx hvis denne får brev fra Arbejdsskadestyrelsen på dansk, som det godt kan være tilfældet.

Ud over den tilskadekomne, Søfartsstyrelsen og UFDS, får sikkerhedsgruppen om bord en kopi af anmeldelsen. En 5. kopi sendes til rederiet. En rederirepræsentant ytrer at '...det ikke er særlig tit, at man ser at ulykker har været diskuteret i sikkerhedsgruppen og det er anført på blanketten'.

Den omtalte blanket er den anmeldelsesblanket, man kan downloade fra Søfartsstyrelsen jf. bilag 2, 3. side. Interviewpersonen tilføjer, at skibet i så fald bliver mindet om at diskutere ulykken. Hvor ofte man benytter den nævnte blanket eller blot skriver referat fra sikkerhedsmødet på sædvanlig vis ved vi ikke, men vores erfaring fra medsejladser og samtaler er, at ulykker og nærvæd hændelser bliver drøftet på (ekstraordinære) sikkerhedsmøder.

I de næste afsnit vil vi afdække en række gråzoner omkring hvordan og hvornår ulykker anmeldes. Imidlertid kan vi konstatere, at der allerede i lovens tekst er visse uklarheder om nogle definitioner. Det gælder for LTA (lost time

---

arbejdsskader, der dog har medført kortvarigt fravær, men som ikke begrundes krav på ydelser efter loven. I disse tilfælde kan det være hensigtsmæssigt at opbevare side 2 (den blå) sammen med medarbejderens personalepapirer, hvis der senere opstår komplikationer. Anmeldes til UFDS, men ikke til Søfartsstyrelsen: Omvendt kan det forekomme, at en arbejdsskade skal anmeldes til UFDS, uden at den samtidig skal anmeldes til Søfartsstyrelsen. Det vil forekomme ved tand-, protese- og brilleskader, samt ved personskader, der ikke har medført fravær."

<sup>7</sup> [http://www.co-sea.dk/files/uploads/DIS\\_hovedaftale\\_2009\(2\).pdf](http://www.co-sea.dk/files/uploads/DIS_hovedaftale_2009(2).pdf). Aftalen skal forstås på baggrund af DIS lov § 10 stk 2 "Kollektive overenskomster (...), der er indgået af en dansk faglig organisation, kan kun omfatte personer, som anses for at have bopæl i Danmark, eller som i medfør af indgåede internationale forpligtelser skal sidestilles med danske statsborgere."

accident) der kan tolkes forskelligt. Det kan medvirke til at få en uensartet anmeldepraksis. Fx kan man overveje: Hvornår er man uarbejdsdygtig? Skal man slet ikke være i stand til at lave noget? Dette opfattes forskelligt. Kan man forblive om bord? Nogle steder forudsættes det, at man er afmønstret for at der er tale om en LTA. Skal fraværet være i umiddelbar relation til ulykken? Ofte sker afmønstring efter nogen tid. Er det så en LTA? Ligeledes er begrebet 'alvorlige ulykker' ikke vel defineret.

Vi vil nu præsentere og diskutere de foreløbige resultater. Det er vigtigt at understrege at det følgende har status af tendenser, idet vi ikke er færdige med at generere data, og det, vi har, ikke er færdig analyseret.

Kapitlet bygger primært på de anmeldelser vi har samlet til vores database og på interviews med 12 nøglepersoner (institutioner, rederier, myndigheder og faglige organisationer), som er analyserede og kodet i softwareprogrammet N'vivo. Dog inddrager vi i mindre omfang interviews og erfaringer fra de 4 medsejladser vi hidtil har foretaget, såfremt vi mener, der er tale om udbredte eller opsigtsvækkende iagttagelser/ udsagn.

### Rationaliteter i anmeldelser

På nuværende tidspunkt har vi samlet ulykkesdata for månederne januar til og med september 2010 i en database. Vi har foreløbig data fra to kilder, nemlig Radio Medical og Søfartsstyrelsen. Til de to instanser er der for de 9 måneder indkommet 334 arbejdsulykker tilsammen. Vi vil nu bruge materialet fra databasen i en kvalitativ analyse. Vi vil gerne se, om vi allerede nu kan få øje på tendenser som vi skal holde øje med.

Ud over talmaterialet i databasen er der også anden information at hente. I anmeldelsesblanketterne står nemlig beskrivelser af ulykkerne i fritekst.

Når man fortolker selve anmeldelsesblanketten (bilag 2) som tekst, ser det ud til at det er meget forskellig type viden der efterspørges. Rubrik D 'Hændelsesforløb' virker rettet mod sikkerhedsorganisationen eller andre, som kunne tænke sig at forebygge arbejdsulykker, for her spørges til arbejdsprocedure og hvilket værktøj som evt. var i brug da ulykken indtraf; den type viden der efterspørges er operationel viden, altså noget, som man efterfølgende kan handle på. Rubrik E 'Oplysninger om skaden og dens følgevirkninger' har en anderledes medicinsk karakter, hvor der spørges til skadens art og hvilken del af legemet som er beskadiget; den type viden er relevant når en evt. erstatning og méngrad skal udredes med en blanding af juridisk og medicinsk kompetence. Så fra anmeldelsessystemets side efterspørger man kort og præcis viden på ret forskellige felter.

Beskrivelser af ulykker fra anmeldelsesblanketter er et rigt og differentieret tekstmateriale som forholder sig til meget mere end hvad myndighederne har lagt op til. Beskrivelserne er på engelsk, dansk eller andre skandinaviske sprog. Mange har gjort sig umage for at levere den viden de mener, der efterspørges, men det er tydeligt, at nogle lægger vægten på erstatningsspørgsmålet, mens andre tænker i forhold til operationel forebyggelse. Og så er der en hel del, som virker som om anmelderne har en dagsorden, som får dem til at udforme beskrivelsen på en særlig måde, eller som skriver noget helt andet end hvad rubrikken lægger op til.

Vi har valgt at kalde de forskellige dagsordener som knytter sig til en anmeldelse, både fra myndigheders, afsenderes og modtageres side for rationaliteter. Tankegangen er hentet fra to beslægtede teoretiske perspektiver, nemlig communities of practice og Actor Network Theory (ANT). Dette teoretiske perspektiv på sikkerhedskultur og anmeldelse har vi en forventning om vil vise sig formålstjenstligt at bruge fremadrettet i projektet, men det er ikke centralt i denne rapport, hvorfor vi kun vil introducere ideen om rationaliteter for at teste, hvad en sådan vinkel kan bibringe.

Communities of practice er et perspektiv på sikkerhed som især er formet af Gherardi og Nicolini i deres studier af tavs viden om sikkerhed (36). Pointen er at sikkerhedsforståelsen er indlejret i en gruppes arbejdspraksis som en gruppe deler. ANT perspektivet, som brugt af fx Law (37) lægger vægt på at det er i interaktionen mellem aktører og i de netværk, der opstår, at betydning dannes. Med de to perspektiver kan vi kortlægge de praksisser og forbindelser mellem aktører som har forklaringskraft i forhold til vores problemstilling, i stedet for at skulle udpege én faktor som den mest relevante. Når vi udlæser rationaliteter af vores empiri fra anmeldelser, er de altså at forstå som 'praksisser i en praksis' hvortil der knytter sig rationaler, dagsordener og aktører – og hvor nogle har mere gennemslagskraft end andre.

### *Erstatning*

Det er især i forbindelse med rygproblemer at erstatningsrationalet træder frem, som i de følgende tre eksempler:

"Var i gang med at køre burvogne og samle dem sammen i proviantrum dæk 1. Efter at have samlet burvognene skulle nogle af dem løftes lidt. Under løft af burvogn overbelastedes ryg."

"S vågner op med smerte. Tilskadekomne har ligget måske forkert/måske forkert bevægelse. Intet tungt arbejde før hændelse."

"Tungt løft og ubekvem arbejdsstilling medførte hold i ryggen. Skadelidte arbejdede i MOB båden og forsøgte at bjærge drivgods, der flød i havnen."

Man fornemmer at anmelderen tænker over om der har været en belastning som har ført til en erstatningspligtig rygskada. Måske fordi der har været meget fokus på rygskader og man ved, at de kan være meget alvorlige.

### *Forebyggelse*

De fleste beskrivelser følger naturligt nok forebyggelsesrationalet. Som i de følgende eksempler:

"Tilskadekomne ville åbne en branddør, som imidlertid ikke låste sig fast i magneten. Tilskadekomne opdagede derfor ikke at døren lukkede sig igen og fik derfor højre underarm i klemme."

"Tog en pande ned fra høj hylde. Kunne ikke se at der var varmt fedtstof i panden. Fik varmt fedtstof ned over arm og albue."

### *'Cover my ass'*

Skibsførerens rolle som anmelder er problematisk fordi han samtidig er den stedlige ansvarshavende. En ulykke som skyldes forhold i det fysiske arbejdsmiljø kan derfor teoretisk set falde tilbage på ham selv. Vi kender til tilfælde hvor skibsføreren faktisk er blevet meldt til politiet, så frygten for sanktioner – fra denne side eller fra rederiets side - er reel. De følgende eksempler bærer præg af at anmelderen gør sig umage for at beskrive, at det ikke var kritisable forhold i hverken det fysiske arbejdsmiljø (unfortunate occurrence) eller i de søfarendes sikkerhedspraksis (wearing full safety equipment) som førte til ulykken.

"On the 16th May at approximately 09.15 the 3rd engineer was overhauling deck sealing ...pump. When completed the 3rd engineer started the pump for checking it was running ok, and by unfortunate occurrence he got his left index finger inside too close to the running shaft. Unfortunately there were no witnesses."

"The injured person was grinding on deck with a grinding machine, wearing full safety equipment, when injured person ended work, he took off his goggles, right after a sudden wind blowed up some particles and hit him in the eye."

### *Anmeldelse som ventil*

Der er også en del beskrivelser som udpeger en skyldig i lige så høj grad som den frikender anmelderen selv, som i de følgende eksempler:

"The injured person was securing starboard hook for provision crane. 'K' kept activating for the crane until the wire broke. The crane block fell down and touched his arm on the way. 'K' disregarded basic safety rules for crane operation."

"Grinding tools on a grinding machine. Not concentrating on the job. Grinding stone gripped the tool which was grinded and the tool hit his finger."



“Inspecting forecastle area. When duty mate activated vessel’s whistle/fog horn. Duty mate activated vessel’s forward whistle/foghorn to pay master’s attention even he was told not to use fwd horn only pa or aft horn.”

Disse typer beskrivelser tolker vi som et udtryk for frustration fra anmelderens side. En del har åbenbart behov for at få sagt at noget er galt med deres kollegers sikkerhedspraksis, eller med bemanningssystemet eller hvad det nu kan være, og at dette forhold er bagvedliggende årsag til ulykken.

Det afgørende ved de rationaliteter som knytter sig til anmeldelsespraksis er om de følger nationale spor, altså om nogle måder at anmelde på er særligt dansk, eller særligt filippinsk og om disse har en særlig gennemslagskraft i anmeldesystemet, eller mangel på samme.

Det springer i øjnene at beskrivelserne som følger et erstatningsrationale er på dansk, mens beskrivelserne i CMA<sup>8</sup> rationaliteten har en tone, som vi tolker som udenlandsk – uden dog at kende nationaliteten på anmelderne.

Erstatningsrationaliteten knytter sig som nævnt især til rygskader, vi har derfor kigget efter i databasen for at se hvor mange af de rygrelaterede ulykker som har ramt danskere. Det viser sig at danske søfarende står for 72,5 % af samtlige rygskader (29 ud af 40 rygskader i alt), mens filippinere står for 14 %. I forhold til deres andel af det samlede antal ulykker har danskere således mange rygrelaterede ulykker, mens filippinere har få. Det er dog ikke kun den tilskadekomnes nationalitet, men også anmelders, som er interessant, men den fremgår desværre ikke af blanketten. Med den information vi har nu kan vi kun gisne, men vi vil holde øje med om erstatningsrationaliteten knytter sig til bestemte nationaliteter.

### **Barrierer og tilskyndelser til anmeldelse**

Hvor afsnittet overfor er baseret på blanketter, er dette afsnit fortrinsvis baseret på interviews. Selv når vi stillede faktuelle spørgsmål om anmeldelse af ulykker, blev svarene ofte hurtigt præget af respondentens erfaringer og holdninger, der igen afhæng af hans position i systemet. Det er fx ret indlysende, at en forsikringsmand vil være mere optaget af faren for overanmeldelse end en fagforeningsmand, der til gengæld vil være opmærksom på, om hans medlemmers ulykker bliver rettidigt anmeldt. Selvom der overordnet er enighed om at hensigtsmæssig anmeldelse er i alles interesse, kan man bagved den enighed skimte forskellige rationaliteter, der undertiden løber parallelt med dem, vi fandt ved den kvalitative analyse af blanketterne.

---

<sup>8</sup> Blandt danske søfarende almindelig kendt forkortelse for ‘cover my ass’

Afsnittet består af et vidt spektrum af forhold, som kan være problematiske i forhold til en hensigtsmæssig anmeldepraksis. Når vi skriver 'hensigtsmæssig' tænker vi både i forhold til en fair behandling for den enkelte tilskadekomne og i forhold til en adækvat registrering til forskning og statistik i forebyggelsesøjemed. Jo længere ned vi når i følgende liste, desto mindre gennemarbejdede er punkterne. Listen er tænkt som en indikation af retningen for vores videre forskning.

### Hvordan man anmelder: gråzoner

Selvom det for en udenforstående virker temmelig kompliceret at skulle sende kopier af anmeldelsesblanketten til forskellige instanser, er det ikke blevet nævnt som et problem. Tværtimod siger denne skibsfører: "... proceduren den er jo klar, fordi først skal du orientere rederiet og så anmelder vi til ulykkesforsikringen og så holder vi sikkerhedsmøde (...). Ja så sender vi det der skal hjem til rederiet og så fordeler de det." De rederier, vi har talt med, der står for den 'fordeling', har heller ikke ytret utilfredshed.

Til gengæld kan der stilles spørgsmålstegn ved, hvorvidt blanketten giver en optimal gengivelse af hændelsen, og hvorvidt den er optimalt udformet til videre behandling af ulykker i statistisk, forsknings- eller forebyggelsesøjemed.

Ulykkeanmeldelsesblanketten i sin nuværende form (bilag 2) stammer fra 2007. Den blev fornyet som følge af tilføjelsen af anmeldeligt ved RWA – uden fravær - i Teknisk forskrift om arbejdsmiljø i skibe i oktober 2006. Kriteriet om en dags fravær ud over tilskadekomstdagen virker ikke særlig logisk for søfarendes arbejdsulykker, fordi de søfarende forbliver på arbejdspladsen på trods af ulykken, med mindre den er alvorlig nok til at de bliver evakuerede eller må sygeafmønstre – Hvilket sjældent vil kunne ske umiddelbart.

Det lader også til at intentionen med indførelsen af anmeldelsespligt for "restricted work accidents" i 2006 var at modvirke dette forhold: I Søfartsstyrelsens regeldatabase står der: "Ændringen muliggør elektronisk anmeldelse af arbejdsulykker og indfører anmeldeligt for arbejdsulykker, der har medført, at den tilskadekomne ikke har været i stand til at varetage sit sædvanlige arbejde i 1 dag eller mere ud over tilskadekomstdagen ("Restricted work accident" (RWA). Herved kommer anmeldeligten til at svare til, hvad der gælder på land, således at ulykkesstatistikkerne kan sammenlignes."<sup>9</sup> . På den baggrund er det noget overraskende at det misvisende begreb 'fravær' figurerer i den nye blanket ('forventet fravær') mens det hverken figurerer i den gamle blanket eller i Arbejdstilsynets nuværende blanket – i begge fald er formulering

---

<sup>9</sup> <http://sfsrdb2.schultz-online.dk/infoweb.aspx?&client=sfsrdb&document=sfsrdb/sfsrdb0>

'uarbejdsdygtighed' brugt i stedet for.<sup>10</sup> Det kan lyde som ordkløveri at diskutere forskellen mellem fravær eller uarbejdsdygtighed, men det er en unøjagtighed, der åbner mulighed for fejlvurdering eller misbrug i de tilfælde hvor man tøver med at anmelde.

En anden forskel mellem den nye og den tidligere blanket er, at rubrikken "Sygeafmønstret/meldt i land [eller] Forblevet om bord" (med alternativ afkrydsningsmulighed) er forsvundet i den nye blanket. Det var en nøgleperson, der arbejder med viderebehandling af de anmeldte ulykker, der gjorde os opmærksom på den ændring, og beklagede den, da oplysningen kan være væsentlig for at vurdere alvorligheden af en ulykke.

Derudover har rederier haft mulighed for at bruge de gamle blanketter indtil deres lager var opbrugt (38), og det lader til at det lager var stort, idet mange af anmeldelserne (ca. 1/3 del i vores materiale) stadig var skrevet på den gamle blanket i 2011, altså 4 år senere. Dette vanskeliggør registreringen især af hhv. LTA og RWA i de anmeldte ulykker. Under alle omstændigheder har Søfartsstyrelsen besluttet ikke at ændre på deres indtastning til statistisk brug efter indførelse af den nye blanket. Det lader også til at viden om den nye anmeldepligt ikke er udbredt, jf. næste afsnit.

### Hvornår man anmelder: gråzoner

I denne kategori er der specielle problemer til søs, som træder tydelig frem i sammenligning med land<sup>11</sup>.

Grænsen mellem fritidsulykke og arbejdsulykke er svært definerbar til søs. Kommer man til skade i sin fritid om bord på skibet, vil det betragtes som arbejdsulykke<sup>12</sup>. Fritid til søs kan nu heller ikke sidestilles med fritid på land, da de søfarende ikke har mulighed for at forlade deres arbejdspladser. Der er heller ikke de samme udfoldelsesmuligheder om bord; fx er muligheden for indtagelse af alkohol og for at dyrke sport (to væsentlige kilder til voksnes fritidsulykker på land) stærkt begrænset på skibene. I 2008 var der 14 ulykker kategoriseret som 'anden aktivitet, fritid' ud af i alt 613 anmeldte ulykker (DIS og DAS) (39)

---

<sup>10</sup> Iflg. En forsker fra NFA er det helt bevidst at loven ikke opererer med fravær (selvom ordet bruges i praksis) men med uarbejdsdygtighed. Det klargør fx at kommer man til skade om fredagen og er uarbejdsdygtig lørdag og søndag, men møder ind mandag, så er den efter loven anmeldepligtig, selvom der egentlig ikke har været fravær (personlig kommunikation)

<sup>11</sup> Hermed ikke sagt at ulykkeanmeldelser i land altid er klare og uproblematisk. Tværtimod er der områder hvor der er fordele til søs; fx er antallet af ansatte på et skib altid kendt.

<sup>12</sup> Søfartsstyrelsen definerer således begrebet arbejdsulykke "Hændelse, hvor et besætningsmedlem i et skib er omkommet eller er kommet til skade, enten i forbindelse med en søulykke, i forbindelse med arbejdet om bord eller i forbindelse med anden aktivitet, i fritiden m.v." (39 p.57)

Der er også problemer med hele gråzonen om hvornår man er til havs. Der kan være underanmeldelse ved ulykker på kajen. En jurist fra Søfartsstyrelsen oplyser, at er de søfarende er omfattede på vej til og fra mønstring og under beordret besøg på land (fx i byen for at købe noget til skibet), ellers ikke. Ulykker, som er sket på havanlæg på dansk sokkel skal anmeldes til Energistyrelsen; men er der tale om et mobilt havanlæg, skal det anmeldes til Søfartsstyrelsen. Sker ulykken under losning / lastning i danske havne, skal det anmeldes til Arbejdstilsynet, selvom den involverer en sømand (se bilag 2).

To andre forhold bør overvejes når man sammenligner sø og land: Det 'forebyggende sygefravær' som vi kender fra land, hvor ansatte bliver hjemme for at få en pause hvis arbejdsmiljøet - eller livet i øvrigt - er stressende, findes så vidt vi ved ikke til søs fordi det ingen mening giver. Man er jo i arbejdsmiljøet uanset om man arbejder eller ej. Det samme gælder det sygefravær som relaterer sig til psykiske problemer, af samme grund: det giver ikke en pause at melde sig syg. Desuden er de søfarendes muligheder for at søge lægehjælp begrænsede til hvad sygdomsbehandleren om bord, egen læge via mobiltelefon og Radio Medical formår, indtil han kan komme i land. Det gør nogle skader alvorligere end de ville være på land.

#### *Viden om regler og procedurer*

I vores projektbeskrivelse havde vi planlagt en kortlægning af rederiernes anmeldelsespolitik. Men sådanne fandt vi ikke i skriftlig form. Generelt har vi indtryk af, at rederier næsten ikke kan forestille sig, at underanmeldelse sker, i det mindste ikke inden for egne mure. Kom vi ind på emnet underanmeldelse, blev vi oftest mødt med en beskrivelse af registrering af nærved ulykker – at det kunne angå anmeldepligtige ulykker faldt slet ikke de fleste respondenter ind. Næste interview uddrag er ret typisk i den forstand at politikken drives af "hellere anmelde en gang for meget end for lidt", men det ikke er eksplicit formuleret.

Skibsfører: "Mit private kriterium, det er: Kan den ulykke forårsage en senere skavank? Så anmelder jeg den. Hvorimod (...) [nærved ulykke der lige var sket] den har jeg ikke anmeldt, for der var ingen lost time. Så må man sige: der er et sår, det er helet, han har ikke taget skade; der var ikke en gang tegn på hjernerystelse eller noget. Så er der ingen grund til at spille tid med det (...). Men en forstuvet hånd, forstuvet ben e.l. da ved vi ikke om der er sket noget; eller ondt i ryggen e.l. da ved vi ikke, og så anmelder vi fordi der kan komme nogle skavanker bagefter."

Interviewer: "Er det din personlige vurdering eller er det rederiets retningslinjer, det her?"

Skibsfører. "Rederiets retningslinjer, det – ja det er nærmest... jeg vil ikke en gang sige retningslinjer men mentaliteten er hellere anmelde en gang for meget end en gang for lidt. Der er ikke nogen direkte retningslinjer."

Anmeldelsespraksis forekommer således at hvile på tavs viden og det kan medføre den ulempe, at man tror, at alle handler efter de samme principper uden at vide det med sikkerhed.

Vi havde også den oplevelse om bord, at to juniorofficerer, som vi spurgte om de vidste hvordan man anmelder en ulykke, kendte til det interne system for anmeldelse af nærvæd hændelser, mens de var uvidende om procedurer ved anmeldelsespligtige ulykker.

Det er bemærkelsesværdigt at registrering af nærvæd ulykker ser ud til at stå højt på dagsorden samtidig med at viden om lovens krav om at anmelde RWA nærmer sig nulpunktet. Ikke én af vores interviewpersoner kendte til den nye regel, og selv indenfor for Søfartsstyrelsen var flere uvidende om ændringen.

Om bord på skibe lader det til, at kendskab til regler og procedurer i bedste fald er begrænset til seniorofficerer. Det behøver nu ikke være problematisk, hvis blot informationen er tilgængelig og hvis man har tillid til den ansvarlige, som vist i følgende interviewuddrag:

"- Kender du alle regler om rapportering af ulykker?

- Nå men det er noget man kan sætte sig ind, altså jeg har aldrig gjort det, jeg har ikke prøvet det, men det er noget man lynhurtig kan sætte sig ind i. Vi har jo det skrevet ned hvordan og hvorledes man skal forholde sig hvis det er; og det vil man selvfølgelig hvis der sker et eller andet, så vil man selvfølgelig sætte sig ind i det og rapportere der hvor der skal rapporteres. Nu er jeg også kun 1st styrmand så jeg kan altid konferere med skipperen og overstyrmanden. Skipperen han er så gammel i gårde at han kender alt til sådant noget."

Man behøver ikke være dansk for at have den tillid til kaptajnen; spurgt om det samme svarer en filippiner: " No, because it is not my responsibility to report, no. It is the captain, I think."

Men den manglende viden kan være problematisk for de udenlandske søfarende, som ikke har samme kendskab til dansk lovgivning på området, og som især ikke har samme mulighed for at søge information, som danske medborgere har. For at komme med et enkelt eksempel, er adgang til information på Søfartsstyrelsens hjemmeside begrænset i den engelske version. Bilag 2 som er downloadet fra hjemmesiden indeholder, udover selve blanketten, de vigtigste oplysninger om anmeldelse. Tilsvarende findes der

mulighed for at downloade blanketten på engelsk, men hvor den danske version består af 4 sider, består den engelske version kun af én side, nemlig selve blanketten<sup>13</sup>.

Et andet forhold, der risikerer at begrænse viden og adgang til information for de udenlandske søfarende er, at bemandingskontorer ('agencies') repræsenterer et mellemlid mellem rederiet og den ansatte. Som dette uddrag af et interview med en østeuropæisk styrmand peger på:

"No I don't know about these rules; I am not very well informed about this, probably because I am employed by the crewing management, not directly by the company. (...) I just know that I have an insurance by the crew management so if I need to report, I will report to my crew management"

Bemandingskontorenes rolle på Filippinerne ('agencies') er endda endnu vigtigere, idet de i mange henseende fungerer som den søfarendes arbejdsgiver. Men sådanne kontorer betjener mange skibe, og deres kendskab til dansk lovgivning vil i bedste fald være begrænset (kommunikation med nøgleperson).

På mange andre måder kan den måde, de udenlandske søfarende rekrutteres på, og det at der er 'agencies' som mellemlid være problematisk i forhold til ulykkesanmeldelse, men den side af sagen kræver yderligere undersøgelse.

### *Kriminalisering og omvendt belønning*

Hos en repræsentant for arbejdslederne har vi mødt en bekymring for kriminalisering i en situation hvor en arbejdsleder/skibsfører kan komme til at betale med personlige bøder hvis det vurderes, at han ikke har opfyldt sin tilsynspligt i forbindelse med en ulykke. Uanset hvor sjældent det forekommer, kan frygt for kriminalisering afstedkomme et dilemma: "Hvis man skal skrive det på en måde, som gør at den ansatte rent faktisk får fuld erstatning, så kriminaliserer man sig selv...". Hermed antydes et dilemma i formulering af en anmeldelse, en balancegang, der skal tilgodese både den tilskadekomne og den stedlige ledelses interesser. Frygt for kriminalisering kan føre til den i søfartskredse berygtede 'CMA' ('cover my ass', jf. afsnittet om rationaliteter), der kan have indflydelse på den måde, hvorpå en ulykke udlægges: "Arbejdslederen har altid en ansvar for at det skal foregå sikkert og sundhedsmæssigt forsvarligt. Men hvis det går galt, hvad har man så overset? Hvor meget kan man overføre til at være et hændeligt uheld?".

Vi ved også at nogle rederier har haft den praksis at belønne skibsføreren/seniorofficerer, hvis der anmeldes få ulykker. Hvorvidt denne praksis stadig eksisterer og hvilken betydning den har, skal undersøges

---

<sup>13</sup> <http://www.dma.dk/Manning/Sider/Forms.aspx>

nærmere. Repræsentanter fra et passagerskibsrederi var nærmest stolte af deres forholdsvis høje ulykkestal: de tog det som et 'tegn på ærlig rapportering', der igen skyldtes, at de ikke er under pres fra deres kunder i samme grad som tankrederier og virksomheder i offshore sektoren som bliver målt på deres sikkerhedsperformance. De mente, at for meget "CMA" og for ensidig fokus på statistik kunne have dårlige konsekvenser: "Her fusker vi ikke med data, som man hører onde tunger sige, man gør i andre rederier"

### *Overanmeldelse?*

Selvom vi mest er på udkig efter grunde til underanmeldelse, kan man ikke udelukke at forskelle i anmeldelsesrate skyldes at visse grupper 'overanmelder'. Umiddelbart lyder det logisk at det er danskerne, med deres mere indgående viden om og forståelse for det danske system, der i højere grad vil anmelde 'for en sikkerheds skyld', men der kan være andre forhold end en slags 'helgardering', der motiverer til at (over) anmelde. Fra vores interviewmateriale har vi eksempler på, at anmeldelse af arbejdsulykker kan have karakter af at være en kanal for nogle forhold i arbejdsmiljøet som egentlig handler om noget andet. Et dansk rederi har oplevet en stor stigning i antallet af anmeldte arbejdsulykker på nogle nyligt indkøbte skibe som rederiet overtog med full crew<sup>14</sup> besætning. De repræsentanter vi talte med fortalte, at de har en formodning om at 'overanmeldelsen' skyldes en utilfredshed med, at de søfarende havde større forventninger om hvad de ville få i løn, end rederiet kunne indfri, og at nogle har brugt anmeldelse som mulighed for at komme hjem og prøve at få en bedre kontrakt.

### *Andre forhold, der kan påvirke anmeldelsesgraden for de udenlandske søfarende*

Udlændingene er kontraktansatte og skal principielt nyansættes ved hver kontrakt. Frygten for ikke at blive genansat kan påvirke tendensen til at forsøge at skjule en skade. Den type forklaring kan godt befinde sig på grænsen mellem det strukturelle og det kulturelle, som flg. citat af en (dansk) nøgleperson vidner om:

"Jeg kan have den helt grundlæggende tro, at når man er lavtlønnet og der er hård konkurrencen så bider man måske i højere grad tænderne sammen hvis man er opdraget i en kultur, hvor man ikke har social sikring og rettigheder og alt det der, så tager man og bider tænderne sammen i nogle sammenhænge. Det er der, jeg tror den grundlæggende forskel ligger."

---

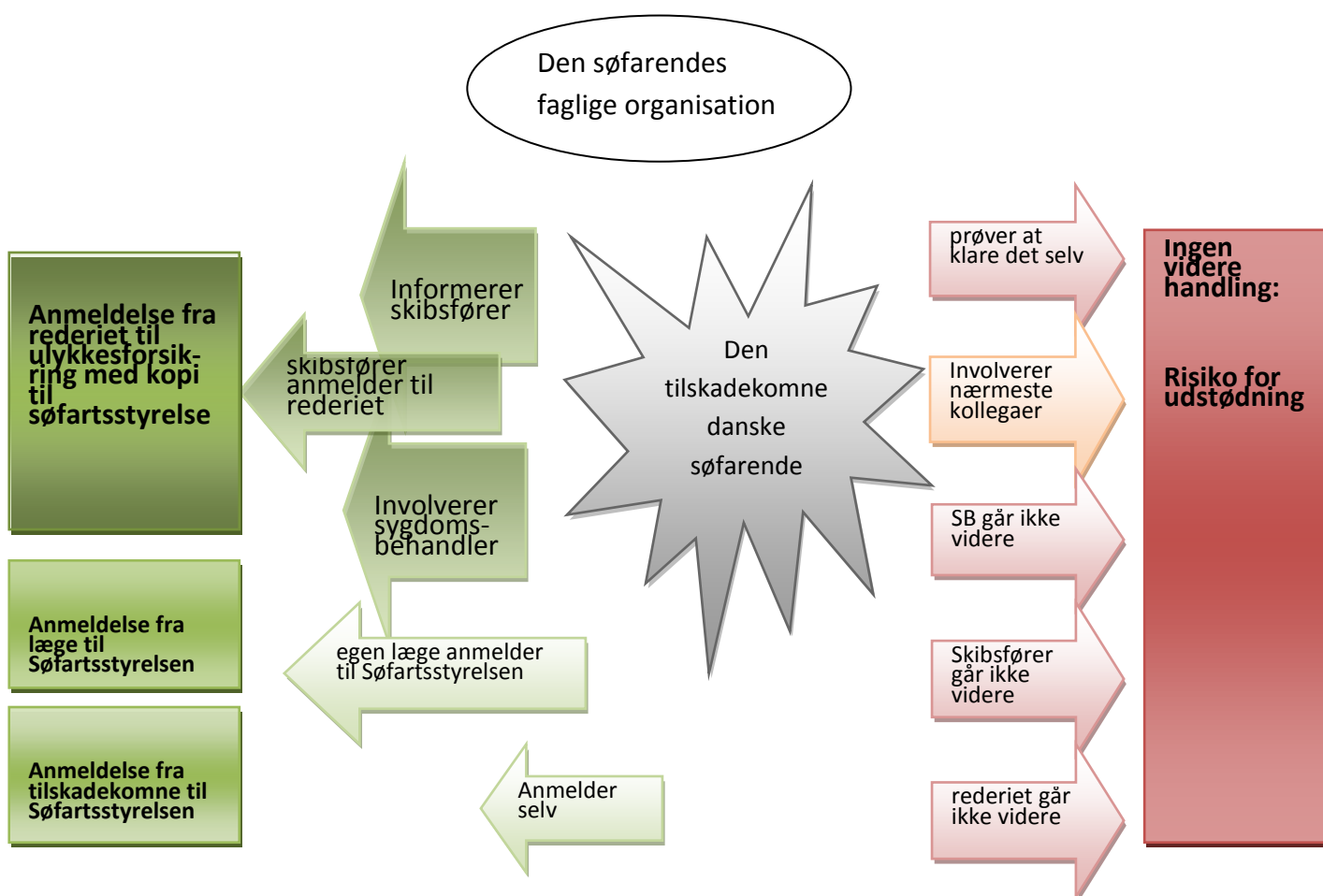
<sup>14</sup> Alle besætningsmedlemmer er af samme nationalitet.



Så direkte vil udlændinge næppe formulere det, men i det svar fra en filippinsk menig om hvad han ville gøre i tilfælde af en skade, aner man at han ikke som det første vil rende til kaptajnen og fortælle om det:

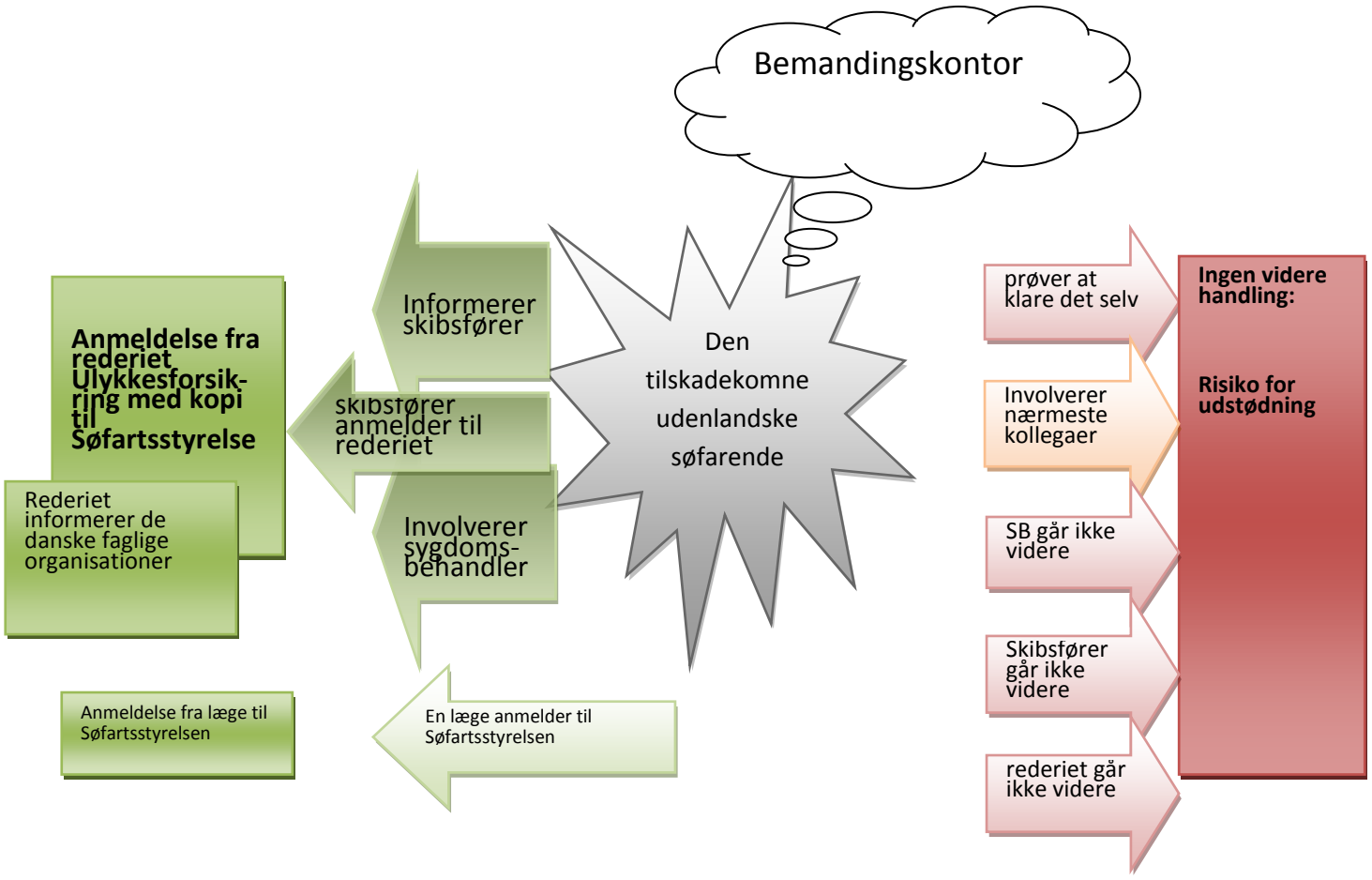
"If I can't manage... I ask captain or my chief officer about what I can do. I manage myself too, so I prevent so that the damage cannot be bigger."

For at vende tilbage til den figur vi præsenterede i indledningen som illustration af vores billede af anmeldepraksis, så mener vi nu at figuren ser lidt anderledes ud og kan differentieres efter om det er en dansk eller en udenlandsk søfarende som er kommet til skade. Først den mest almindelige praksis når det drejer sig om en dansk søfarende:



FIGUR 2

Dernæst samme figur for en udenlandsk søfarende. Indtil videre tyder vores data på, at anmeldelse fra den søfarende selv ikke spiller nogen rolle, men anmeldelser fra en læge forekommer. Der er et par spillere med, som ikke optræder i samme rolle ovenfor, nemlig bemandingskontoret og de danske faglige organisationer.



FIGUR 3

Vi kan konstatere, at det ikke er helt de samme procedurer og aktører som gør sig gældende, når det er en udenlandsk søfarende som er kommet til skade.

## Sammenfatning: Hvilke forhold kan påvirke de nationale forskelle i ulykkesrater i søfarten?

På baggrund af vores nuværende viden om søfart kan vi opsummere følgende om nogle af de væsentlige forhold der kan forklare de nationale forskelle.

*Sprog:* Vi så, at flere undersøgelser som peger på, at indvandrere havde flest ulykker lige efter indvandringen, hvor det blev tilskrevet mangel på sprogkendskab. Engelsk er søfartens lingua franca, og som udgangspunkt er danskerne ikke bedre stillet end udlændingene såfremt engelsk og kun engelsk benyttes som arbejdsprog om bord. Der vil naturligvis være nogle nationaliteter, der har en større tradition for at lære engelsk i skolen (fx filippinere kontra østeuropæere) selvom det er et dynamisk forhold, der kan ændres meget hurtigt ved en fokuseret indsats. Sprogmisforståelser blandt nationalt blandede besætninger kan forekomme (41) og kan ramme alle grupper, inklusive danskere, i blandede besætninger. Dog kan adgang til information påvirke anmeldelsesgraden, fx hvis vigtig kommunikation om bord foregår i et andet sprog end engelsk eller kun foreligger skriftligt på dansk. Disse faktorer må antages at kunne påvirke alle udlændinge og ikke specielt filippinerne.

*Healthy migrant/healthy worker effect:* Principielt kan alle søfarende betegnes som healthy workers idet de er underlagt medicinsk kontrol i langt højere grad end arbejdere i land. Rammerne for denne kontrol er udstukket af ILO og IMO<sup>15</sup> men derudover kan der være variation både i lovkrav og retningslinjer på stats niveau og i retningslinjer og praksis på mange andre niveauer (fx rederi, rekrutteringsbureau, forsikringsselskab) idet der er stærke økonomiske interesser blandet ind i de søfarendes helbredstilstand, som vist af Hansen 2008 (42). På verdensplan er der et stort overskud af menige og et lille underskud af officerer (43). I Manila står de menige bogstavelig talt i kø ved byens centrale park, Rizal Park, for at få en hyre (44, p. 41). Selektionen må antages at være hårdere på Filippinerne end i Danmark, og som vores indledende undersøgelse peger på<sup>16</sup>, vil det resultere i, at healthy worker effect gør sig mere gældende der. Hvis vi kan få bedre indsigt i selektionens betydning, kan denne faktor vise sig afgørende.

---

<sup>15</sup> For lægeundersøgelser og sundhedsregulering til søs generelt, kan man finde et godt overblik i Textbook of Maritime Medicine: <http://www.nfmm.no/tmm/5-international-conventions-and-regulations-of-importance-to-maritime-medicine/58-pre-sea-medical-examinations>.

<sup>16</sup> Fx hvor de danske sømænd skal forny deres lægeattest hvert 2. år som foreskrevet af IMO, kræver nogle rekrutteringsbureauer på Filippinerne fornyet lægeattest ved hver kontrakt (dvs. ca. hver 6 måned). Desuden er hele lægeundersøgelsen mere omfattende.

*Underanmeldelse:* På land er underanmeldelsesgraden for alvorlige arbejdsulykker knap 50 % ifølge Arbejdstilsynet (34); vi ved ikke hvor stor underanmeldelsen er til søs. Flere forfattere har argumenteret for at migranter skulle have en lavere anmeldelsesgrad (3;4;8;10;15;23), men ingen har foreslået at migranter eller arbejdstagere af anden nationalitet end arbejdsgiveren skulle have en højere anmeldelsesgrad end majoriteten<sup>17</sup>, hvilket heller ikke lyder logisk.

Kriminaliseringsfaktoren kan godt give anledning til forskelle i grad af underanmeldelse mellem nationaliteter. For at indsende anmeldelsen, skal skibsføreren først have kendskab til ulykken og de søfarendes villighed til at oplyse om en ulykke kan godt variere med deres - reelle og oplevede - sikkerhed i ansættelsen. Hvor rederiet er den eneste arbejdsgiver en dansk søfarende har, er der for de udenlandske søfarende et mellemlid i form af et bemandingskontor. Disse spiller ikke en lige stor rolle for de forskellige nationaliteter. Vi har således ofte hørt at de polske bureauer udelukkende rekrutterer hvorimod de filippinske har en række andre funktioner som sidestiller dem med en arbejdsgiver. Det er altså ikke alene rederiet, den filippinske søfarende skal have tillid til, men også bemandingskontoret.

Foreløbig kan vi konkludere at filippinere, i forhold til andre migranter og udsatte grupper, adskiller sig på mange måder, der taler for at de ikke skulle have flere ulykker end danskere: De taler ligeså godt engelsk, de er om bord i længere tid, de er hårdt selekterede, de udstødes formentlig tidligere, de er måske mere uddannet i sikkerhed<sup>18</sup>, både direkte og indirekte (integration af fokus på sikkerhed i skolerne generelt) og de har måske en mere pragmatisk og mindre dedikeret work ethos end danskere.

Hvad der taler imod er 'kun' at de antagelig skifter skib oftere, at de er yngre og at de er oftest menige.

Men selvom de på mange måder er bedre stillet end mange indvandrere, så er der meget der taler for underanmeldelse: Usynlighed, marginalisering, diskrimination, usikkerhed i ansættelsen, frygt, manglende kendskab til loven, samt formentlig store interesser (ikke mindst på Filippinere) i at promovere raske hårdtarbejdende mænd, der ikke gør vrøvl og ikke kommer til skade.

En delkonklusion er altså at meget taler for at de har færre ulykker og meget taler for at der er en skæv underanmeldelse.

---

<sup>17</sup> Majoriteten kan godt være talmæssigt overlegen, idet majoritetsstatus er defineret ud fra adgang til indflydelse ikke antal.

<sup>18</sup> Vi skriver med overlæg 'mere' og ikke 'bedre', da der ikke er taget stilling til kvalitet af uddannelserne

## Reference List

- (1) Hansen HL, Laursen LH, Frydenberg M, Kristensen S. Major differences in Rates of Occupational Accidents between Different Nationalities of Seafarers. 2007 Jun 6; Esbjerg, Denmark 2008.
- (2) Nishikitani M, Yano E. Differences in the lethality of occupational accidents in OECD countries. *Safety Science* 2008 Aug;46(7):1078-90.
- (3) Hämäläinen P, Takala J, Saarela KL. Global estimates of occupational accidents. *Safety Science* 2006 Feb;44(2):137-56.
- (4) Hämäläinen P. The effect of globalization on occupational accidents. *Safety Science* 2009 Jul;47(6):733-42.
- (5) Heymann J. *Global Inequalities at Work. Work's Impact on the Health of Individuals, Families, and Societies.* New York: Oxford University Press, Inc.; 2003.
- (6) Abrajdo-Lanza AF, Dohrenwend BP, Ng-Mak DS, Turner JB. The Latino Mortality Paradox: A Test of the 'Salmon Bias' and Healthy Migrant Hypotheses. *American Journal of Public Health* 1999 Oct;89(10):1543-8.
- (7) Razum O, Zeeb H, Akgun HS, Yilmaz S. Low overall mortality of Turkish residents in Germany persists and extends into a second generation: merely a healthy migrant effect? *Trop Med Int Health* 1998 Apr;3(4):297-303.
- (8) Ahonen EQ, Benavides FG, Benach J. Immigrant populations, work and health-a systematic literature review. *Scandinavian Journal of Work, Environment & Health* 2007;33(2):96-104.
- (9) European Agency for Safety and Health at Work. *Literature Study on Migrant Workers.* European Agency for Safety and Health at Work; 2007.
- (10) Dong X, Platner JW. Occupational fatalities of Hispanic construction workers from 1992 to 2000. *Am J Ind Med* 2004;45(1):45-54.
- (11) Richardson DB, Loomis D, Bena J, Bailer AJ. Fatal Occupational Injury Rates in Southern and Non-Southern States, by Race and Hispanic Ethnicity. *American Journal of Public Health* 2004 Oct;94(10):1756-61.
- (12) Strong LL, Zimmerman FJ. Occupational Injury and Absence From Work Among African American, Hispanic, and Non-Hispanic White Workers in the National Longitudinal Survey of Youth. *American Journal of Public Health* 2005 Jul;95(7):1226-32.
- (13) Wu TN, Liou SH, Hsu CC, Chao SL, Liou SF, Ko KN, et al. Epidemiologic study of occupational injuries among foreign and native workers in Taiwan. *Am J Ind Med* 1997 May;31(5):623-30.
- (14) Corvalan CF, Driscoll TR, Harrison JE. Role of migrant factors in work-related fatalities in Australia. *Scand J Work Environ Health* 1994;20(5):364-70.

- (15) Baker S.P, O'Neill B., Ginsburg M.J., Li G. The Injury Factor Book. Oxford University Press; 1992.
- (16) Salminen S, Vartia M, Giorgiani T. Occupational injuries of immigrant and Finnish bus drivers. *Journal of Safety Research* 2009;40(3):203-5.
- (17) Nuwayhid I, Fayad R, Tamim H, Kassak K, Khogali M. Work-related injuries in Lebanon: does nationality make a difference? *Am J Ind Med* 2003 Aug;44(2):172-81.
- (18) Spangenberg SBC, Dyreborg J, Jensen L, Kines P, Mikkelsen KL. Factors contributing to the differences in work related injury rates between Danish and Swedish construction workers. *Safety Science* 2003;41(6):517-30.
- (19) Pekkarinen A, Anttonen H. The comparison of accidents in a foreign construction project with construction in Finland. *Journal of Safety Research* 1989;20(4):187-95.
- (20) Mearns K, Yule S. The role of national culture in determining safety performance: Challenges for the global oil and gas industry. *Safety Science* 2009 Jul;47(6):777-85.
- (21) Hofstede G. *Cultures and organizations. Software of the mind.* McGraw-Hill; 1997.
- (22) European Agency for Safety and Health at Work. *Working Environment Information.* European Agency for Safety and Health at Work; 2010.
- (23) Loomis D, Richardson D. Race and the risk of fatal injury at work. *American Journal of Public Health* 1998 Jan;88(1):40-4.
- (24) Leggate H, McConville J. Supplementary paper to Reports I and II : Meeting of Experts on Working and Living Conditions of Seafarers on board Ships in International Registers. Geneva: International Labour Organization; 2002.
- (25) Hansen HL, Nielsen D, Frydenberg M. Occupational accidents aboard merchant ships. *Occup Environ Med* 2002 Feb;59(2):85-91.
- (26) Jensen OC, Sorensen JF, Canals ML, Hu YP, Nikolic N, Thomas M. Incidence of self-reported occupational injuries in seafaring--an international study. *Occup Med (Lond)* 2004 Dec;54(8):548-55.
- (27) Lamvik GM, Bye R. National culture and safe work practice - a comparison between Filipinos and Norwegian seafaring professionals. 2004 Jun 14; Berlin, Germany 2004.
- (28) Dahl E, Ulven A, Horneland AM. Crew accidents reported during 3 years on a cruise ship. *Int Marit Health* 2008;59(1-4):19-33.
- (29) Bell SSJ, Jensen OC. An analysis of the diagnoses resulting in repatriation of seafarers of different nationalities working on board cruise ships, to inform pre-embarkation medical examination. *Medicina Maritima* 2009;9(1):32-43.
- (30) Ellis N, Bloor M, Sampson H. Patterns of seafarer injuries. *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research* 2010;37(2):121-8.

- (31) Bhattacharya. The impact of the ISM code on the management of occupational health and safety in the maritime industry. Seafarers International Research Centre; 2009.
- (32) Oltedal H.A., McArthur D.P. Reporting practices in merchant shipping, and the identification of influencing factors. Safety Science 2010.
- (33) Analyse af stigning i anmeldte arbejdsulykker 2003 - 2006. Arbejdstilsynet; 2008.
- (34) Arbejdstilsynet Analyse og Dokumentationssekretariatet. Underrapportering af Arbejdsulykker 1990-95. En undersøgelse af 5 skadestuers registrering af behandlede arbejdsulykker. København; 1996.
- (35) Gravseth HM, Wergeland E, Lund J. Underrapportering av arbeidsskader til Arbejdstilsynet. Tidsskr Nor Lægeforen 2003;15:2057-9.
- (36) Gherardi S., Nicolini D. The Organizational Learning of Safety in Communities of Practice. Journal of Management Inquiry 9[7]. 2009.
- (37) Law J. Matter-ing: Or how might STS Contribute? Centre for Science Studies and Department of Sociology, Lancaster University; 2004.
- (38) Ny blanket til anmeldelse af arbejdsulykker . Skipperen [1]. 2007.
- (39) Søfartsstyrelsen. Ulykker til søs 2009. Søfartsstyrelsen, editor. 2010. 27-5-2009.
- (40) Facts about shipping 2011. Søfartsstyrelsen; 2011.
- (41) Sampson H, Zhao M. Multilingual crews: communication and the operation of ships. World Englishes 2003 Feb;22(1):31-43.
- (42) Hansen HL. De obligatoriske helbredsundersøgelser af søfarende -opfylder de formålet? Maritime sundhed, sikkerhed og miljø 2008 . 22-9-2008.
- (43) Bimco/ISF. BIMCO/ISF Manpower 2010 Update Summary Report. 2010.
- (44) Knudsen F. "If you are a good leader I am a good follower". Arbejds- og fritidsrelationer mellem danskere og filippinere om bord på danske skibe. Esbjerg: Forskningsenheden for Maritim Medicin; 2004. Report No.: 8.



## Bilag 1 Projektbeskrivelse

### **Formål**

I de senere år har der været fokus på sikkerhed i søfart, og der er registreret en nedgang i anmeldte arbejdsulykker i skibe registreret i Dansk International Skibsregister (DIS) siden 1998. Tendensen er særlig tydelig for alvorlige arbejdsulykker (1). Ulykkerne er dog ikke jævnt fordelt, men afhænger af en række forhold hvor skibstype og de søfarendes nationalitet er de tydeligste tendenser. Søfartsstyrelsens statistisk viser, at danskerne har flere registrerede ulykker end udlændinge. Det er tidligere vist, at filippinere der arbejder på danske skibe i betydelig mindre grad end danskere er udsatte for ulykker, og der er indikationer på, at det skyldes forskelle i både rapportering og i sikkerhedskultur. Dette projekt vil derfor klarlægge relevante aspekter af rapporteringspraksis og sikkerhedskultur i søfartserhvervet.

Projektets formål er at:

***afdække årsager til forskelle i ulykkestallet for danske søfarende og deres udenlandske kolleger, så fremtidige sikkerhedstiltag kan rettes mod de mest relevante faktorer.***

***Forskningsspørgsmål er følgende:***

***Hvordan tillæres, opfattes, kommunikeres og praktiseres sikkerhed, inden for de nationale grupperinger, og mellem de nationale grupperinger?***

***Hvilke faktorer fungerer som incitament til, eller barrierer for, en hensigtsmæssig anmeldelsespraksis?***

***Er der specielle betingelser, angående anmeldelse, som gælder for søfarende af anden nationalitet end dansk?***

Et pilotprojekt inkl. en tre ugers medsejlad med en dansk/filippinsk besætning er allerede foretaget, og på det grundlag er en række hypoteser opstillet, jf. bilag 7.

### **Baggrund og status over foreliggende viden**

En undersøgelse af arbejdsulykker på danske handelsskibe baseret på data fra Søfartsstyrelsen og forsikringsselskaber viser at besætningen på en coaster har en generel lav ulykkesrate, men den højeste rate af alvorlige ulykker med permanent uarbejdsdygtighed til følge (2). Samme undersøgelse viser en stor variation i anmeldte ulykker i henhold til de søfarendes nationalitet. Som anført af forfatterne, er en plausibel forklaring på denne forskel en varierende grad af underanmeldelse. Det er muligt at nogle anmeldelsesbarrierer er større, når det drejer sig om udenlandske søfarende, der i tilgift ikke har samme adgang til information som danskerne. Imidlertid viser statistikkerne også en mærkbar forskel i antal af ulykker imellem de udenlandske søfarende af forskellige nationaliteter. Hvor søfarende fra Filippinerne, der udgør den største gruppe af udlændinge på danske skibe, har halvt så mange anmeldte ulykker som danskere, har polakkerne, den næststørste gruppe, en højere rate, selvom raten stadig ikke er på niveau med danskernes (2;3). En international undersøgelse baseret på selvrapporterede skader, viser lignende forskelle mellem filippinske og danske søfarende (4). Tre andre undersøgelser viser en lavere ulykkesrate for filippinske søfarende sammenlignet med andre nationaliteter (5-7). Nylige analyser af data baseret på et års ulykkesrapporteringer fra fire kilder (anmeldelse til Søfartsstyrelsen og til forsikringsselskabet, refusion fra Søfartsstyrelsen til rederier med ulykkerrelaterede udgifter, og journaler fra Radio Medical) bekræfter, at filippinere har langt færre ulykker end danskere, og at underrapportering, selvom den finder sted, ikke forklarer hele forskellen (8).

Der er altså grund til at antage, at forskelle i ulykkesraten mellem søfarende af forskellige nationaliteter beror på forskelle både i anmeldelsespraksis og i sikkerhedskultur. Det er afgørende for fremtidige sikkerhedstiltag i branchen at få mere detaljeret viden om hvilke faktorer, der er udslagsgivende. Projektet vil derfor bestå af to parallelle spor som forfølger de to emner.

Ifølge dansk lov, skal skibsføreren anmelde arbejdsulykker, såfremt ulykken har medført: "1) uarbejdsdygtighed i 1 dag eller mere udover tilskadekomstdagen, eller 2) at tilskadekomne ikke har kunnet varetage sit sædvanlige arbejde i 1 dag eller mere udover tilskadekomstdagen" (9). Der er således en mere vidtgående indberetningspligt til søs sammenlignet med i land, hvor kun arbejdsulykker, der har medført fuld uarbejdsdygtighed dagen efter tilskadekomstdagen er anmeldelsespligtige. I praksis foregår en del anmeldelser via rederikontorer i land. Anmeldepraksis kan derfor påvirkes af en række beslutninger på forskellige niveauer i rederiorganisationen.

Fra studier i land er det anslået at anmeldelsesraten i Danmark er på ca. 50%, dog med store variationer bl.a. afhængigt af sektorer (10-13). Internationalt er der kun få studier, hvor mulige begrundelser for underanmeldelse er undersøgt. På den ene side lader det til, at underanmeldelser relateres til manglende involvering fra ledelsen/dårligt tilrettelagt sikkerhedsprogrammer (14;15), på den anden side kan programmer, der ensidigt fokuserer på statistikker og hvor belønning er knyttet til reduktion af ulykker, have den bivirkning, at nogle ulykker forbliver skjult, eller at programmerne bremser for langsigtede forebyggelsesstrategier (14-19).

Landbaserede undersøgelser af ulykker fordelt efter nationalitet (ofte nationale og indvandrere) viser et broget billede (20-31), som indikerer at iboende, kulturelle træk ikke i sig selv kan forklare forskelle i sikkerhedsadfærd, men at andre variabler (fx køn, alder, erfaring) og kontekstuelle/strukturelle faktorer (fx marginalisering og diskriminering (27) er af stor betydning. I søfart er faktorer der kan spille ind selektion, rekrutteringsmåde, uddannelse og efteruddannelse, sårbarhed på arbejdsmarkedet (32;33), socialt sikkerhedsnet (34), arbejds- og ansættelsesvilkår (35), position om bord, skibstype, samt besætningens sammensætning. Vores antagelse er, at der er en gensidig påvirkning mellem 'kultur' og kontekstuelle og strukturelle faktorer. Det er derfor nødvendigt at inddrage forskellige perspektiver på kulturbegrebet (36).

### ***Nyhedsværdi og betydning for arbejdsmiljøet***

Projektet vil give kvalitative svar på hvorfor danskere i visse situationer klarer sig dårligere – og filippinere bedre - end andre nationaliteter i internationale statistikker. Bygningen af Øresundsbroen gav mulighed for at sammenligne danskere og svenskere på samme arbejdsplads, hvilket Spangenberg et al fik et interessant studie ud af, som viste at danskerne havde flere ulykker end svenskerne (26). Men studiet gav anledning til flere spørgsmål, end det kunne svare på inden for rammerne. I dette projekt kan vi også sammenligne danskere med andre nationaliteter på samme arbejdsplads og derigennem søge efter de bestemmende faktorer for forskellen. Det er næppe kun et spørgsmål om nationalitet, men derimod en blanding af sociale, kulturelle og strukturelle faktorer; større viden om hvilke faktorer som spiller ind, vil kvalificere forebyggelsesarbejdet med de brancher, som er sammenlignelige med søfarten mht. køn, selektion og livsform og som alle ligger højt i ulykkesstatistikken. Samtidig vil projektet kvalificere vores viden om arbejdsmiljøets kulturelle dimensioner, som er blevet et aktuelt spørgsmål på grund af et stigende antal multikulturelle arbejdspladser, også i landbaserede erhverv som transport og rengøringsbranchen. Som afslutning på projektet er planlagt et seminar om arbejdsmiljøets kulturelle dimensioner, som vil diskutere projektets resultater med forskere og praktikere både fra de traditionelle risikofyldte brancher og fra multikulturelle arbejdspladser.

## ***Forskningsplan, valg af metoder og forventet tidsforløb***

Projektet er delt i tre trin, der korresponderer med de tre perspektiver på problemstillingen, som er illustreret i figur 1, bilag 2.

Anmeldelsespraksis (trin 1-3) kortlægger rederiernes anmeldelsespolitik, den faktiske og intenderede anmeldelsespraksis, samt lovgivningen på området. Muligheder og barrierer for en optimal anmeldelsespraksis identificeres, både for virksomhed, arbejdsplads og den enkelte, og der foreslås initiativer på den baggrund. Det undersøges desuden hvilken rolle de søfarendes nationalitet spiller. Lovgivningen og rederiernes politikker beskrives ud fra elektroniske kilder, samt interviews med nøglepersoner i branchen (fra rederier, organisationer og Søfartsstyrelsen); det forventes at 12 interviews er nødvendigt. Desuden foretages interviews med ca. 40 søfarende i forskellige funktioner fra kaptajn til skibsassistent, således at hele spektret dækkes. Interviewene foretages ud fra en fælles interviewguide og omhandler både anmeldelsespraksis og sikkerhedskultur. Nogle af interviewene kan foretages under medsejlad (se næste afsnit), andre i land i forbindelse med efteruddannelse eller via en af fagforeningerne. Alle interviews optages, transskriberes og kodes ved hjælp af software programmet N´Vivo.

Sikkerhedskultur (trin 2-3) undersøges om bord på skibe med varierende sammensætning af nationalitet. Kultur er ikke en målbar størrelse, hvorfor begrebet vil blive brudt ned i mere konkrete elementer. Inspireret af Haukelids analyser (36), skelnes mellem den verbale, den tavse og den eksistentielle del. Den verbale del belyses via interviews, for at afkode den tavse del foretages deltagerobservation, som foretages på 5 medsejladser. Den tredje del fremkommer af analysen. Interviews og feltnoter behandles som beskrevet ovenfor.

Cases (trin 3). Anmeldelser af ulykker til de to relevante instanser, Søfartsstyrelsen og Forsikringssekretariatet/Arbejdsskadeudvalget, følges over projektperioden i et prospektivt studie. Desuden registreres henvendelser til Radio Medical om behandling af skader samt anmodninger til Søfartsstyrelsen om refusion af sygesikringsudgifter i forbindelse med ulykker. Tallene sammenlignes med 2003-tal fra samme kilder (8) for at få et aktuelt overblik over udviklingen.

Der nærstuderes 6-8 sager hvor formodede alvorlige ulykkestilfælde ikke er blevet anmeldt, eller er blevet efteranmeldt. På basis af interviews med de implicerede konstrueres cases, så de dækker et bredt spektrum (37), uden at hænge nogen ud. Det er en udfordring at få kontakt med de relevante personer, både praktisk som etisk, vi har derfor sikret os hjælp fra de faglige organisationer i Danmark og på Filippinerne, ligesom en akademisk medarbejder fra University of the Philippines, assisterer med at interviewe filippinere.

## ***De praktiske muligheder for projektets gennemførelse***

Projektets hovedkræfter er seniorforsker Fabienne Knudsen som projektleder og forsker Sisse Grøn samt ekstern lektor Henrik L. Hansen som projektmedarbejdere; se bilag 5 for CV'er. Projektet er forankret i Center for Maritim Sundhed og Sikkerhed (CMSS) ved Syddansk Universitet. CMSS har et stort netværk af nationale og internationale forskere inden for maritim og landbaseret sikkerheds- og arbejdsmiljøforskning. Cand. mag. Gichelle A. Cruz, University of the Philippines, assisterer ved interviews på Filippinerne.

En faglig følgegruppe af repræsentanter fra branchen og en videnskabelig følgegruppe af forskere i maritim arbejdsmiljø bliver tilknyttet projektet, se bilag 8 og 9.

Projektet følger de etiske retningslinjer fra American Psychological Association (38). Case studierne kræver dog særlige etiske foranstaltninger; kommer vi i kontakt med søfarende som stadig er berørt af en uanmeldt skade, informerer vi om hvordan de kan genoptage deres sag. Videnskabetisk komité kontaktes forud. De 3

institutioner som er leverandører til ulykkesdata har givet tilsagn i bilag 10. Projektet anmeldes til datatilsynet før brug af databasen.

## Bilag 2: Vejledning til anmeldelse af arbejdsulykker vedrørende søfarende og fiskere

<http://soefartsstyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/SOF/Blanketter/skadesanmeldelsesblanket.doc>

Ifølge lov om arbejdsskadesikring er en arbejdsulykke en personskade forårsaget af en hændelse eller en påvirkning, der sker pludseligt eller inden for 5 dage i forbindelse med arbejdet.

### Formål

Anmeldelsen har 2 formål: Erstatning efter lov om arbejdsskadesikring samt forebyggelse og tilsyn efter lov om sikkerhed til søs. Der skal derfor normalt foretages anmeldelse til arbejdsgiverens forsikringsselskab og til Søfartsstyrelsen samtidig. Søulykker med personskade skal også anmeldes.

Se bagsiden af blanketten om regler for anmeldelse og om arbejdsgiverens og skibsførerens pligt til at anmelde ulykkestilfælde.

Arbejdsbetingede sygdomme anmeldes af læger eller tandlæger på en særlig blanket.

Anmeldelse kan ske til Søfartsstyrelsen og Arbejdsskadestyrelsen i elektronisk form ([www.soefartsstyrelsen.dk](http://www.soefartsstyrelsen.dk)) eller på denne blanket.

Når ulykken er sket i forbindelse med lastning og losning i dansk havn eller ved værftarbejde i Danmark, skal anmeldelsen ske til Arbejdstilsynet og ikke til Søfartsstyrelsen. Det gælder også, når det drejer sig om besætningsmedlemmer.

Ulykker sket på havanlæg på dansk sokkel skal anmeldes til Energi styrelsen.

Når ulykken er sket på et dansk registreret mobilt havanlæg under sejlads eller bugsering, skal anmeldelsen dog ske til Søfartsstyrelsen.

### Sådan udfyldes skemaet

- For personer uden dansk CPR-nummer påføres -fødselsdag, -måned og -år.  
**Stillingsbetegnelsen** skal normalt være den, der er anført i besætningsfastsættelsen. For fiskere anføres stilling om bord. Ulykkestidspunkt angives med tal. Klokker med 00-24 lokal tid.
- Her anføres navn og CVR-nr/SE-nr. på det rederi, som skibet hører under, eller virksomheden, hvor tilskadekomne er ansat. Felterne **arbejdsgivers forsikringsselskab, policenummer og tilskadekomnes indtægt i året før skaden** skal kun udfyldes af tilskadekomnes arbejdsgiver, og anmeldelsen skal behandles med henblik på eventuel erstatning.
- Under **jobtype** skal tilskadekomnes stilling på skadestidspunktet anføres.

D. Det er vigtigt at beskrive **hændelsesforløbet**, så følgende klart fremgår.

- Hvad foretog tilskadekomne sig i ulykkesøjeblikket? Og evt. hvilket redskab eller maskine blev anvendt?  
For eksempel: "Fortøjning af trosse ved ankomst"  
"Arbejde med bjærgning af fiskeredskaber".
- Hvad gik der galt i ulykkesøjeblikket? Og evt. hvilket redskab, maskine eller byrde gik det galt med?  
For eksempel: "Trossen sprang"  
"Fiskeskibet tog pludselig en overhaling".
- Hvordan blev tilskadekomne skadet? Og evt. hvilket redskab, maskine eller byrde var årsag til skaden?  
For eksempel: "Benene blev ramt af trossen"  
"Hånden blev klemt mellem tromle og net"

Der må gerne gives en samlet beskrivelse af hændelsesforløbet, men husk, at alle 3 spørgsmål skal være besvaret.

E. Sæt kun ét kryds ved henholdsvis skadens art og skadet del af legemet. Ved flere skader skal kryds sættes ved den alvorligste skade.

**De i medfør af lov om arbejdsskadesikring anmeldepligtige ulykker** (der skal anmeldes til det forsikringsselskab, hvor der er tegnet lovpligtig arbejdsskadeforsikring) skal rubrikkerne ja/nej afkrydses.

**For anmeldelsespligtige ulykker, jf. lov om sikkerhed til søs**, skal afkrydses:

Anmeldepligtig ulykke:

1. Om ulykken har medført uarbejdsdygtighed i én dag eller mere ud over tilskadekomstdagen ("Lost time accident" (LTA)), herunder varigheden af uarbejdsdygtigheden, dvs.

- om uarbejdsdygtigheden har varet 1-3 dage,
- om uarbejdsdygtigheden har varet over 3 dage, eller
- om uarbejdsdygtigheden har varet over 5 uger, eller
- om den tilskadekomne er død.

2. Om ulykken har medført at vedkommende ikke har været i stand at varetage sit sædvanlige arbejde i én dag eller mere ud over den dag, hvor skaden indtrådte ("Restricted work accident" (RWA)),

eller

ikke-anmeldepligtig ulykke:

3. Anden ulykke, der ønskes anmeldt, men som ikke er omfattet af 1 eller 2.

### Udskriv 5 kopier og send til følgende:

- Kopi 1** Sendes til Søfartsstyrelsen, Vermundsgade 38C, Postboks 2605, 2100 København Ø.
- Kopi 2** Sendes til arbejdsgiverens forsikringsselskab, hvis skaden anmeldes med henblik på eventuel erstatning efter lov om arbejdsskadesikring. Hvis der ikke er tegnet forsikring, skal siden sendes til Arbejdsskadestyrelsen. Hvis skaden ikke anmeldes med henblik på erstatning efter lov om arbejdsskadesikring, skal siden ikke sendes. Der findes en lægeerklæring på [www.ask.dk](http://www.ask.dk)
- Kopi 3** Er til den tilskadekomne.
- Kopi 4** Er til skibets sikkerhedsorganisation eller for fiskeskibe til havnesikkerhedsudvalget. Bagsiden er til brug ved sikkerhedsgruppens/havnesikkerhedsudvalgets undersøgelse af ulykken.
- Kopi 5** Er til rederiet/arbejdsgiveren.

## Anmeldelse af arbejdsulykke vedrørende søfarende og fiskere

## A – Tilskadekomne

Navn:	Søfart <input type="checkbox"/> Fiskeri <input type="checkbox"/>	CPR-nr. 
Adresse:	Postnr.:	Bopælskommune:
Skadestidspunkt:      Dag      Md      År      Klokken 	Nationalitet:	

## B – Tilskadekomnes arbejdsgiver på skadestidspunktet

Rederiets/virksomhedens navn:	CVR-nummer:	Telefonnummer: 
Adresse:	Postnr.:	Tilskadekomnes ansættelsestidspunkt:
Skibsnavn – samt kendingsbogstaver/havnekendingsnummer:	SE-nummer:	Modtager tilskadekomne DIS-indkomst? Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
Arbejdsgivers forsikringsselskab (besvares, når arbejdsgiver er anmelder):	Policentr.:	Tilskadekomnes årsløn på skadestidspunktet ca.:
For fiskeskibe type af fiskeri på ulykkestidspunktet: Trawl <input type="checkbox"/> garn <input type="checkbox"/> not <input type="checkbox"/> andet <input type="checkbox"/>		

## C – Jobtype

Stilling på skadestidspunktet:
--------------------------------

## D – Hændelsesforløb

<b>Beskriv:</b> hvilken handling tilskadekomne udførte i ulykkesøjeblikket, og evt. hvilket redskab eller maskine som blev anvendt,							
hvilken hændelse, der førte til skaden, og evt. hvilket redskab, maskine eller byrde det gik galt med,							
hvilken måde skaden skete på, og evt. hvilket redskab, maskine eller byrde, som var årsag til skaden.							
Stedet for ulykkes-hændelsen:	Dæk <input type="checkbox"/> Lastrum <input type="checkbox"/>	Opholdsrum <input type="checkbox"/> Maskinrum <input type="checkbox"/>	Kabys <input type="checkbox"/> Tank <input type="checkbox"/>	Rig/mast/kran <input type="checkbox"/> Tilgangsveje <input type="checkbox"/>	I land <input type="checkbox"/> Udenbords <input type="checkbox"/>	Andet <input type="checkbox"/>	Hvor var skibet? I søen <input type="checkbox"/> På red <input type="checkbox"/> Ved kaj <input type="checkbox"/>

## E – Oplysninger om skaden og dens følger

<b>Skadens art (sæt kun ét kryds):</b>	<b>Skadet del af legemet (sæt kun ét kryds):</b>
01 <input type="checkbox"/> Bløddelsskade (slag, blå mærker)	09 <input type="checkbox"/> Truende kvælning, drukning
02 <input type="checkbox"/> Hjernerystelse og indre kvæstelser	10 <input type="checkbox"/> Forgiftning
03 <input type="checkbox"/> Sårskade	11 <input type="checkbox"/> Varme- og kuldeskade
04 <input type="checkbox"/> Mistet legemsdel	12 <input type="checkbox"/> Ætsning
05 <input type="checkbox"/> Åbent knoglebrud	13 <input type="checkbox"/> Strålepåvirkning
06 <input type="checkbox"/> Lukket knoglebrud	14 <input type="checkbox"/> El-chok
07 <input type="checkbox"/> Forskydning af led	15 <input type="checkbox"/> Kvæstelse ikke konstateret
08 <input type="checkbox"/> Forstuvning, forvridning, forstrækning	16 <input type="checkbox"/> Andet (beskriv nedenfor)
Beskriv skaden nærmere og angiv, hvilken legemsdel der blev skadet	
<b>Anmeldepligtig ulykke i forhold til lov om arbejdsskadesikring</b> til arbejdsgiverens forsikringsselskab, hvor denne har tegnet lovpligtig arbejdsskadeforsikring:	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
<b>Anmeldepligtig ulykke i forhold til lov om sikkerhed til søs:</b>	
1. <input type="checkbox"/> Ulykke der har medført <u>arbejdsdygtighed</u> 1 dag eller mere udover tilskadekomstdagen      Forventet fravær: <input type="checkbox"/> 1 - 3 dage <input type="checkbox"/> over 3 dage <input type="checkbox"/> over 5 uger <input type="checkbox"/> Død	
2. <input type="checkbox"/> Ulykke der har medført at tilskadekomne ikke har været i stand til at varetage sit <u>sædvanlige arbejde</u> i 1 dag eller mere udover tilskadekomstdagen	
<b>Ikke anmeldepligtig ulykke:</b>	
3. <input type="checkbox"/> Anden ulykke, som ønskes anmeldt, men som ikke er omfattet af 1 eller 2	

## F – Oplysning om anmelder

Anmelder er: <input type="checkbox"/> Arbejdsgiver/rederi <input type="checkbox"/> Skibsfører <input type="checkbox"/> Læge/tandlæge <input type="checkbox"/> Tilskadekomne <input type="checkbox"/> Andet	Stempel, telefonnummer og evt. kontaktperson	
<b>Husk stempel på alle sider</b>		Dato                      Anmelders underskrift

- Kopi 1 til Søfartsstyrelsen
- Kopi 2 til skibets sikkerhedsorganisation/havnesikkerhedsudvalg
- Kopi 3 til den tilskadekomne
- Kopi 4 til forsikringsselskabet/Arbejdsskadestyrelsen
- Kopi 5 til rederi/arbejdsgiver

## Denne blanket skal ikke udfyldes, men medsendes til brug ved sikkerhedsgruppens/havnesikkerhedsudvalgets undersøgelse af ulykken (evt. forgiftningstilfældet)

Få overblik over ulykkesstedet (tegn evt. en skitse). Tal med tilskadekomne og alle vidner hurtigst muligt og få deres umiddelbare beskrivelse af ulykkesforløbet og de omstændigheder, der førte til ulykken.

Beskriv hændelsesforløbet ved hjælp af tilskadekomne og vidners forklaringer:


### Var tilskadekomsten påvirket af:

- tekniske forhold: Vedligeholdelse, betjeningsvanskeligheder, sikkerhedsforanstaltninger og maskinbeskyttelse eller lignende. Da hvilke og hvordan?


- arbejdsmiljøforhold: Belysning, støj, støv, røg, gasser og dampe, stærk varme eller kulde, uorden eller lignende. Da hvilke og hvordan?


- arbejdssituationen: Arbejdsprocesser og –metoder, uorden, maskinsvigt, vedligeholdelse og personlige værnemidler eller lignende. Da hvilke og hvordan?


Undersøgelsen viste endvidere følgende forhold, der kan formodes at have medvirket til ulykkehændelsen (f.eks. menneskelige handlinger, påvirkning fra andre arbejdsprocesser samt manglende instruktion):


### Sikkerhedsgruppens forslag til forebyggende foranstaltninger:

Sikkerhedsudvalgets/havnesikkerhedsudvalgets forslag til forebyggende foranstaltninger:


Følgende foranstaltninger er truffet:


Dato: \_\_\_\_\_ Sikkerhedsgruppen: \_\_\_\_\_

Dato: \_\_\_\_\_ Sikkerhedsudvalget: \_\_\_\_\_



Dato:

Havnesikkerhedsudvalget:

# Oplysninger om anmeldeligt og mulighed for ydelser m.v.

## Den tilskadekomnes ret til at anmelde

Den tilskadekomne har altid ret til at anmelde en arbejdsulykke til Arbejdsskadestyrelsen. Anmeldefristen er 1 år fra ulykkesdagen. Der kan dispenseres fra fristen, hvis der foreligger undskyldelige omstændigheder.

## Skibsførerens pligter efter lov om sikkerhed til søs

Efter lov om sikkerhed til søs og Meddelelser fra Søfartsstyrelsen A kapitel X, afsnit A, skal skibets fører anmelde arbejdsulykker og forgiftninger til Søfartsstyrelsen når:

1. Der er tale om dødsfald.
2. Ulykken har medført uarbejdsdygtighed i 1 dag eller mere ud over den dag, hvor skaden indtrådte (Lost time accident - LTA).
3. Ulykken har medført, at den tilskadekomne ikke har været istand til at varetage sit sædvanlige arbejde i 1 dag eller mere ud over den dag, hvor skaden indtrådte (Restricted Work accident - RWA) (delvis uarbejdsdygtig).

Uarbejdsdygtigheden behøver ikke nødvendigvis ligge i umiddelbar tilknytning til ulykkesdagen. Der kan være ulykkestyper, hvor skaden opstår forsinket (fx forgiftninger, løfteskader mv.).

At den tilskadekomne ikke har været i stand til at varetage sit sædvanlige arbejde (RWA) kan omfatte, at tilskadekomne:

- kan udføre sine normale arbejdsopgaver, men i kortere tid end planlagt,
- kan udføre en begrænset del af sine normale opgaver, men i hele vagtens længde, eller
- overflyttes til andre arbejdsopgaver.

Arbejdsulykken skal anmeldes til Søfartsstyrelsen hurtigst muligt, dog senest 9 dage efter første dag med uarbejdsdygtighed eller delvis uarbejdsdygtighed.

Alle dødsfald om bord i dansk skibe i søen eller i fremmed havn skal straks indberettes til politidirektøren for København på telefon 33 14 14 48 (Afdeling A).

Alle søulykker og alvorlige personulykker om bord i danske skibe i søen eller i fremmed havn skal straks indberettes til Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed på telefon 39 17 44 00 eller uden for kontortid på telefon 23 24 23 01.

## Arbejdsgiverens pligter efter lov om arbejdsskadesikring

Arbejdsgiveren skal anmelde arbejdsulykker til det forsikrings-selskab, der er tegnet lovpligtig arbejdsskadesikring i, senest 9 dage efter ulykken, hvis det må forventes, at ulykken kan give ret til ydelser efter lov om arbejdsskadesikring.

Derudover skal alle arbejdsulykker, som medfører sygefravær i mere end 5 uger, anmeldes senest 9 dage efter 5-ugers dagen.

Ved dødsfald skal arbejdsgiveren eller skibsføreren tillige orientere Arbejdsskadestyrelsen inden 48 timer på telefon 20 42 63 97.

## Specielle regler om tandskader og brilleskader uden personskade

Brille- og tandskader, der ikke har medført uarbejdsdygtighed ud over den dag skaden skete, skal **ikke** anmeldes til Søfartsstyrelsen.

Tandskader skal arbejdsgiveren anmelde på denne blanket til sit forsikrings-selskab. Tandlægen anvender en særlig blanket, der fås hos Arbejdsskadestyrelsen, forsikrings-selskaberne og Dansk Tandlægeforening.

Beskadigelse af briller/kontaktlinser, der ikke samtidig har medført personskade, skal arbejdsgiveren anmelde til sit forsikrings-selskab på en særlig blanket, der kan fås i forsikrings-selskabet eller i Arbejdsskadestyrelsen.

## Hvilke ydelser kan man få (erstatning m.v.)

Hvis arbejdsskaden er anerkendt efter lov om arbejdsskadesikring mod følger af arbejdsskade, er der mulighed for:

- betaling af behandlingsudgifter, brilleskader m.v.,
- erstatning for tab af erhvervsevne,
- godtgørelse for varigt mén,
- overgangsbeløb ved dødsfald, eller
- efterladteerstatning ved arbejdsskader, der har medført døden.

## Samtykke til anmeldelse med henblik på erstatning

Anmeldelse kræver ikke den tilskadekomnes samtykke. Den tilskadekomne kan dog efterfølgende altid bede Arbejdsskadestyrelsen om ikke at behandle sagen. Hvis den blå side sendes til arbejdsgiverens forsikrings-selskab eller til Arbejdsskadestyrelsen, har tilskadekomne tilkendegivet, at tilfældet anmeldes med henblik på eventuel erstatning efter lov om arbejdsskadesikring.

## Hvad bruges oplysningerne til?

Bedre sikkerhed og sundhed:

Søfartsstyrelsen registrerer alle anmeldelser med en række oplysninger om ulykkens årsag, konsekvenser og baggrundsforhold. Søfartsstyrelsen anvender anmeldelserne i det forebyggende arbejde for at bedre sikkerhed og sundhed om bord i skibe.

Arbejdsskadeerstatning:

Arbejdsgiverens forsikrings-selskab vurderer i første omgang sagen med henblik på, om der er behandlingsudgifter. Hvis den tilskadekomne klager over forsikrings-selskabets vurdering, sendes sagen til Arbejdsskadestyrelsen. Hvis der er varige følger, sender selskabet sagen til Arbejdsskadestyrelsen, der træffer afgørelse efter lov om arbejdsskadesikring.

Arbejdsgiverens forsikrings-selskab udbetaler eventuelle ydelser (erstatning m.v.) efter lov om arbejdsskadesikring.

Har De spørgsmål, er De velkommen til at ringe til:  
Arbejdsskadestyrelsen tlf.: 39 17 77 00 eller Søfartsstyrelsen tlf.: 39 17 44 00

Center for Maritim Sundhed og Sikkerhed  
Syddansk Universitet  
Niels Bohrs Vej 9-10 · 6700 Esbjerg  
Tlf. 6550 1000 · <http://www.sdu.dk/ist/cmss>



*Center for Maritim Sundhed og Sikkerhed*