



Nationale forskelle i sikkerhed

Den afsluttende rapport fra SADIS – Sikkerhedskultur og anmeldepraksis på danske skibe i Dansk Internationalt Skibsregister



**BALÁZS ÁDÁM, HANNA B. RASMUSSEN, SISSE GRØN, LINE RICHTER OG
FABIENNE KNUDSEN**

Center for Maritime Sundhed og Samfund

rapportserie Nr. 3 • Esbjerg, august 2013

Nationale forskelle i sikkerhed

Den afsluttende rapport fra SADIS – Sikkerhedskultur og anmeldepraksis på danske skibe i Dansk Internationalt Skibsregister

**BALÁZS ÁDÁM, HANNA B. RASMUSSEN, SISSE GRØN, LINE RICHTER OG
FABIENNE KNUDSEN**

Center for Maritime Sundhed og Samfund

rapportserie Nr. 3 • Esbjerg, august 2013

Projektet er finansieret af Arbejds miljøforskningsfonden.

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| Resume | 3 |
| Indledning | 4 |
| Kort beskrivelse af forskergruppen og projektførløb | 4 |
| Formål og opbygning af denne rapport | 4 |
| Kvantitativ analyse af arbejdsulykker i relation til søfarendes nationalitet | 5 |
| Formål | 5 |
| Forekomsten af arbejdsulykker på skibe – litteraturstudie | 5 |
| Data og metode | 7 |
| Data kilde | 7 |
| Inklusionskriterier | 8 |
| Databehandling | 8 |
| Statistiske analyser | 9 |
| Resultater | 10 |
| Deskriptiv analyse | 10 |
| Incidentrate | 12 |
| Diskussion | 25 |
| Den kvantitative artikel | 27 |
| References | 28 |
| Den kvalitative del | 29 |
| Introduktion | 29 |
| Cases | 30 |
| Introduktion til cases | 30 |
| 1. Eneulykke | 31 |
| 2. For sen anmeldelse | 33 |
| 3. Ulykke eller ej? | 34 |
| 4. Frygt for at anmelde | 36 |
| Opsamling | 37 |
| Opsummering af resultater fra tidligere SADIS publikationer | 38 |
| Rapport nr. 1 | 38 |
| Artikel nr. 1 | 40 |

| | |
|---------------------------------------|----|
| Konference proceeding nr. 1 | 41 |
| Rapport nr. 2..... | 42 |
| Konference proceeding nr. 2 | 44 |
| Artikel nr. 2 | 44 |
| Populærvenskabelig artikel nr. 1..... | 45 |
| Konklusion | 46 |

Resume

Projekt "Sikkerhedskultur og rapporteringspraksis på danske skibe i Dansk Internationalt Skibsregister" (SADIS) er nu afsluttet. Projektet havde til formål at identificere forskelle i forekomst af anmeldte ulykker blandt de danske søfolk og deres udenlandske kolleger samt at undersøge årsagerne med henblik på at lede fremtidige sikkerhedsinitiativer i den rigtige retning. Projektets primære hypotese var, at sådanne forskelle findes, og at de ikke kun skyldes forskelle i rapporteringspraksis – men også underliggende forskelle i sikkerhedsadfærd. Den kvantitative del af projektet er beskrevet i detaljer i denne rapport. Resultaterne bekræfter, ved brug af data fra de sidste tre år, at nationale forskelle i ulykkesrater stadig eksisterer og ikke kun kan forklares ved forskellig rapporteringspraksis. Resultaterne peger også på en faldende tendens i afvigelse nationalitetsgrupperne imellem. Rapporten bekræfter endvidere de tidligere observerede store forskelle i rygulykkesraten. Til gengæld viser rapporten et nyt og uventet resultat, som peger i modsat retning, hvad angår øjenskader. Hovedresultaterne fra de kvalitative undersøgelser er beskrevet i de to foregående rapporter, mens de vigtigste resultater vedr. årsagerne til forskelle i sikkerhedsadfærd er sammenfattet her. Ud over sammenfatningen indeholder denne rapport beskrivelse af fire cases. Den nye viden, som dette projekt giver, kan med fordel bruges til at minimere forskelle i ulykkesrater og forbedre rapporteringspraksis.

Summary

The Safety culture and reporting practice on Danish ships in the Danish International Ship Register (SADIS) project came to its end. The project had the objective to identify differences in the rate of reported injuries among Danish seafarers and their foreign colleagues and to explore the causes in order to direct future safety initiative towards the relevant factors. The project's main hypothesis was that such differences exist and are caused not only by different reporting practices but also by underlying differences in safety behaviour. The quantitative part of the project is described in details in this final report. The findings could confirm, by using most up-to-date information from the last 3 years, that nationality differences in injury rates still exist and cannot be explained only by varying reporting practices. The results also point out a decreasing trend of discrepancy. Previously observed large differences in back injury rates are also verified; in addition, opposite differences in eye injury rates are first reported by this study as a new and unexpected finding. The qualitative investigations of the projects were discussed in the two previous reports. The main findings about the causes of the differences in safety behaviour are summarised here and completed with four case reports. The gap-filling information provided by the project can be favourably utilised to promote the decrease of discrepancy in injury rates, and to improve reporting practices.

Indledning

Af Sisse Grøn, Hanna B. Rasmussen og Balázs Ádám

Kort beskrivelse af forskergruppen og projektforsløb

Projekt SADIS (Sikkerhedskultur og Anmeldepraksis på skibe i Dansk Internationalt Skibsregister) er sat i værk for at søge forklaringer på en konstateret forskel i antal anmeldte arbejdsulykker på danske og udenlandske skibe. Danskere har således flere anmeldte arbejdsulykker end andre nationaliteter, mens søfolk fra Sydøstasien, primært filippinere, relativt set har færrest registrerede ulykker. Det er især et CMSS projekt fra 2008, som danner grundlag for projektet.

Projektet var oprindeligt bemandet med Fabienne Knudsen som projektleder, Sisse Grøn som projektforsker og Gichelle Cruz som forskningsassistent, der skulle lave interviews og hjælpe med feltarbejde i Manila i tre måneder. Halvejs gennem det treårige forløb blev Fabienne syg, hvorefter Sisse Grøn overtog roret som projektleder. I foråret 2012 kom Line Richter om bord på projektet som forskningsassistent. Både Line og Sisse forlod projektet 1. april 2013 efter at have afsluttet de kvalitative analyser og skrevet bidrag til denne rapport. Efter den 1. april overtog Balázs Ádám ledelsen af projektet og har arbejdet med den kvantitative del af projektet. På det tidspunkt var databasen med anmeldte ulykker delvist færdig, og den blev udvidet og opdateret i perioden fra marts til august 2013. Hanna B. Rasmussen har deltaget i arbejdet med indsamling af data og rensning af databasen samt skrivning af rapporten. Studentermedhjælper Randi NF Pedersen har deltaget i indsamlingen af data og har været ansvarlig for indtastning af rapporter i den elektroniske database. Henrik L Hansen har bidraget med sin viden om konstruktion af databasen og har bidraget med kommentarer og idéer til oprettelse af databasen og kodning af kategorier.

Formål og opbygning af denne rapport

Formålet med denne rapport er: Afrapportering af projektets kvantitative resultater, beskrivelse af en lille samling konstruerede cases, som kan give et detaljeret indblik i, hvorfor og hvordan det går galt med anmeldelse af arbejdsulykker, opsummering af tidligere resultater fra projektets udgivelser og endelig en overordnet konklusion på projektets resultater. For tydelighedens skyld har vi angivet, hvem der har forfattet hvilke afsnit.

Rapportens første del præsenterer resultater fra den kvantitative del af projektet og er hovedsageligt skrevet af Balázs Ádám med hjælp fra Hanna B. Rasmussen. Anden del af rapporten er udarbejdet af Line Richter og beskriver 4 konstruerede cases om, hvorfor ulykker ikke bliver anmeldt. Tredje del af rapporten opsummerer de tidligere resultater fra projektets udgivelser og er udarbejdet af Hanna B. Rasmussen og Sisse Grøn. Den sidste del af rapporten indeholder konklusionen på hele projektet og er skrevet af Hanna B. Rasmussen og Balázs Ádám.

Kvantitativ analyse af arbejdsulykker i relation til søfarendes nationalitet

Skrevet af Balázs Ádám

Formål

Den kvantitative del af "Sikkerhedskultur og Anmeldepraksis på danske skibe i Dansk Internationalt Skibsregister" har til formål at undersøge forekomsten af arbejdsulykker i den danske handelsflåde rapporteret i perioden 2010–2012. Undersøgelsen fokuserer på, om nationalitet påvirker risikoen for at blive involveret i en ulykke, og diskuterer mulige forklaringer på de fundne forskelle.

Forekomsten af arbejdsulykker på skibe – litteraturstudie

For at være i stand til at fortolke resultaterne af denne undersøgelse, gennemgår vi først resultater fra andre undersøgelser. Det kan give et generelt billede over situationen i forhold til arbejdssikkerhed til søs. I dette afsnit gengives de vigtigste resultater fra tidligere undersøgelser med særlig vægt på forskellene i arbejdsulykker mellem sømænd af forskellige nationaliteter.

Arbejde på havet indebærer en øget risiko for at komme til skade. Selvom sikkerheden på de maritime arbejdspladser sammenlignet med andre arbejdspladser er forbedret, har søfart stadig en højere arbejdsulykkesrate. I en stor international undersøgelse havde 9,1 % af de søfarende selvrapporteret skade i løbet af sidste sejlads, og 4,3 % havde mindst en dags sygfravær [1]. Disse tal viser tydeligt, at der er en høj arbejdsulykkesrate blandt søfolk. Søfolk på britiske handelsskibe havde en 23,9 gange højere risiko for at dø på grund af en arbejdsulykke i sammenligning med alle arbejdstagere i gennemsnit i Storbritannien [2]. Den øgede risiko blev også dokumenteret i Danmark. Hansen et al. fandt, at risiko for erhvervsrelateret dødsfald for en søfarende om bord på danske handelsskibe var 11,5 højere i forhold til danske mandlige arbejdstagere på land i perioden 1986–1993 [3].

Som en tilsvarende analyse senere påpegede, forblev hyppigheden mere end seksdoblet i perioden 2002–2009 på trods af en betydelig forbedring [4].

Der er flere faktorer, der kan bidrage til forekomsten af arbejdsulykker, såsom medarbejdernes sikkerhedsadfærd, arbejdsmiljø- og leveforhold på arbejdspladsen, sikkerhedsforanstaltninger og tilstedeværelse af ledelsessystemer. I årsagssammenhæng i forhold til arbejdsulykker spiller den menneskelige faktor en særlig vigtig rolle [5]. Medarbejderadfærd bestemmes af flere forhold, såsom individuelle fysiske og mentale egenskaber samt forskellige aspekter af den sociale og kulturelle kontekst, hvori disse mennesker er vokset op.

Forskelle i arbejdsulykkesrater mellem medarbejdere med forskellig nationalitet er blevet påpeget i tidligere undersøgelser. Generelt har arbejdsskader en højere incidentrate i udviklingslandene, hvilket hovedsagelig skyldes de dårligere sikkerhedsledelsessystemer og begrænset myndighedskontrol [6]. Men flere undersøgelser har påvist, at der også forekommer betydelige forskelle mellem nationaliteter i arbejdsstyrken i det samme land, hvor ovennævnte determinanter må antages at være ens for alle [7]. Den erhvervsbetingede dødelighed blev fundet højere blandt udenlandske arbejdstagere og nogle minoriteter i flere undersøgelser, mens forskellene for nonfatale skader var mindre konsistente. Nationalitetens betydning for involvering i en ulykke i den maritime arbejdsstyrke er et særligt vigtigt spørgsmål, når man tager bredden af forskellige nationaliteter blandt søfolk i betragtning.

Der findes kun få undersøgelser, der fokuserer på ulykker blandt søfarende med forskellige nationaliteter. Disse undersøgelser er hovedsagelig fra 1990'erne og begyndelsen af 2000'erne, men resultaterne er ens. Hansen et al. har observeret, at de udenlandske søfolk har halv så stor risiko for at komme til skade i forhold til de danske søfolk på skibe under dansk flag, og det gjaldt såvel ikke-passagerskibe og passagerskibe [8]. Den observerede forskel viste sig stadig at være signifikant efter justering af forskellige potentielle bagvedliggende faktorer. I en senere undersøgelse af samme forfatter, der baserer sig på data fra 2003, forekommer de samme signifikante forskelle i personskader mellem Vest- og Østeuropæiske samt sydøstasiatiske medarbejdere, og resultatet forblev signifikant efter korrektion for skibsstørrelse, job og alder [9]. Østeuropæerne havde efter korrektion en incidentrate ratio på 0,65 og sydøstasiaterne 0,29 i forhold til vesteuropæerne. Værdierne steg til henholdsvis 0,82 og 0,36, når man kun tog de alvorlige skader i betragtning, men forskellen mellem vesteuropæiske og sydøstasiatiske søfolk forblev statistisk signifikant. En anden undersøgelse i den maritime sektor har også påpeget lavere risiko for arbejdsskader blandt filippinske arbejdere på et krydstogtskib registreret i Bahamas [10]. Selv om de filippinske medarbejdere udgjorde halvdelen af besætningen, bidrog de kun til 35 % af det samlede antal ulykker [10].

De ovenfor præsenterede resultater af litteraturstudiet indikerer en høj forekomst af arbejdsulykker blandt søfolk og en markant forskel i antallet af ulykker blandt forskellige nationaliteter. Baggrunden for disse forskelle mellem dansk/vesteuropæiske og sydøstasiatiske medarbejdere blev undersøgt ved den kvalitative del af SADIS-projektet, som opsummeres senere i denne rapport. Den aktuelle kvantitative analyse af de rapporterede ulykker til søs giver en opdatering af vores tidligere viden og baserer sig på ulykker i perioden 2010–2012. Analysen anvender statistiske test for at belyse forskelle mellem nationaliteter, for på denne måde at bekræfte eller afkræfte projektets hypotese. Undersøgelsen af de alvorlige skader giver også en mulighed for at bidrage til fortolkningen af forskellene. Sidst, men ikke mindst, omfatter analysen to specielle tilfælde af skader, nemlig ryg- og øjenskader, for hvilke nationalitetsafhængigheden træder frem.

Data og metode

Data kilde

For at være i stand til at beregne risiko for at komme til skade blandt søfolk, er der brug for data om antal af ulykker samt data om de søfarendes nationalitetssammensætning. Data om ulykker, der har fundet sted på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) i 2010–2012 stammer fra to kilder.

Den ene kilde er papirbaserede registreringer af arbejdsulykker anmeldt til Søfartsstyrelsen. Ulykker om bord på skibe registreret i DIS skal indberettes til Søfartsstyrelsen, hvis ulykken medfører mindst én dags fravær fra arbejde ud over den dag, ulykken skete (Lost Time Accident LTA), eller gør, at den tilskadekomne ikke er i stand til at udføre sit sædvanlige job i mindst en dag ud over den dag skaden forekom (begrænset arbejdsulykke, Restricted Work Accident RWA). Det sker hyppigt at mildere skader, som ikke er obligatoriske at anmelde, også rapporteres til myndighederne. Til denne undersøgelse blev der inkluderet ulykker anmeldt gennem anmeldelsesblanketter i perioden fra 2010–2012. Heri blev forskellige karakteristika for skaderne dokumenteret. Informationerne blev indtastet i en database for projektet. Ulykkessagerne blev udvalgt manuelt fra Søfartsstyrelsens database bestemt af skibets kaldesignal, som skulle vise at skibet var registreret i DIS. De udvalgte sager, der blev brugt i analysen, indeholder følgende informationer: Den tilskadekommandes CPR-nummer (eller dets 6-cifrede afkortede udgave i tilfælde af udenlandske medarbejdere), navn, køn, stilling og nationalitet, skibsnavn, kaldesignal, rederi, dato for ulykken, beskrivelse af hændelsen og de beskadigede kropsdele, beskrivelse af lægebesøg, ordineret behandling og indikation herfor, LTA/RWA eller anden type af skade, og fraværets længde.

Den anden kilde for undersøgelsen var sager fra Radio Medical, der relaterede sig til en skade, der skete om bord på DIS registrerede skibe i perioden 2010–2012. Oplysninger om cases varierede fra officielle formularer til e-mails udvekslet mellem de kommunikerende parter. Sager fra Radio Medical indeholdt ikke altid de samme oplysninger som anmeldelsesblanketterne, men vi forsøgte at hente så mange af ovennævnte oplysninger fra denne kilde som muligt. Radio Medical sagerne blev manuelt matchet med posterne fra Søfartsstyrelsen ved hjælp af CPR-nummer og i nogle tilfælde navne.

For at være i stand til at beregne risikoen for at komme til skade var data om kildepopulationen nødvendig. I første omgang brugte vi offentligt tilgængelige beskæftigelsesdata fra DIS registrerede ikke-passagerskibe. Data for 2010 og 2011 repræsenterede beskæftigelsen den 30. september i det pågældende år, mens data for 2012 beskæftigelsen var tilgængelige for begyndelsen af året. Medarbejdere blev opdelt efter følgende kategorier: Nationalitet, officer eller ikke-officer og passagerskib eller ikke-passagerskib. I den detaljerede analyse, hvis resultater præsenteres i denne rapport, anvendes "personens risikotid" som et udtryk for personlig risiko.

Søfartsstyrelsen har venligt leveret information om den samlede tid (dage) om bord for de søfarende, som var påmønstret på DIS-registrerede handelsskibe i den undersøgte periode. De kumulative person dage blev opdelt efter det år, hvor påmønstring fandt sted. Herudover opdelt på nationalitet (5 kategorier beskrevet nedenfor), skibsstørrelse (under eller over 3000 bruttotonnage), status som officerer eller menig og alder i 10-års alderskategorier (16–25, 26–35, 36–45, 46–55, 56–65, > 65). Informationen om tid om bord gjorde det muligt at beregne incidensrater som udtrykker medarbejdernes risiko for at komme til skade. De sammenlagte person dage var opdelt efter det år, hvor påmønstringen fandt sted.

Inklusionskriterier

Inklusionskriterierne var som følgende:

- ulykke, som skete på et DIS registreret skib i perioden 2010–2012.

I denne undersøgelse blev en ulykke anset som arbejdsbetinget, hvis den skete for en sømand mens denne var om bord på havet eller i havn. Ulykker, som skete på land, blev udelukket. Skader i forbindelse med piratangreb og enhver anden form for vold blev også udelukket fra analysen. Kun de helbredsfølger, der var direkte relateret til en ulykke, blev inkluderet i undersøgelsen, mens sager, der vedrørte arbejdsrelaterede sygdomme blev taget fra. Ulykker på skibe registreret i et andet land eller skibe, som kun var registreret i det nationale register, blev udelukket fra analyserne.

Databehandling

Databasen indeholder forskellige skibstyper, men detaljerede analyser omfatter kun ulykker anmeldt fra handelsskibe. Der er to grunde hertil: den høje heterogenitet af nationaliteter er sikret på handelsskibe (ikke-passager), og pålidelige data om den tid, besætningen var ombord, var kun tilgængelige for disse skibe.

Sømænd blev grupperet efter stillingsbetingelse som officer eller ikke-officer. Grupperingen bygger på kategorisering brugt af Søfartsstyrelsen og alle stillinger blev kodet efter listen. Navigatører, herunder skibsførere, og maskinmestre blev betragtet som officerer. Alle andre stillinger, herunder catering og servicepersonale, blev betragtet som ikke-officerer.

De ansattes alder blev beregnet på grundlag af de første 6 cifre i deres CPR-nummer og datoen for ulykken. Analysen anvendte 10-årige aldersgrupper, der matchedes med den aldersgruppedeling, som var foretaget af Søfartsstyrelsen (16–25, 26–35, 36–45, 46–55, 56–65, > 65).

Nationaliteterne blev kodet i fem kategorier. Vesteuropæiske søfarende, hvoraf de fleste af dem var danske. Østeuropæiske medarbejdere var de, der kom fra central-og østeuropæiske lande, de fleste fra Polen og Rumænien. Sydøstasiatiske søfolk, som dannede den næststørste gruppe blandt

de søfarende, kom fra Filippinerne, Vietnam, Laos, Cambodja, Thailand, Myanmar, Singapore, Malaysia, Brunei og Indonesien. I praksis repræsenterede denne gruppe overvejende filippinske søfolk. Indiske søfolk sættes som regel i kategorien "anden", men i denne undersøgelse dannede de en særskilt gruppe på grund af det relativt høje antal og deres forskellige kulturelle baggrunde i forhold til sydøstasiatiske søfolk. Alle de resterende søfarende blev placeret i gruppen "andre", der repræsenterede yderligere 6 lande fra hele verden.

Analysen blev foretaget dels på alle ulykker, der opfyldte de ovenfor beskrevne kriterier, og dels på tre underkategorier: de alvorlige skader (LTA), rygskader, og øjenskader. En skade blev betragtet som alvorlig, hvis det blev angivet som en LTA sag på anmeldelsesblanketten og/eller hvis den rapporterede uarbejdsdygtighed var mindst én dag ud over den dag, ulykken skete. Det blev desuden betragtet som alvorligt, hvis sagen førte til lægebehandling eller involverede kontakt til Radio Medical Danmark. Ryg- og øjenskader blev identificeret blandt de sager med en klar indikation for skade af de specifikke kropsdele.

Databasen blev oprettet, og data management blev udført i det statistiske program IBM SPSS Statistics udgave 20.

Statistiske analyser

I den indledende dataanalyse (resultater ikke vist) blev den kumulative incidentrage (risici) beregnet for hver nationalitet. Logistisk regression blev anvendt til test for signifikans i primæranalysen, samt i analyse, hvor der er korrigeret for andre faktorer som fx arbejdsposition.

I den detaljerede analyse blev incidentraten for arbejdsskader beregnet for nationaliteter. Beregningen af rate ratios og test for signifikante forskelle (med brug af 95 %-konfidensintervaller og p-værdier) blev udført ved hjælp af Poisson regression. Den statistiske signifikans blev bestemt på 5 % niveau. Analysen blev foretaget separat for alle ulykker, der opfylder inklusionskriterierne for alvorlige ulykker (som defineret ovenfor) og for ryg- og øjenskader.

De statistiske test blev udført i statistikpakken Stata/IC vers. 12.1.

Resultater

Deskriptiv analyse

I alt 1723 ulykker blev rapporteret fra skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister til Søfartsstyrelsen og til Radio Medical Danmark i løbet af den treårige studieperiode (tabel 1). 78 % (1346) af tilfældene forekom på handelsskibe (ikke-passager) og 22 % (377) på passagerskibe. Ifølge inklusionskriterierne, blev en skade anset for erhvervsrelateret i undersøgelsen, hvis det skete for en sømand, når han eller hun var om bord på havet eller i havn. Derfor blev 37 tilfælde, der opstod på land (28 rapporteret fra ikke-passagerskibe og 9 fra passagerskibe) udelukket fra databasen. Sager med arbejdsrelateret sygdom blev også ekskluderet fra databasen (11 sager, alle rapporteret fra ikke-passagerskibe). Endelig blev skader forårsaget af piratangreb og andre former for vold blev udelukket fra analysen (32 sager, 23 fra ikke-passagerskibe og 9 fra passagerskibe). Herefter forblev 1643 sager i databasen og disse sager blev brugt til yderligere analyse.

Tabel 1 Ulykker opdelt efter skibstype rapporteret til Søfartsstyrelsen og til Radio Medical Danmark i perioden 2010-2012 fra skibe fra Den Danske Internationalt Skibsregister (DIS)

| | Alle | Ekskluderet | | | Inkluderet |
|----------------------|------|-------------|--------|------|------------|
| | | onshore | Sygdom | Vold | |
| Ikke- passagerskiber | 1346 | 28 | 11 | 23 | 1284 |
| Passagerskibe | 377 | 9 | 0 | 9 | 359 |
| Alle | 1723 | 37 | 11 | 32 | 1643 |

Størstedelen af sagerne stammer fra Søfartsstyrelsen (tabel 2). 1232 ud af de 1643 skader (75 %) blev først rapporteret til Søfartsstyrelsen. I 283 sager blev Radio Medical Danmark kontaktet, hvor 128 (17 %) af disse sager også blev rapporteret til Søfartsstyrelsen.

Tabel 2 Ulykker rapporteret fra skibe i DIS i perioden 2010-2012 til Søfartsstyrelsen (SFS) og Radio Medical (RMD), opdelt efter datakilde og skibstype

| | SFS | RMD | Begge | Alle |
|--------------------|------|-----|-------|------|
| Ikke-passagerskibe | 893 | 273 | 118 | 1284 |
| Passagerskibe | 339 | 10 | 10 | 359 |
| Alle | 1232 | 283 | 128 | 1643 |

Det absolutte antal ulykker viste svag stigning i løbet af den treårige undersøgelsesperiode (tabel 3). Antallet af anmeldte ulykker steg fra 518 i 2010 til 559 i 2011 og 566 i 2012.

Tabel 3 Ulykker rapporteret fra DIS skibe til Søfartsstyrelsen og til Radio Medical Danmark i perioden 2010-2012, opdelt efter år og skibstype

| Skibstype | 2010 | 2011 | 2012 | Alle år |
|--------------------|------|------|------|---------|
| Ikke-passagerskibe | 385 | 438 | 461 | 1284 |
| Passagerskibe | 133 | 121 | 105 | 359 |
| Alle | 518 | 559 | 566 | 1643 |

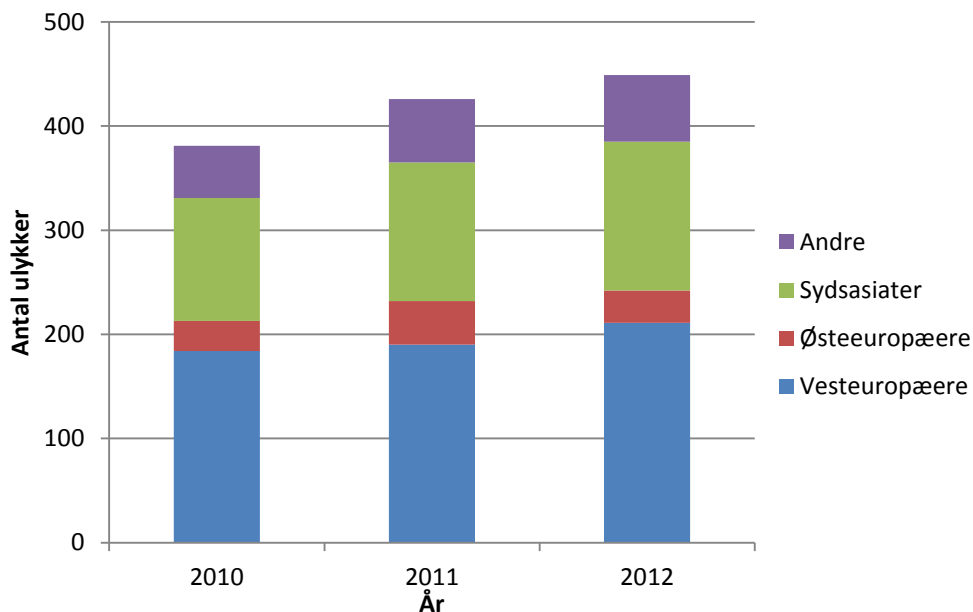
Figur 1 præsenterer det absolutte antal ulykker blandt søfarende kategoriseret i forhold til nationalitet. Størstedelen af de tilskadekomne sømænd kommer fra Vesteuropa (888 tilfælde, 54 %) og Sydøstasien (410 tilfælde, 25 %). Østeuropæiske søfolk har haft 135 ulykker (8,2 %) i løbet af tre år, mens 177 (10,8 %) tilskadekomne medarbejdere tilhørte andre nationaliteter. De fleste af arbejdstagerne i denne kategori kom fra Indien. Der var ingen oplysninger om nationalitet i 33 tilfælde.



Figur 1 Ulykker blandt søfarende fordelt på nationalitetsgrupper rapporteret fra DIS skibe til Søfartsstyrelsen og til Radio Medical Danmark i perioden 2010-2012, opdelt efter år

Som tidligere nævnt blev de fleste ulykker (n=1284) rapporteret fra handelsskibe (tabel 1-3). Besætningen på handelsskibe repræsenterer en bred vifte af nationaliteter, så det giver en ideel population i forhold til at undersøge personskader i forskellige nationalgrupper.

Fordelingen af skader på nationalitetsgrupper blandt søfolk på handelsskibe (figur 2) viser et mønster i stil med det, som sås på figur 1, der indeholdt både passagerskibe og handelsskibe.



Figur 2 Ulykker blandt søfarende fordelt på nationalitetsgrupper rapporteret fra handelsskibe i DIS til Søfartsstyrelsen og til Radio Medical Danmark i perioden 2010-2012, opdelt efter år

I 2010 var der 385 skader på handelsskibe, 438 i 2011 og 461 i 2012. Tendensen var stigende, svarende til det beskrevne for alle typer af skibe. Hovedparten af de forulykkede søfolk kom fra Vesteuropa (n=585 46 %) og Sydøstasien (n=394 31 %). 102 (8 %) af de søfarende fra de østeuropæiske lande kom til skade, mens det gjaldt for 175 (14 %) søfarende fra andre lande i undersøgelsesperioden. Der manglede oplysninger om nationalitet i 28 tilfælde.

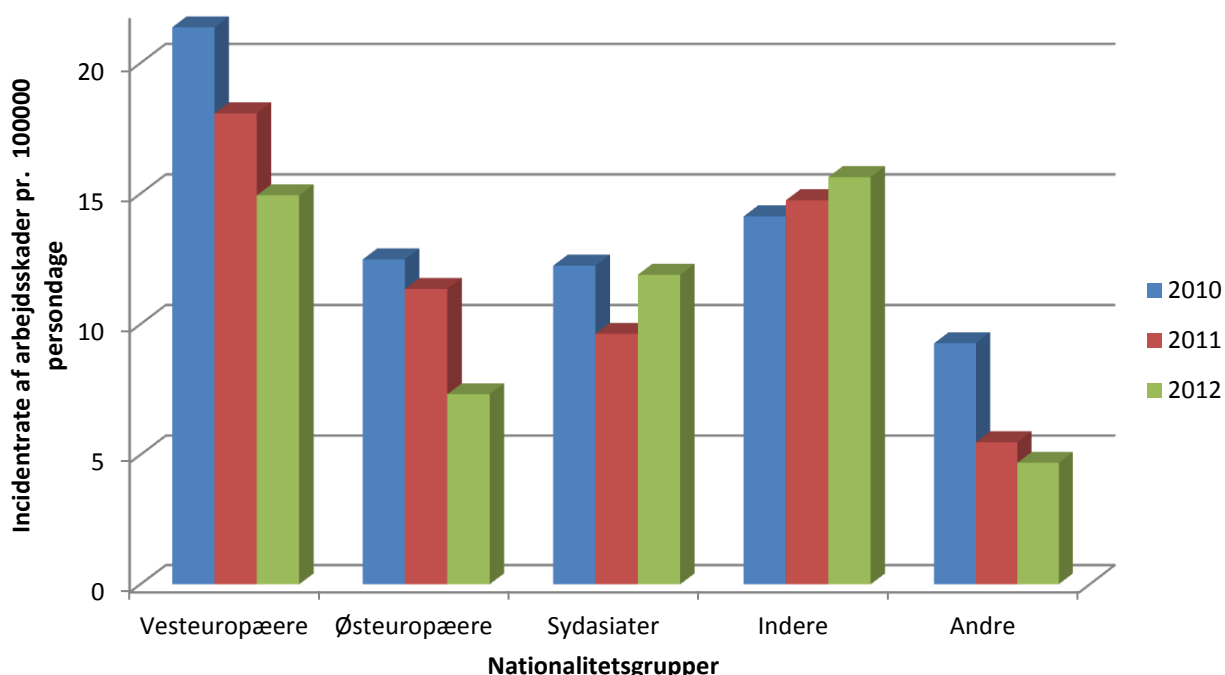
Incidentrate

En præcis estimering af den individuelle risiko for at komme til skade på skibe under dansk flag kan beregnes ved brug af arbejdsulykkesincidentraten i forhold til den tid, sømanden bruger om bord. Den gør det muligt at undersøge, hvordan risikoen ændrer sig over tid i skiftende arbejdspopulationer, samt for beregning af nøjagtige sammenligninger af risici mellem forskellige nationaliteter.

Figur 3 viser ulykkesraten blandt de forskellige nationaliteter i undersøgelsesperioden. Raten er høj blandt vesteuropæiske søfolk (ca. 15 til 20 skader pr. 100.000 persondage) sammenlignet med de andre nationaliteter. Raten er betydeligt lavere blandt østeuropæiske og sydøstasiatiske medarbejdere (omkring 10 skader pr 100.000 persondage). Et interessant resultat er, at de indiske sømænd har et afvigende mønster sammenlignet med de andre sydøstasiatiske søfolk (hovedsagelig filippinske søfolk), da de har en højere rate (ca. 15 skader pr. 100.000 persondage).

”Andet” kategorien består af relativt få søfolk og det mindre antal skader, der derfor figurerer i denne kategori, vil ikke blive taget i betragtning på grund af den lave statistiske styrke.

I den undersøgte periode blev observeret faldende ulykkesrate blandt de vesteuropæiske søfolk. Sammenlignet med de indiske søfolk har denne gruppe en lavere rate i 2010. For de indiske søfarende er ulykkesraten stigerne over årene. Østeuropæiske søfarende har en faldende rate, mens incidentraten for sydøstasiatiske søfarende varierer omkring 10 skader pr. 100.000 person dage (Figur 3).



Figur 3 Incidentrate for arbejdsskader rapporteret fra DIS handelsskibe til Søfartsstyrelsen og til Radio Medical Danmark opdelt på nationalitetsgrupper

Beviser for eksistensen af forskelle i fremkomsten af arbejdsskader inden for forskellige nationaliteter kræver beregninger af sammenhænge og deres statistiske styrke. I undersøgelsen blev incidentrate ratio (IRR) beregnet for hver nationalitet med gruppen af vesteuropæiske søfolk som referencegruppe.

På grund af det relativt lave antal ulykker i visse datakategorier kræver en acceptabel statistisk styrke anvendelse af kumulative data for den treårige periode (tabel 4). Der er en klart lavere ulykkesrate blandt sydøstasiatiske og østeuropæiske søfolk i forhold til deres vesteuropæiske

kolleger. Forskellen er signifikant i den primære analyse, og desuden efter korrektion for bagvedliggende faktorer. De indiske søfarende har en reduceret risiko, som ikke er signifikant i den primære analyse, men først efter korrektion for bagvedliggende faktorer.

Tabel 4 Antal ulykker, person dage, incidentrate og primær og korrigeret rate ratio for arbejdsulykker på DIS skibe i 2010-2012

| National-grupper | Antal | Person-dage | Incidentrate | Incidentrate ratio | | | Incident rate ratio | | | |
|------------------|-------|-------------|--------------|--------------------|--------------------|-------|---------------------|--------------------|--------------|--|
| | | | | 95% CI | p værdi | | 95% CI | p værdi | | |
| | | | | Primær | | | Korrigeret* | | | |
| Vesteuropæisk | 585 | 3325410 | 17,591 | | | | 1 | | | |
| Østeuropæisk | 102 | 1026072 | 9,941 | 0,565*** | 0,458–0,697 | 0 | 0,560 | 0,450–0,697 | 0 | |
| Sydøstasiatisk | 394 | 3547534 | 11,106 | 0,631 | 0,556–0,717 | 0 | 0,647 | 0,568–0,738 | 0 | |
| Indisk | 146 | 982581 | 14,859 | 0,845 | 0,705–1,013 | 0,068 | 0,771 | 0,634–0,937 | 0,009 | |
| Andre | 29 | 506469 | 5,726 | 0,325 | 0,224–0,473 | 0 | 0,326 | 0,222–0,480 | 0 | |
| Alle | 1256 | 9388066 | 13,379 | | | | | | | |

*Korrigeret for skibsstørrelse (>=3000 vs. <3000 bruttotonnage), position (officer vs. ikke-officerer) og alder

**Vesteuropæiske sømænd er reference gruppe

***Signifikante forskelle i fed

I mere specifikke analyser for hvert enkelt år viser der sig en lavere ulykkesrate for sydasiatiske og østeuropæiske søfarende gennem alle årene, mens forskellen for indiske søfarende ikke er signifikant (tabel 5).

Tabel 5 Antal ulykker, person dage, incidentrate og primær og korregeret rate ratio for arbejdsulykker på DIS skibe i 2010-2012 pr. år

| År/National-grupper | Antal | Persondage | Incidentrate | Incidentrate ratio | | | Incidentrate ratio | | | |
|---------------------|-------|------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|
| | | | | 95% CI | p værdi | Primær | 95% CI | p værdi | Korregeret* | |
| 2010 | | | | | | | | | | |
| Vesteuropæisk | 184 | 861180 | 21,366 | | | 1** | | | 1 | |
| Østeuropæisk | 29 | 232365 | 12,480 | 0,584*** | 0,395–0,864 | 0,007 | | 0,485 | 0,311–0,756 | 0,001 |
| Sydøstasiatisk | 118 | 964108 | 12,239 | 0,573 | 0,455–0,722 | 0 | | 0,574 | 0,450–0,730 | 0 |
| Indisk | 42 | 297279 | 14,128 | 0,661 | 0,473–0,925 | 0,016 | | 0,672 | 0,474–0,952 | 0,025 |
| Andre | 8 | 86294 | 9,271 | 0,434 | 0,214–0,881 | 0,021 | | 0,475 | 0,234–0,965 | 0,039 |
| Alle | 381 | 2441226 | 15,607 | | | | | | | |
| 2011 | | | | | | | | | | |
| Vesteuropæisk | 190 | 1051313 | 18,073 | | | 1 | | | 1 | |
| Østeuropæisk | 42 | 370165 | 11,346 | 0,628 | 0,449–0,877 | 0,006 | | 0,658 | 0,468–0,923 | 0,016 |
| Sydøstasiatisk | 133 | 1380943 | 9,631 | 0,533 | 0,427–0,665 | 0 | | 0,542 | 0,431–0,681 | 0 |
| Indisk | 52 | 352660 | 14,745 | 0,816 | 0,600–1,109 | 0,194 | | 0,741 | 0,532–1,030 | 0,075 |
| Andre | 9 | 164204 | 5,481 | 0,303 | 0,155–0,592 | 0 | | 0,290 | 0,143–0,589 | 0,001 |
| Alle | 426 | 3319285 | 12,834 | | | | | | | |
| 2012 | | | | | | | | | | |
| Vesteuropæisk | 211 | 1412917 | 14,934 | | | 1 | | | 1 | |
| Østeuropæisk | 31 | 423542 | 7,319 | 0,490 | 0,337–0,715 | 0 | | 0,519 | 0,356–0,758 | 0,001 |
| Sydøstasiatisk | 143 | 1202483 | 11,892 | 0,796 | 0,644–0,985 | 0,036 | | 0,838 | 0,676–1,040 | 0,107 |
| Indisk | 52 | 332642 | 15,632 | 1,047 | 0,773–1,418 | 0,768 | | 0,875 | 0,625–1,224 | 0,435 |
| Andre | 12 | 255971 | 4,688 | 0,314 | 0,175–0,562 | 0 | | 0,305 | 0,166–0,560 | 0 |
| Alle | 449 | 3627555 | 12,377 | | | | | | | |

*Korregeret for skibsstørrelse (>=3000 vs. <3000 bruttotonnage), position (officer vs. ikke-officerer) og alder

**Vesteuropæiske sømænd er reference gruppe

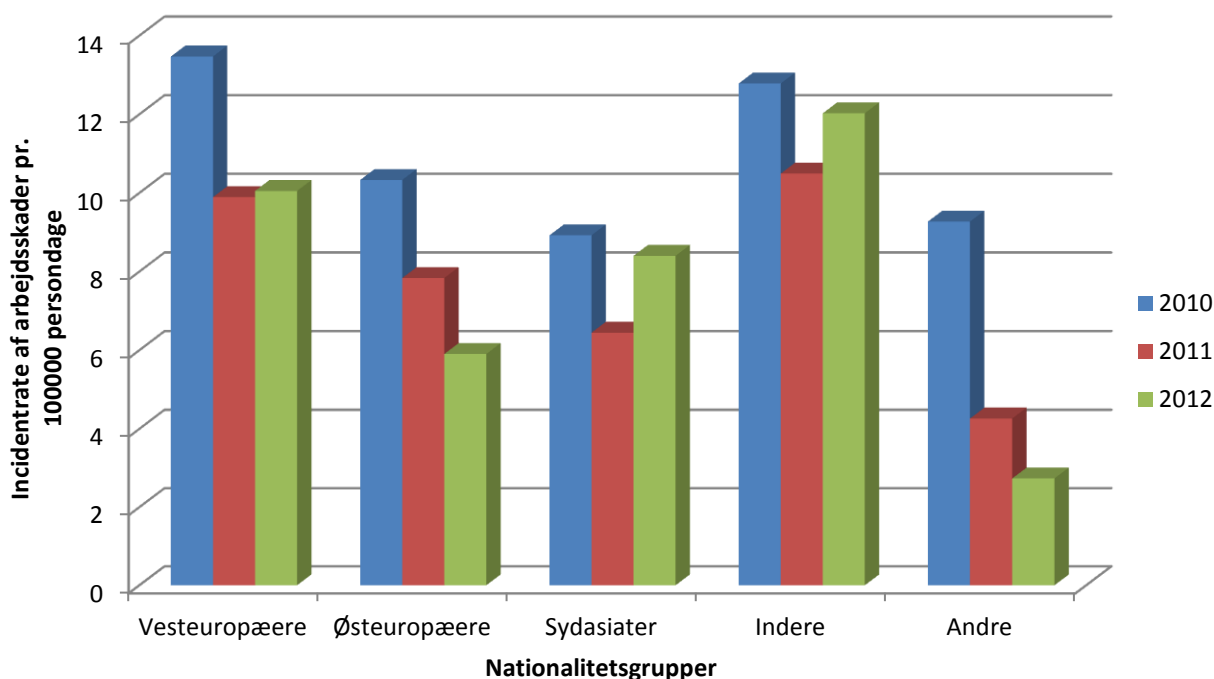
***Signifikante forskelle i fed

Alvorlige ulykker

De observerede forskelle i arbejdsulykkesrater mellem nationaliteter kan skyldes forskelle i anmeldelsespraksis. For at undersøge rapporteringens rolle blev de alvorlige ulykker (LTA) analyseret separat. Som nævnt i metodeafsnittet defineres alvorlig skade som skade, der medfører fravær fra arbejde mere end en dag ud over den dag, hvor ulykken skete. Ud over denne definition blev ulykker, som krævede lægebehandling eller involverede kontakt til Radio Medical Danmark, også kategoriseret som alvorlige ulykker.

Resultaterne viser, at mønsteret er det samme som for alle ulykker, dog er forskellene mindre (figur 4). De indiske søfarende kommer lige så ofte til skade som sømænd fra de vesteuropæiske lande (10 til 13 skader pr 100.000 persondage). Sydøstasiatiske og østeuropæiske sømænd har en lavere ulykkesrate (6 til 10 skader pr. 100.000 persondage).

En faldende tendens kan konstateres blandt de østeuropæiske søfolk, og der er et fald fra 2010 til 2011 blandt de vesteuropæiske søfolk. Incidentraten for de sydøstasiatiske og indiske sømænd varierer over tid uden særlig tendens.



Figur 4 Incidentrate for alvorlige arbejdsskader fra DIS handelsskibe rapporteret til Søfartsstyrelsen og til Radio Medical Danmark opdelt på nationalgrupper

For den kumulative analyse for de tre ulykkesperioder 2010, 2011 og 2012 tilsammen viser det sig, at raten for de sydøstasiatiske og østeuropæiske søfolk er væsentligt lavere end for vesteuropæiske søfolk i både den primære og den korrigerede model (tabel 6). Forskellen mellem de vesteuropæiske og indiske sømænd forsvinder, også efter justering for bagvedliggende faktorer.

Tabel 6 Antal ulykker, person dage, incidentrate og primær og korrigeret rate ratio for alvorlige arbejdsulykker på DIS skibe i 2010-2012

| National-gruppe | Antal | Person dage | Incidentrate | Incidentrate ratio | | | Incidentrate ratio | | |
|-----------------|-------|-------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------|
| | | | | Primær | 95% CI | p værdi | Korrigeret* | 95% CI | p værdi |
| Vesteuropæisk | 362 | 3325410 | 10,886 | 1** | | | 1 | | |
| Østeuropæisk | 78 | 1026072 | 7,602 | 0,698*** | 0,54–0,892 | 0,004 | 0,684 | 0,530–0,884 | 0,004 |
| Sydøstasiatisk | 276 | 3547534 | 7,780 | 0,715 | 0,611–0,836 | 0 | 0,742 | 0,631–0,871 | 0 |
| Indisk | 115 | 982581 | 11,704 | 1,075 | 0,872–1,326 | 0,498 | 0,936 | 0,744–1,178 | 0,573 |
| Andre | 22 | 506469 | 4,344 | 0,399 | 0,259–0,614 | 0 | 0,391 | 0,249–0,614 | 0 |
| Alle | 853 | 9388066 | 9,086 | | | | | | |

*Korrigeret for skibsstørrelse (>=3000 vs. <3000 bruttotonnage), position (officer vs. ikke-officerer) og alder

**Vesteuropæiske sømænd er reference gruppe

***Signifikante forskelle i fed

Når data splittes ud på de enkelte år, viser der sig et heterogent mønster (tabel 7). Dog skal det bemærkes, at antallet af ulykker er lavt, hvilken har indflydelse på den statistiske styrke. De sydøstasiatiske søfolk har væsentligt lavere rate end de vesteuropæiske sømænd i 2010 og 2011, men ikke i 2012. Ulykkerne blandt de østeuropæiske søfarende er betydeligt færre i 2010 (kun korrigeret) og i 2012, men ikke i 2011. Raten for de indiske sømænd er konsekvent ikke signifikant forskellig fra de vesteuropæiske sømænd.

Tabel 7 Antal alvorlige ulykker, person dage, incidentrate og primær og korregeret rate ratio for alvorlige arbejdsulykker på DIS skibe i 2010-2012 pr. år

| År/National-grupper | Antal | Person-dage | Incidentrate | Incidentrate ratio | | | Incidentrate ratio | | |
|---------------------|-------|-------------|--------------|--------------------|-------------------------|--------------|--------------------|-------------------------|--------------|
| | | | | 95% CI | p værdi | Primær | 95% CI | p værdi | Korregeret* |
| 2010 | | | | | | | | | |
| Vesteuropæisk | 116 | 861180 | 13,470 | | | | | | |
| Østeuropæisk | 24 | 232365 | 10,329 | 0,767 | 0,494– 1,190 | 0,236 | 0,594*** | 0,356– 0,991 | 0,046 |
| Sydøstasiatisk | 86 | 964108 | 8,920 | 0,662 | 0,501– 0,875 | 0,004 | 0,665 | 0,497– 0,890 | 0,006 |
| Indisk | 38 | 297279 | 12,783 | 0,949 | 0,658– 1,369 | 0,779 | 0,955 | 0,652– 1,400 | 0,815 |
| Andre | 8 | 86294 | 9,271 | 0,688 | 0,336– 1,409 | 0,307 | 0,752 | 0,367– 1,544 | 0,438 |
| Alle | 272 | 2441226 | 11,142 | | | | | | |
| 2011 | | | | | | | | | |
| Vesteuropæisk | 104 | 1051313 | 9,892 | 1 | | | 1 | | |
| Østeuropæisk | 29 | 370165 | 7,834 | 0,792 | 0,525– 1,195 | 0,267 | 0,849 | 0,560– 1,285 | 0,438 |
| Sydøstasiatisk | 89 | 1380943 | 6,445 | 0,651 | 0,491– 0,865 | 0,003 | 0,675 | 0,505– 0,902 | 0,008 |
| Indisk | 37 | 352660 | 10,492 | 1,061 | 0,729– 1,543 | 0,759 | 0,891 | 0,588– 1,349 | 0,584 |
| Andre | 7 | 164204 | 4,263 | 0,431 | 0,200– 0,926 | 0,031 | 0,397 | 0,174– 0,906 | 0,028 |
| Alle | 266 | 3319285 | 8,014 | | | | | | |
| 2012 | | | | | | | | | |
| Vesteuropæisk | 142 | 1412917 | 10,050 | 1 | | | 1 | | |
| Østeuropæisk | 25 | 423542 | 5,903 | 0,587 | 0,384– 0,898 | 0,014 | 0,627 | 0,409– 0,961 | 0,032 |
| Sydøstasiatisk | 101 | 1202483 | 8,399 | 0,836 | 0,648– 1,079 | 0,168 | 0,892 | 0,688– 1,155 | 0,385 |
| Indisk | 40 | 332642 | 12,025 | 1,196 | 0,842– 1,699 | 0,316 | 0,926 | 0,619– 1,383 | 0,706 |
| Andre | 7 | 255971 | 2,735 | 0,272 | 0,127– 0,581 | 0,001 | 0,249 | 0,110– 0,564 | 0,001 |
| Alle | 315 | 3627555 | 8,684 | | | | | | |

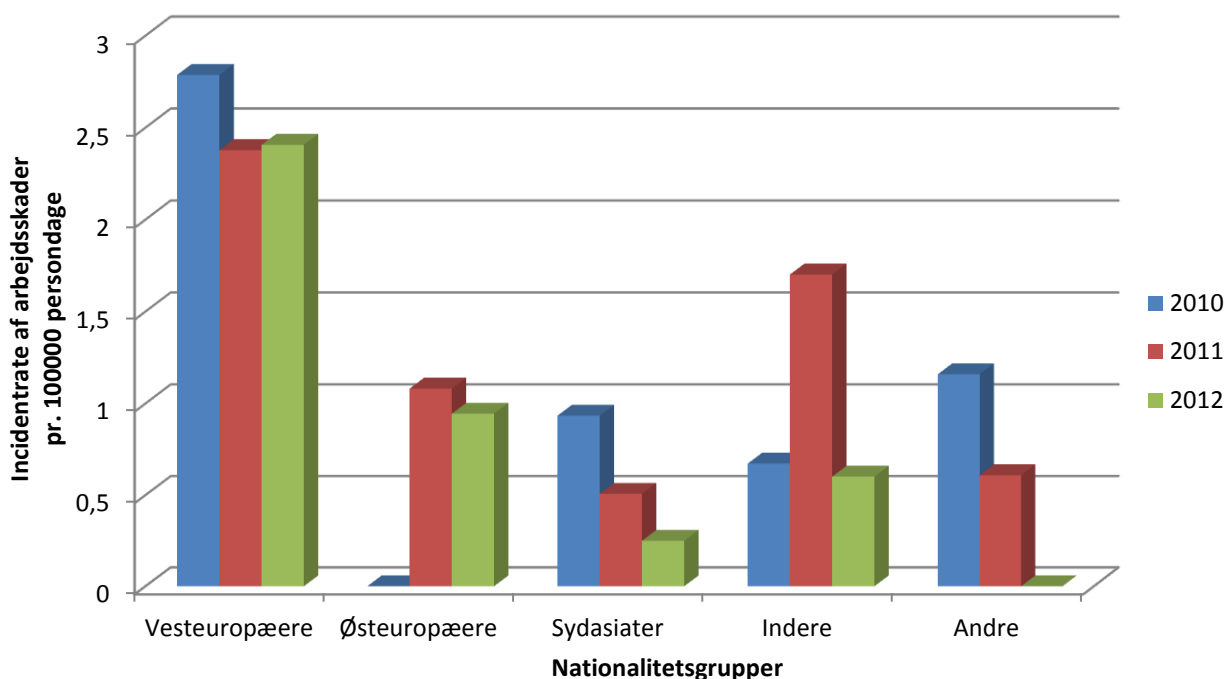
*Korregeret for skibsstørrelse (>=3000 vs. <3000 bruttotonnage), position (officer vs. ikke-officerer) og alder

**Vesteuropæiske sømænd er reference gruppe

***Signifikante forskelle i fed

Rygskader

Der blev foretaget en separat analyse for ulykker, der medførte rygskader. Resultaterne af denne analyse viser endnu stærkere forskelle i nationaliteter sammenlignet med alle ulykker (figur 5). De vesteuropæiske søfolk rapporterer langt flere af den slags skader i forhold til andre nationaliteter (ca. 2,5 skader pr. 100.000 persondage). Incidentraten for alle andre nationaliteter er under 1 skade pr. 100.000 persondage, dog med undtagelse af de indiske søfarende i 2011.



Figur 5 Incidentrate for rygarbejdsskader fra DIS handelsskibe rapporteret til Søfartsstyrelsen og til Radio Medical Danmark opdelt på nationalitetsgrupper

Den statistiske analyse bekræfter resultater fra den deskriptive analyse (tabel 8). Alle nationaliteter har markant lavere ulykkesrater end de vesteuropæiske lande. Deres IRR er lavere, og alle resultater er stærk signifikante.

Tabel 8 Antal rygskader, person dage, incidentrate og primær og korrigeret rate ratio for rygarbejdsulykker på DIS skibe i 2010-2012

| National-gruppe | Antal | Person-dage | Incident rate | Incident rate ratio | | | Incident rate ratio | | |
|-----------------|-------|-------------|---------------|---------------------|--------------------|--------------|---------------------|--------------------|--------------|
| | | | | Primær | 95% CI | p værdi | Korrigeret* | 95% CI | p værdi |
| Vesteuropæisk | 83 | 3325410 | 2,496 | 1** | | | 1 | | |
| Østeuropæisk | 8 | 1026072 | 0,780 | 0,312*** | 0,151–0,645 | 0,002 | 0,324 | 0,157–0,670 | 0,002 |
| Sydøstasiatisk | 19 | 3547534 | 0,536 | 0,215 | 0,130–0,353 | 0 | 0,211 | 0,126–0,351 | 0 |
| Indisk | 10 | 982581 | 1,018 | 0,408 | 0,212–0,786 | 0,007 | 0,423 | 0,219–0,816 | 0,010 |
| Andre | 2 | 506469 | 0,395 | 0,158 | 0,039–0,643 | 0,010 | 0,164 | 0,040–0,668 | 0,012 |
| Alle | 122 | 9388066 | 1,300 | | | | | | |

*Korrigeret for skibsstørrelse (>=3000 vs. <3000 bruttotonnage), position (officer vs. ikke-officerer) og alder

**Vesteuropæiske sømænd er reference gruppe

***Signifikante forskelle i fed

De betydelige forskelle forsvinder stort set, når der udføres separate analyser for hvert år, men man skal være opmærksom på de lave antal cases og dermed reducerede statistiske styrke (store konfidensintervaller) (tabel 9). Resultaterne viser, at kun de sydøstasiatiske søfolk rapporterede signifikant færre rygskader end vesteuropæiske arbejdstagere i alle undersøgte år. Forskellen i ulykkesrater for alle andre nationaliteter var ikke signifikant.

Tabel 9 Antal rygskader, person dage, incidentrate og primær og korrigeret rate ratio for rygarbejdsulykker på DIS skibe i 2010-2012 pr. år

| År/National-grupper | Antal | Person-dage | Incidentrate | Incidentrate ratio | | | Incidentrate ratio | | |
|---------------------|-------|-------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------|
| | | | | 95% CI | p værdi | Primær | 95% CI | p værdi | Korrigeret* |
| 2010 | | | | | | | | | |
| Vesteuropæisk | 24 | 861180 | 2,787 | | | | | | |
| Østeuropæisk | 0 | 232365 | 0 | 1** | | | 1 | | |
| Sydøstasiatisk | 9 | 964108 | 0,934 | 0,335*** | 0,156–0,721 | 0,005 | 0,310 | 0,139–0,694 | 0,004 |
| Indisk | 2 | 297279 | 0,673 | 0,241 | 0,057–1,021 | 0,053 | 0,252 | 0,059–1,067 | 0,061 |
| Andre | 1 | 86294 | 1,159 | 0,416 | 0,056–3,074 | 0,390 | 0,434 | 0,059–3,209 | 0,413 |
| Alle | 36 | 2441226 | 1,475 | | | | | | |
| 2011 | | | | | | | | | |
| Vesteuropæisk | 25 | 1051313 | 2,378 | 1 | | | 1 | | |
| Østeuropæisk | 4 | 370165 | 1,081 | 0,454 | 0,158–1,306 | 0,143 | 0,473 | 0,164–1,363 | 0,166 |
| Sydøstasiatisk | 7 | 1380943 | 0,507 | 0,213 | 0,092–0,493 | 0 | 0,222 | 0,096–0,515 | 0 |
| Indisk | 6 | 352660 | 1,701 | 0,715 | 0,294–1,744 | 0,461 | 0,745 | 0,304–1,822 | 0,519 |
| Andre | 1 | 164204 | 0,609 | 0,256 | 0,035–1,890 | 0,182 | 0,268 | 0,036–1,978 | 0,196 |
| Alle | 43 | 3319285 | 1,295 | | | | | | |
| 2012 | | | | | | | | | |
| Vesteuropæisk | 34 | 1412917 | 2,406 | 1 | | | 1 | | |
| Østeuropæisk | 4 | 423542 | 0,944 | 0,392 | 0,139–1,106 | 0,077 | 0,404 | 0,143–1,141 | 0,087 |
| Sydøstasiatisk | 3 | 1202483 | 0,249 | 0,104 | 0,032–0,338 | 0 | 0,107 | 0,033–0,348 | 0 |
| Indisk | 2 | 332642 | 0,601 | 0,250 | 0,060–1,040 | 0,057 | 0,257 | 0,062–1,072 | 0,062 |
| Andre | 0 | 255971 | 0 | 0 | | | 0 | | |
| Alle | 43 | 3627555 | 1,185 | | | | | | |

*Korrigeret for skibsstørrelse (>=3000 vs. <3000 bruttotonnage), position (officer vs. ikke-officerer) og alder

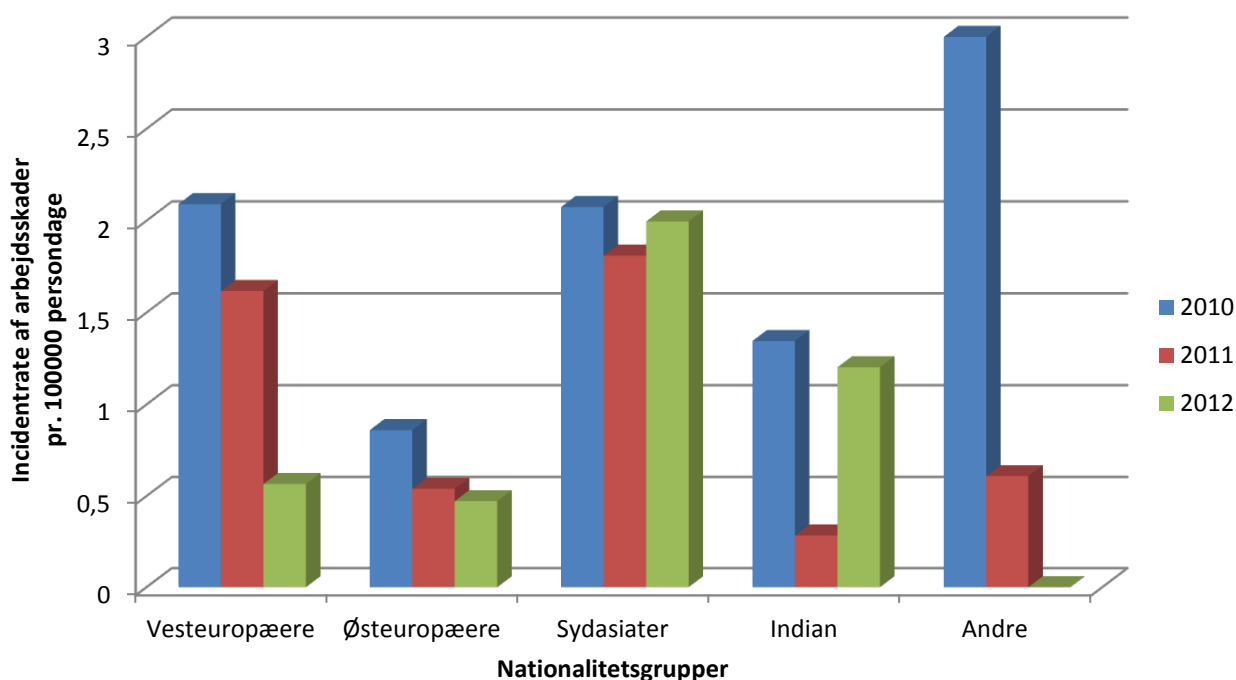
**Vesteuropæiske sømænd er reference gruppe

***Signifikante forskelle i fed

Øjenskader

Ud over rygskader blev der også undersøgt øjenskader. I dette tilfælde er det nationalitetsbetingede mønster et helt andet sammenlignet med de før præsenterede resultater (figur 6). De sydøstasiatiske søfarende har den højeste rate i gennemsnit i den undersøgte periode (tæt på 2 skader pr. 100.000 persondage), mens andre nationaliteter har lavere værdier.

Ulykkesraten blandt de sydøstasiatiske søfarende er ikke kun den højeste blandt nationaliteterne, men stagnerer også over tid, mens de vesteuropæiske sømænd oplever en betydelig nedgang fra 2 til 0,5 skader pr. 100.000 persondage. Ulykkesraten for østeuropæiske søfolk falder også, mens den varierer betydeligt hos de indiske søfolk.



Figur 6 Incidentrate for øjenarbejdsskader fra DIS handelsskibe rapporteret til Søfartsstyrelsen og til Radio Medical Danmark opdelt på nationalgrupper

Når man undersøger alle tre år samlet, viser det sig, at kun ulykkesraten for de sydøstasiatiske søfarende adskiller sig væsentligt fra den vesteuropæiske ulykkesrate (tabel 10). Men i dette tilfælde er forskellen i den modsatte retning sammenlignet med andre skadetyper, dvs. de sydøstasiatiske søfolk har den højeste risiko for at blive udsat for øjenskader. Ulykkesraten for alle andre nationaliteter viser ingen signifikante forskelle.

Tabel 10 Antal øjenskader, person dage, incidentrate og primær og korrigeret rate ratio for øjenarbejdsulykker på DIS skibe i 2010-2012

| National-grupper | Antal | Person-dage | Incident rate | Incident rate ratio | | | Incident rate ratio | | |
|------------------|-------|-------------|---------------|---------------------|-------------------------|--------------|---------------------|-------------------------|--------------|
| | | | | 95% CI | p værdi | | 95% CI | p værdi | |
| | | | | Primær | | | Korrigeret* | | |
| Vesteuropæisk | 43 | 3325410 | 1,293 | | | | 1 | | |
| Østeuropæisk | 6 | 1026072 | 0,585 | 0,452 | 0,192– 1,062 | 0,069 | 0,426 | 0,168– 1,083 | 0,073 |
| Sydøstasiatisk | 69 | 3547534 | 1,945 | 1,504*** | 1,028– 2,201 | 0,036 | 1,627 | 1,091– 2,425 | 0,017 |
| Indisk | 9 | 982581 | 0,916 | 0,708 | 0,345– 1,453 | 0,347 | 0,623 | 0,278– 1,395 | 0,25 |
| Andre | 5 | 506469 | 0,987 | 0,763 | 0,302– 1,927 | 0,568 | 0,864 | 0,340– 2,196 | 0,759 |
| Alle | 132 | 9388066 | 1,406 | | | | | | |

*Korrigeret for skibsstørrelse (>=3000 vs. <3000 bruttotonnage), position (officer vs. ikke-officerer) og alder

**Vesteuropæiske sømænd er reference gruppe

***Signifikante forskelle i fed

Når ulykkesraten for øjenskader sammenlignes pr. År findes en væsentligt højere ulykkesrate for de sydøstasiatiske søfolk kun i 2012, men ikke i 2010 eller 2011 (tabel 11). Både i den primære model og den korrigerede model er IRR for øjenskader for de sydøstasiatiske sømænd over 1 i 2011. Selv om resultaterne indikerer den faldende tendens i referencegruppen, er tendensen hos de sydøstasiatiske søfolk stagnerende. Der er ingen signifikante forskelle mellem andre nationaliteter og de vesteuropæiske søfolk.

Tabel 11 Antal øjenskader, person dage, incidentrate og primær og korregeret rate ratio for øjenarbejdsulykker på DIS skibe i 2010-2012 pr. år

| År/ National-gruppe | Antal | Person-dage | Incident rate | Incidentrate ratio | | | Incidentrate ratio | | |
|---------------------|-------|-------------|---------------|--------------------|-------------------------|--------------|--------------------|-------------------------|--------------|
| | | | | 95% CI | p værdi | Primær | 95% CI | p værdi | Korrigeret* |
| 2010 | | | | | | | | | |
| Vesteuropæisk | 18 | 861180 | 2,090 | | | 1** | | | 1 |
| Østeuropæisk | 2 | 232365 | 0,861 | 0,412 | 0,096– 1,775 | 0,234 | 0,218 | 0,029– 1,637 | 0,139 |
| Sydøstasiatisk | 20 | 964108 | 2,074 | 0,992 | 0,525– 1,876 | 0,981 | 0,945 | 0,487– 1,833 | 0,867 |
| Indisk | 4 | 297279 | 1,346 | 0,644 | 0,218– 1,902 | 0,426 | 0,681 | 0,229– 2,023 | 0,489 |
| Andre | 4 | 86294 | 4,635 | 2,218 | 0,751– 6,553 | 0,150 | 2,346 | 0,789– 6,971 | 0,125 |
| Alle | 48 | 2441226 | 1,966 | | | | | | |
| 2011 | | | | | | | | | |
| Vesteuropæisk | 17 | 1051313 | 1,617 | | | 1 | | | 1 |
| Østeuropæisk | 2 | 370165 | 0,540 | 0,334 | 0,077– 1,446 | 0,143 | 0,405 | 0,092– 1,784 | 0,232 |
| Sydøstasiatisk | 25 | 1380943 | 1,810 | 1,120 | 0,605– 2,073 | 0,719 | 1,304 | 0,675– 2,521 | 0,430 |
| Indisk | 1 | 352660 | 0,284 | 0,175 | 0,023– 1,318 | 0,091 | 0,213 | 0,028– 1,618 | 0,135 |
| Andre | 1 | 164204 | 0,609 | 0,377 | 0,050– 2,823 | 0,343 | 0,459 | 0,060– 3,488 | 0,452 |
| Alle | 46 | 3319285 | 1,386 | | | | | | |
| 2012 | | | | | | | | | |
| Vesteuropæisk | 8 | 1412917 | 0,566 | | | 1 | | | 1 |
| Østeuropæisk | 2 | 423542 | 0,472 | 0,834 | 0,177– 3,927 | 0,818 | 0,953 | 0,198– 4,586 | 0,952 |
| Sydøstasiatisk | 24 | 1202483 | 1,996 | 3,525*** | 1,584– 7,846 | 0,002 | 4,026 | 1,735– 9,344 | 0,001 |
| Indisk | 4 | 332642 | 1,202 | 2,124 | 0,640– 7,053 | 0,219 | 1,213 | 0,252– 5,838 | 0,810 |
| Andre | 0 | 255971 | 0 | 0 | | | 0 | | |
| Alle | 38 | 3627555 | 1,048 | | | | | | |

*Korrigeret for skibsstørrelse (>=3000 vs. <3000 bruttotonnage), position (officer vs. ikke-officerer) og alder

**Vesteuropæiske sømænd er reference gruppe

***Signifikante forskelle i fed

Diskussion

Resultaterne viser et svagt stigende antal ulykker rapporteret fra DIS skibe i perioden 2010–2012. Hovedparten af ulykkerne forekommer blandt vesteuropæiske og sydøstasiatiske søfolk, som også repræsenterer den største andel af arbejdsstyrken på de danske handelsskibe. Ulykke risikoen for om bord på et skib varierer betydeligt mellem de nationale grupper. De vesteuropæiske søfolk kommer til skade oftere end deres kolleger fra andre lande. Dette resultat er i overensstemmelse med tidligere studier fra Danmark og bekræfter, at tendensen stadig er den samme. Ulykkesraten hos de vesteuropæiske søfolk viser dog en faldende tendens i perioden fra 2010–2012, så forskellene synes at mindske med tiden.

Der kan være forskellige forklaringer på de observerede nationale forskelle i ulykkesrisiko. Det kan være et reelt fænomen, som skyldes forskelle i de ansattes sikkerhedsadfærd og/eller deres kondi. Den kvalitative del af SADIS projektet undersøger bl.a. forskelle i sikkerhedskultur blandt de forskellige nationaliteter [11]. Dog kan resultaterne skyldes Confounding effekt eller rapportering bias.

Den præsenterede kvantitative analyse har forsøgt at udelukke muligheden for effekten af bagvedliggende faktorer beskrevet i andre studier. Disse faktorer er type og størrelse af skibet samt den søfarendes alder og position om bord. Det er velkendt i den maritime sektor, at ulykker forekommer hyppigere blandt medarbejdere med fysisk arbejde dvs. ikke-officerer [1]. På danske skibe er danske og andre vesteuropæiske søfarende som regel i officer stillinger, mens østeuropæiske og især asiatiske søfolk ofte arbejder i lavere rangerende job. Selvom korrelationen mellem ulykker og nationalgrupper i regressionsanalysen blev korrigeret for ovenstående faktorer, var der stadig signifikante statistiske forskelle. Dette indikerer, at ulige fordeling af disse karakteristika ikke alene forklarer fænomenet.

En anden mulig årsag til den observerede lavere ulykkesrate blandt sydøstasiatiske søfolk er, at de rapporterer ulykker i mindre grad. Tidligere resultater påpeger, at ulykker systematisk underrapporteres på nogle skibstyper, som fx tørlastskibe, samt af nogle nationalitetsgrupper blandt besætningsmedlemmer, typisk filippinere og andre udenlandske sømænd [12]. En indirekte måde at undersøge indflydelsen af forskellige rapporteringsmønstre er analysen af alvorlige skader (mere end en dags fravær LTA), selv om der kan være problemer med at definere, hvornår man er off duty om bord. Generelt bliver alvorlige skader i højere grad indberettet, når lægehjælp er påkrævet, og der derfor ofte er ringere mulighed for at skjule begivenheden. De nationale forskelle i antallet af alvorlige skader viste sig at være mindre end forskellene i de samlede personskader. Ikke desto mindre forblev forskellene stadig signifikante for sydøstasiatiske og østeuropæiske sømænd, men ikke for de indiske søfarende. Resultaterne tyder på, at rapporteringsvaner bidrager til de observerede forskelle, men at de ikke kan forklare dem alene.

I denne undersøgelse blev de indiske søfolk kategoriseret i en separat kategori, og resultaterne viste sig interessante. De indiske sømænd plejede typisk ved tidligere undersøgelser at være kategoriseret som asiaterne sammen med filippinere eller at være placeret i "anden" nationalitetsgruppe, hvilket har gjort, at data om deres sikkerhedsadfærd ikke har været tilgængelig. Vores resultater peger på, at indiske og sydøstasiatiske (filippinske) søfarende har bemærkelsesværdige forskelle i ulykkesraten, hvor indere sammenlignet med andre asiatiske søfolk kommer oftere til skade. Deres ulykkesrate for alvorlige skader viste sig ikke at være forskellig fra de vesteuropæiske sømænd. Det indikerer, at sikkerhedsadfærden blandt indiske søfolk ikke ser ud til at være mere effektiv i forhold til at undgå ulykker end sikkerhedsadfærden hos vesteuropæiske søfolk.

Der blev især identificeret store forskelle blandt nationaliteter i forhold til rygskader. I denne sammenhæng viste ulykkesraten for vesteuropæiske søfolk sig at være langt højere end for alle andre nationaliteter. Det er svært at forklare disse forskelle alene baseret på kvantitative resultater, selv om forskelle i søfolkenes fysiske konstitution, vilje til rapportering, samt eksempelvis forskelle i løfteknikker kunne være mulige forklaringer.

Mønsteret for øjenskader viste sig at være modsat mønstret for alle andre skadetyper. I dette tilfælde viste ulykkesraten for de sydøstasiatiske søfolk sig at være den højeste, og således også betydeligt højere sammenlignet med de vesteuropæiske sømænd. Da forskellen forblev signifikant efter justering for potentielle confounders, bl.a. rang, kan det resultat ikke kun forklares ved, at filippinske søfolk oftere arbejder i lavere rang, og hermed har en højere risiko for øjenskader i almindelighed. Yderligere undersøgelser er nødvendige for at undersøge årsagerne bag denne observation.

Det kan konkluderes, at der er betydelige forskelle i ulykkesrater mellem nationaliteter på ikke-passagerskibe, der sejler under dansk flag. Resultaterne indikerer, at det fænomen, som blev beskrevet først i 90'erne stadig gør sig gældende i perioden fra 2010–2012. Den markant højere ulykkesrate blandt de vesteuropæiske sømænd kan kun delvis forklares med potentielle forskelle i rapportering, så årsagerne må sandsynligvis omfatte forskelle i sikkerhedsadfærd. De vigtigste resultater af den kvantitative analyse kan opsummeres som følgende:

- Vesteuropæiske søfolk ansat på DIS ikke-passagerskibe har en højere ulykkesrisiko end søfolk af andre nationaliteter
- Mønsteret er det samme for alvorlige skader, bortset fra at de indiske søfarende har lige så høj risiko for at blive udsat for en alvorlig ulykke som vesteuropæerne
- Forskelle i rapporteringsmønstre kan til dels, men ikke helt, forklare forskellen i ulykkesraten
- Rygskader er hyppigere blandt vesteuropæiske søfolk i forhold til andre nationaliteter
- Øjenskader synes at være hyppigere blandt sydøstasiatiske søfolk

Den kvalitative del af SADIS projektet har udforsket årsager til den mere sikre adfærd blandt Filippinere.

Den kvantitative artikel

Association between nationality and occupational injury risk on Danish non-passenger merchant ships, International Maritime Health (indsendt, venter på review)

Den første artikel i den kvantitative del af SADIS projektet er blevet sendt til International Maritime Health Journal og er under review proces. Den opsummerer de foreløbige resultater af den kvantitative analyse af forekomst af arbejdsulykker i den danske handelsflåde i perioden 2010–2012 i relation til nationalitet.

Ariklen bygger på data om arbejdsskader indrapporterer fra DIS skibe til Søfartsstyrelsen. Til at beregne kumulative incidentrater for danske, ikke-danske EU-og ikke-EU-søfarende, der arbejder på ikke-passagerskibe blev anvendt offentligt tilgængelige beskæftigelsesdata

De fleste ulykker i den danske handelsflåde involverede danske og ikke-EU søfarende. Ulykkesraten var omkring 70 pr. 1000 søfarende for danske søfolk, mens raten var omkring 30 pr. 1000 søfarende for ikke-danske søfarende. Den relative risiko i den primære analyse og efter korrektion for bagvedliggende faktorer analyse var signifikant lavere for EU (0,33–0,46, 0,26–0,39), og for ikke-EU (0,41–0,53; 0,54–0,65) søfarende i forhold til danske søfolk. I tilfælde af alvorlige skader faldt forskellen, men forblev signifikant i de fleste tilfælde.

Ulykkesraterne viser betydelige nationale forskelle for skibe i handelsflåden registreret i DIS. Forskellene kunne kun delvis forklares med varierende rapporteringspraksis. Resultaterne bekræfter resultaterne af tidligere undersøgelser og peger på behovet for effektive interventioner for højrisikogrupper.

References

1. Jensen OC, Sorensen JF, Canals ML, Hu YP, Nikolic N, Thomas M. Incidence of self-reported occupational injuries in seafaring--an international study. *Occupational medicine*. 2004;54(8):548-55. doi:10.1093/occmed/kqh090
2. Roberts SE, Hansen HL. An analysis of the causes of mortality among seafarers in the British merchant fleet (1986-1995) and recommendations for their reduction. *Occupational medicine*. 2002;52(4):195-202.
3. Hansen HL. Surveillance of deaths on board Danish merchant ships, 1986-93: implications for prevention. *Occupational and environmental medicine*. 1996;53(4):269-75.
4. Borch DF, Hansen HL, Burr H, Jepsen JR. Surveillance of maritime deaths on board Danish merchant ships, 1986-2009. *International maritime health*. 2012;63(1):7-16.
5. Hetherington C, Flin R, Mearns K. Safety in shipping: the human element. *Journal of safety research*. 2006;37(4):401-11. doi:10.1016/j.jsr.2006.04.007
6. Hämäläinen P, Takala J, Saarela KL. Global estimates of occupational accidents. *Safety Science*. 2006;44(2):137-56. doi:10.1016/j.ssci.2005.08.017
7. 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. doi:10.5271/sjweh.1112
8. Hansen HL, Nielsen D, Frydenberg M. Occupational accidents aboard merchant ships. *Occupational and environmental medicine*. 2002;59(2):85-91.
9. Hansen HL, Laursen LH, Frydberg M, Kristensen S. Major differences in rates of occupational accidents between different nationalities of seafarers. *International maritime health*. 2008;59(1-4):7-18.
10. Dahl E, Ulven A, Horneland AM. Crew accidents reported during 3 years on a cruise ship. *International maritime health*. 2008;59(1-4):19-33.

Den kvalitative del

Af Hanna B. Rasmussen

Introduktion

Den kvalitative del i denne rapport består af en beskrivelse af en række ulykkescases, som er konstrueret til brug for rapporten, samt en opsummering af tidligere resultater. De resultater, der præsenteres her, bygger på i alt 74 interviews fordelt som følger:

- 43 interviews fortaget under feltarbejde (mellem 2–21 dage) på 7 skibe
- 15 interviews med sømænd, som har oplevet ulykker, der ikke er blevet anmeldt eller er blevet anmeldt for sent både i Danmark og på Filippinerne
- 16 gruppediskussioner med nøglepersoner inden for feltet

De kvalitative data blev indsamlet af Fabienne Knudsen, Sisse Grøn, Line Richter og Gichelle Cruz i perioden fra 2010–2012.

Cases

Af Line Richter

Introduktion til cases

Denne del af hovedrapporten består af en række cases, som vi har konstrueret på baggrund af 12 interviews med filippinske og danske søfarende, der har haft en arbejdsulykke, hvor ulykken ikke er blevet anmeldt, er blevet efteranmeldt eller hvor noget andet er gået galt i processen omkring anmeldelse. Vi har fået kendskab til sagerne via en af de søfarendes fagforeninger. Derfor vil man se, at fagforeningen spiller en rolle i adskillige cases. Hver enkelt case fremstår som et forløb omkring en arbejdsulykke og den efterfølgende sag, men er sammensat således, at elementer fra forskellige søfarendes erfaringer med en eller flere arbejdsskader kan indgå i den samme historie. Det har vi dels gjort for, at hverken de søfarende eller deres arbejdspladser kan genkendes, da vi har lovet alle fuld anonymitet, og dels for at illustrere nogle "typiske" forløb, der kan ligge til grund for videre arbejde med at undgå ikke bare arbejdsulykker, men også at arbejdsulykker ikke anmeldes.

Ikke desto mindre er det værd at nævne, at de arbejdsulykker, vi har hørt om, har været meget forskellige, og selvom man både på de enkelte arbejdspladser og inden for forskningen forsøger at lære både af de ulykker, der er sket, og af de ulykker, der har været lige ved at ske (near-miss), vil der være en lang række mere eller mindre tilfældige omstændigheder, der gør sig gældende, og det er umuligt på forhånd at identificere alle elementer, der kan være medvirkende til en ulykke.

Som vi har beskrevet i delrapport 2, er der stor forskel i de omstændigheder søfarende af forskellig nationalitet er underlagt, herunder ansættelsesvilkår, vejen til arbejde til søs, og kulturel referenceramme. I denne del af rapporten, tager vi, som i rapport 2, udgangspunkt i danske og filippinske søfarende, og selvom det er iøjnefaldende, hvor mange af de samme temaer, der går igen i historierne om arbejdsulykker, er det også vigtigt at holde de forskellige omstændigheder i mente. Det har f.eks. været tydeligt, at forvirringen omkring processen med at anmelde ulykker har været større blandt de filippinske søfarende, der ikke specifikt er trænet til et dansk arbejdsmarkedssystem men ofte qua deres manglende faste tilknytning til et rederi må navigere i flere forskellige nationale systemer, end tilfældet er blandt de danske søfarende. Vi vil forsøge at indramme de fire cases med en beskrivelse af, hvordan de pågældende omstændigheder er mere eller mindre udtalte hos henholdsvis de danske og de filippinske søfarende.

Vi har bygget denne del af rapporten op således, at vi præsenterer de fire cases under overskrifterne, "eneulykke", "for sen anmeldelse", "ulykke eller ej" og "frygt for at anmelde". Efter hver case har vi opsummeret casen, peget på de centrale elementer, der var gennemgående, og på hvordan nationalitet kan være en faktor i den specifikke case samt i punktform opridset, hvad vi

kan lære af den enkelte case. I siden har vi placeret faktabokse, der bidrager med relevant information om den enkelte case. Citaterne i casene er virkelige citater som understøtter casen, men godt kan stamme fra forskellige kilder.

1. Eneulykke

John er en 58-årig dansk befaren søfarende, der gennem de sidste 20 år har sejlet for det samme rederi.

John arbejder nede i maskinrummet et sted, hvor der ikke er andre. Han glider i noget olie og mærker et "pop" i ryggen. Han har smerter, men regner med, at det vil gå væk af sig selv. Han fortæller sin kollega, hvad der skete og går til sit kammer for at lægge sig ned. Da han alligevel skal afmønstre dagen efter, nævner han blot for sin mester, at han gled, og at han har ondt i ryggen. Dagen efter tager han hjem med rygsmerter i den tro, at det vil gå væk efter et par dage i sengen. Det går ikke væk så hurtigt, som John havde håbet, men det er trods alt ikke lige så slemt, som lige da det skete.

"Vi regnede jo med, at det ville gå over igen"

Efter sine 14 dage hjemme påmønstrer John igen skibet. Han har stadig ondt i ryggen, men da det er en virkelig travl periode for rederiet, og han allerede har haft en del sygedage, fortsætter han med arbejdet. Han vil jo nødig gøre sig upopulær hos kollegerne og ledelsen. Efter et par dage indser han, at han ikke kan fortsætte arbejdet og må søge lægehjælp. Han afmønstrer før tid og tager til egen læge. Hans egen læge sender ham til specialister, der konkluderer, at han har en diskosprolaps. Der er nu gået tre-fire uger siden ulykken, og først nu indser han alvoren af det "pop" han mærkede i ryggen, da han gled. Han tager kontakt til sin fagforening for at høre, hvordan og hvorledes det foregår i forhold til at få erstatning. Fagforeningen meddeler ham, at de vil undersøge om arbejdsgiver har indgivet en anmeldelse af ulykken til arbejdsskadestyrelsen. Det viser sig, at arbejdsgiveren ikke har anmeldt ulykken, og sammen med fagforeningen får John anmeldt ulykken. Da sagen først bliver anmeldt næsten to måneder efter ulykken, og John først kommer til egen læge flere uger efter at han gled, er det svært for ham at påvise sammenhængen mellem sit fald

Arbejds-ulykker

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 i stand til at varetage sit sædvanlige arbejde i 1 dag eller mere ud over den dag, hvor skaden indtrådte (Restricted Work accident - RWA) (delvis uarbejdsdygtig).

og diskosprolapsen. Den styrmand, som John havde nævnt sin skade overfor, kan ikke huske episoden, og rederiet hævder, at de ikke er bekendt med nogen ulykke. Johns kollega, som John fortalte om episoden, bliver også spurgt i sagsbehandlingen, om han så ulykken, hvilket han jo ikke gjorde (men ikke om John fortalte ham om det bagefter), så det er derfor ord mod ord i sagen.

På trods af at lægerne siger, at der er god sammenhæng mellem den ulykke John har beskrevet for ham og de gener han har, godtager Arbejdsskadestyrelsen ikke Johns forklaring, og han får derfor ikke erstatning. Arbejdsskadestyrelsen lægger i afgørelsen vægt på, at tidsrummet mellem hændelsen og anmeldelsen er for stort, og hævder, at det derfor er umuligt for dem at vide, om John er kommet til skade i sin arbejdstid eller i sin fritid. Det er særligt svært at vide, når John ikke er afmønstret før tid og har haft 14 dage hjemme, inden han skulle påmønstre igen.

Seks måneder senere, efter adskillige operationer er John i bedring, men han er stadig ikke i stand til at lave alt det fysiske hårde arbejde, han som befaren søfarende laver på skibet. Han får godkendt en invalidepension af kommunen og trækker sig permanent tilbage fra arbejdsmarkedet.

Det, der især er værd at bemærke i denne case er, at John arbejder alene, og at der derfor ikke er nogle vidner til ulykken. Koblet med en flygtig kommunikation med sin overordnede omkring ulykken, har John meget svært ved at løfte bevisbyrden for ulykken, da han indser, at rederiet ikke meldte ulykken til Arbejdsskadestyrelsen. Vi ser en typisk sag, hvor den tilskadekomne først anmelder ulykken, da han mærker de langsigtede konsekvenser (som kan være umulige at identificere umiddelbart efter ulykken). På det tidspunkt er det allerede for sent.

Vi har valgt, at denne case omhandler en dansk søfarende, men denne slags proces kunne også sagtens være sket for søfarende af en anden nationalitet. Der hvor forskellen ville ligge, og grunden til, at vi har valgt at gøre John til dansker, er, at det sker sjældnere, at udenlandske søfarende har korte mønstringsperioder, hvorimod de danske søfarende ofte er ude i kortere perioder. Det, at John afmønstrer kort tid efter sin ulykke, gør, at ulykken ikke bliver ordentligt registreret umiddelbart efter hændelsen. Havde John haft flere uger eller måneder tilbage af sin tørn, havde han nok været nødt til at afmønstre før tid eller havde i al fald været uarbejdsdygtig,

Perspektiver

- Eneulykker udgør en særlig kategori af ulykker, der er svære at få anerkendt
- Ulykker, og i særdeleshed eneulykker, skal anmeldes med det samme for at påvise en årsagssammenhæng

2. For sen anmeldelse

Kim er en 22-årig befaren skibsassistent, der har arbejdet for tre forskellige rederier under og efter sin uddannelse.

Kim bliver ramt af en krog, da skibet ruller i høj sø, og krogen på den gamle kran pludselig river sig løs fra sin plads. Den rammer ham på armen, og han mærker en stærk smerte i skulderen, der har fået et "ryk". Han kommer ned på sit kammer at ligge, og overstyrmanden, der er sygdomsbehandler om bord, kommer ned til ham og tilser ham. Han siger, han skal blive liggende, og at han vil ringe til Radio Medical for at høre, om der er noget særligt, han skal være opmærksom på. Overstyrmanden kommer tilbage med den besked, at Kim bare skal blive liggende på sit kammer, indtil skibet når i havn, hvor han kan afmønstre og blive tilset af en læge. Kim afmønstrer i en dansk havn og kommer til læge med skulderen. Det er en skade på senevævet, der ikke kræver operation, men dog passiv behandling i form af hvile og indsprøjtninger og derefter genoptræning. Han er hjemme i to måneder og tager derefter ud igen. Rederiet tager sig godt af Kim og betaler hans regninger til fysioterapeut, som han bliver ved med at gå til, når han er hjemme. Efter halvandet år skifter Kim arbejde til et andet rederi, og han skal nu selv stå for regningerne til fysioterapeuten, som hans tidligere arbejdsgiver ellers har taget sig af. Det får ham til at følge op på den sag, der må være indgivet til arbejdsskadestyrelsen, og han ringer til sin fagforening, da han ikke længere er ansat hos det rederi, hvor skaden skete. Fagforeningen følger op på sagen, og da de vender tilbage, spørger de, om han nu var sikker på, at ulykken var blevet anmeldt; der var nemlig ikke nogen sag i gang hos arbejdsskadestyrelsen. Da overstyrmand og rederiet havde været så tæt involveret i processen omkring ulykken og også havde betalt regningerne for fysioterapeuten, havde Kim fejlagtigt troet, at ulykken var blevet anmeldt.

"Altså jeg havde det jo hele tiden på fornemmelsen – nå men den kører sgu nok automatisk, det er jo et fint sted at være det her. Tænkte jeg bare dengang."

Fagforeningen hjælper ham med at anmelde sagen nu halvandet år senere, idet de mener, der er særlige omstændigheder, der kan

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.

tilsidesætte anmeldelsesfristen på 1 år. Men efter noget tovtrækkeri med både rederi og Arbejdsskadestyrelsen bliver deres sag underkendt, og Kims skade bliver ikke anerkendt på grund af den overskredne tidsfrist.

I denne sag er hovedproblematikken, at den søfarende ikke har stort nok kendskab til reglerne omkring anmeldelse af arbejdsulykker, og at han fejlagtigt troede, at arbejdsgiveren havde anmeldt sagen. Det er praktisk talt umuligt at få sin sag igennem efter tidsfristen for anmeldelse er overskredet.

Hvorfor officererne eller rederiet, der egentligt lovmæssigt er forpligtiget til det, ikke anmelder ulykken, kan der være mange svar på. Det kan skyldes glemsomhed, forvirring eller manglende viden omkring proceduren. Men som vi har hørt flere søfarende kommentere, kan det også skyldes, at den enkelte kaptajn eller det enkelte rederi ønsker at fremstå som om, de ingen ulykker har haft om bord på deres skibe. Ifølge vore informanter, udløses der i nogle rederier en bonus for officerer og/eller besætninger, når de har et vist antal måneder eller år uden arbejdsulykker. Sådanne politikker kan selvfølgelig gavne bevidstheden omkring forebyggelse af arbejdsulykker på den enkelte arbejdsplads, men ifølge vore informanter kan det også være grund til, at de ulykker, der forekommer, bliver "fejlet ind under gulvtæppet".

Perspektiver

- Processen omkring anmeldelse af arbejdsulykker er ikke kendt af alle
- Nogle kan have interesser i, at ulykker ikke bliver anmeldt (belønninger for ikke at have ulykker).
- Viden omkring anmeldelse af arbejdsulykker bør udbredes i højere grad

3. Ulykke eller ej?

Robert er en 37 årig filippinsk matros, der har haft 10 kontrakter med det samme danske rederi.

Robert falder pludseligt om, da han er ved at hale reb ind. Det sker på dækket af skibet lige foran styrmanden, der kommer ham til undsætning. Robert er bevidstløs i nogle sekunder, og da han kommer til sig selv, er han konfus og svimmel. Styrmanden får Robert ned i sin køje, og han bliver undersøgt af sygdomsbehandleren, der tager kontakt til Radio Medical. Da der kan være alvorlige underliggende årsager til, at nogen pludselig falder om, anbefaler Radio Medical, at Robert evakueres. Skibet ligger ankret op ud for Mallorca, og Robert kommer med båd ind til Mallorca og et hospital. Her gennemgår han en grundig undersøgelse, og lægerne finder ud af, at det højst sandsynligt var et epileptisk anfald. Da Robert ikke tidligere har haft anslag til anfald, retter lægerne mistanken mod, at han for nylig har pådraget sig et hovedtraume. Når Robert tænker efter, kan han godt huske en episode på skibet et par uger tidligere. Her havde han rejst sig op i

Messen samtidig med at skibet pludseligt slog om, og han bankede hovedet ind i en hylde. Det sortnede for hans øjne og gjorde utroligt ondt, og han måtte sætte sig ned og blive siddende i en halv times tid med en ispose på hovedet, som hans kollega, der også var til stede, hentede til ham. Kollegaen sagde, at der ikke var noget blod, og at det nok ikke var så slemt. Kollegaen dækkede over Robert resten af dagen, hvor han lå i sin køje med hovedpine. Han nævnte ikke episoden for andre.

”Fordi i vores måde at tænke, hvis det bare er for mig og der trods alt ikke er noget blod, og vi måske kan blive betragtet som et brokoved, og hvis man beder kaptajnen om at anmelde det uanset om han gør det eller ej, sker der ikke noget godt ved at han anmelder det. Det er pinligt at gøre det. Hvis jeg beder ham om at anmelde, det er pinligt at gøre det.”

Efter hospitalsopholdet på Mallorca bliver Robert sendt hjem til Filippinerne med en sygemelding. Her får han 3 anfald mere henover de næste 2-3 måneder. Ud over anfaldene føler han sig i fin form, og han vil gerne ud og sejle igen. Men da han skal igennem det obligatoriske lægecheck, inden han igen kan påmønstre, erklærer lægen ham ikke-egnet til at arbejde som søfarende på grund af anfaldene. Det lille slag Robert fik i hovedet kunne altså være årsag til, at han måtte slutte sin karriere i utide. Da skaden aldrig blev anmeldt, fordi Robert ikke tænkte på det som en ulykke, og da årsags-sammenhængen mellem slaget i hovedet og anfaldene ikke kan påvises, har Robert ingen muligheder for at få kompensation.

Det, der er hovedtemaet i denne case, er, at det ikke altid er tydeligt, hvornår noget er en ulykke, og hvornår det ikke er. De officielle retningslinjer siger, at en hændelse betragtes som en ulykke, der skal anmeldes, hvis det har medført en dag eller mere, hvor den tilskadekomne ikke har kunnet udføre sit arbejde (se faktaboks for flere detaljer).

I denne case har vi gjort Robert til en filippinsk søfarende, men han kunne også have haft en anden nationalitet. Både de filippinske og de danske søfarende, vi har talt med, har nævnt ulykker, der var for små til at anmelde. Da vi har valgt at gøre Robert til filippiner, skyldes det, at casen afspejler en særlig måde at undgå at skabe røre om sin egen person og at bevare sit gode renommé, som karakteriserer filippinske søfarende (et tema vi har behandlet i delrapport 2).

Perspektiver

- **Definitionen af en ulykke er ikke tydelig for alle**
- **Det er ikke en selvfølge, at menige indvier officerer i skader de får**
- **Små ulykker kan nogle steder på kroppen få store konsekvenser og må ikke bagatelliseres.**

4. Frygt for at anmelde

Peter er en 20 årig filippinsk skibskok, der netop er færdig med sin træning og har sin første kontrakt med et dansk skib.

Peter (F) er skibskok og har varmet olie op for at friturestege noget fisk. Noget drypper ned i gryden og olien sprutter op og rammer ham på armen. Han bliver slemt forbrændt. Han har prøvet at brænde sig før, og han tager armen ind under vandhanen for at køle armen. Men denne gang er det værre, end han før har oplevet, og det gør meget ondt, og han kan se, at huden bobler op, der hvor han er ramt af olien. Efter han har kølet det grundigt ned, binder han det ind. Det gør stadig meget ondt, og han arbejder på halv kraft. Han taler med nogle af sine kolleger om sin ulykke, og de hjælper ham med arbejdet, så han kan følge med. Han har hørt, at arbejdsskader skal anmeldes, men det er hans første tur med dette rederi, og han vil ikke give dem et dårligt indtryk. Desværre går det ikke over, som Peter havde håbet, og armen bliver ved med at gøre ondt. Han har fortalt om sin arm til skipper, der får ham sendt til læge, da skibet har et havneløb på 2 dage i Spanien. Her får han at vide, at såret på armen er inficeret, og han skal have medicinsk pleje i en uge. Han bliver i Spanien i en uge, mens skibet sejler videre og påmønstrer så i Holland igen, og genoptager arbejdet. Han er besværet, men kan godt arbejde.

Selvom nogle få af kollegerne siger, at han skal anmelde det som en arbejdsulykke, fraråder andre kolleger ham at gøre det, da de mener det kan koste ham jobbet, og han kan blive blacklistet hjemme i filippinerne.

“Men alligevel meldte jeg det ikke fordi det var første gang jeg arbejdede for rederiet”

Da han kommer hjem til Filippinerne er såret stadig ikke helet ordentligt, og han bøvler med det i et godt stykke tid endnu.

“Han anmeldte det ikke. Han gemte det. Kun os og kollegerne vidste det. Men han meldte det ikke til officeren”.

Måske ville han ikke bare ikke, hvis han anmelder og det vil påvirke personen. Jeg mener, han ville blive set som ikke påpasselig med sit arbejde. Selvfølgelig passer han på sit arbejde.

Black-listing

Det forekommer, at bemandingskontorer i Sydøstasien benytter sig af blacklisting, hvor søfarende, der på en eller anden måde har gjort sig negativt bemærket, bliver indført. Personerne på listerne får herefter ikke kontrakter på fremtidige sejladsere.

Denne case har vi konstrueret for at vise, hvordan ulykker bliver gemt væk og aldrig anmeldt pga. frygt for forskellige repressalier. Denne slags hændelser var mest udbredte hos de filippinske søfarende, vi talte med,

Perspektiver

- Nogle søfarende anmelder ikke arbejdsulykker af frygt for repressalier
- Magtstrukturer og ansættelsesforhold kan påvirke, om man tør anmelde en ulykke
- Gennemsigtighed omkring kaptajnens eventuelle skriftlige bedømmelse af de søfarende kan modvirke frygt for repressalier

Opsamling

Denne samling af cases peger på en lang række elementer, der kan bidrage til, at anmeldelsen af en arbejdsulykke går galt på den ene eller anden måde.

Det er vigtigt ikke at glemme, at de forskellige nationale strukturerer og kulturer, de søfarende kommer fra, også spiller en rolle. Særligt er der forskelle i ansættelsesvilkår og de generelle arbejdsmarkedsbetingelser (i bred forstand), der betinger anmeldelsen af arbejdsulykker, hvis man, som vi har gjort, tager udgangspunkt i filippinske og danske søfarende. For at læse mere om dette aspekt af projektet henviser vi til rapport 2 "Navigating Safety", der kan downloades på www.sdu.dk/cmss.

Opsummering af resultater fra tidligere SADIS publikationer

Af Hanna B. Rasmussen og Sisse Grøn

Rapport nr. 1

Grøn S. og Knudsen F. (2011) Betyder nationalitet noget for sikkerhed og anmeldelse af arbejdsulykker? Første rapport fra SADIS – Sikkerhedskultur og anmeldepraksis på danske skibe i Dansk Internationalt Skibsregister CMSS rapportserie Nr. 1

Den første rapport er dansksproget og beskæftiger sig med praksis for anmeldelser af arbejdsulykker på danske skibe i DIS ud fra to kilder, nemlig 10 interviews med danske nøglepersoner fra organisationer, myndighed og forsikringsselskab, samt de anmeldelsesformularer, der blev sendt til søfartsstyrelsen for en periode på ni måneder fra januar 2010– november 2010. Analysen af anmeldelsesformularer bygger på 334 anmeldelser. Den første rapport fokuser på de nationale forskelle i sikkerhed samt praksis for anmeldelser. De nationale forskelle i sikkerhed er belyst ved hjælp af et litteraturstudie, mens praksis for anmeldelser bygger på data fra interviews og anmeldelsesformularer.

Rapporten lægger op til tre typer forklaringer på forskelle i anmeldte ulykkesrater mellem søfarende af forskellige nationaliteter:

1. Forskelle i rammebetingelser som fx uddannelse, ansættelsesvilkår eller arbejds karakter
2. Forskelle i "etnisk eller national sikkerhedskultur"
3. Forskelle i graden af anmeldelser

Fokus i den første rapport er dog på de to sidste typer forklaringer. Litteraturstudiet af artikler, som undersøger de nationale forskelle, er delt op i tre hovedkategorier:

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

Litteraturstudiet konkluderer, at der er nogle problemer med sammenligning af ulykkesstatistikker, fordi kriterierne for at anmelde ulykke ikke er standardiserede. Der kan være forskel på, hvem der inkluderes i statistikken og også graden af underanmeldelse kan variere. I forhold til sammenligning af minoriteter konkluderer rapporten, at status som minoritet eller indvandrer i sig selv er årsagen til, at man er sårbar eller udsat for ulykker, men der er også andre faktorer som dårlige sprogkundskaber, kort eller mangelfuld uddannelse, beskæftigelse i farligt

ufaglært arbejde, der spiller ind. Udover det er der også faktorer som diskrimination og dårlige socioøkonomiske forhold. Undersøgelser af multinationale besætninger i søfart viser, at de filippinske søfarende har færre ulykker sammenlignet med de danske søfarende eller norske. Forskellen bliver mindre, hvis man kun undersøger alvorlige ulykker, men den er stadig til stede. Underrapportering kan være årsagen til forskellen, men forklarer ikke hele forskellen.

Litteraturstudiet omfatter også artikler, som beskæftiger sig med forskelle i graden af anmeldelse. Studierne præsenteret i den del af rapporten peger på, at der findes underrapportering og, at den kultur, som eksisterer på skibet/virksomheden, har betydning for, hvor mange ulykker der bliver rapporteret.

Ud over litteraturstudiet fokuserer den første rapport på praksis for anmeldelse, som bygger på analyse af anmeldelsesblanketter og interviews. Først præsenterer rapporten lovgivning omkring anmeldelse af ulykker, og efterfølgende præsenteres resultater af analyser af anmeldelsesblanketter. Materielle blev struktureret efter fire rationaler. Valg af de fire rationaler bygger på analyser af anmeldelsesblanketter. Der argumenteres endvidere for, at disse rationaler indvirkede på, hvilke ulykker der blev anmeldt. Rapporten definerer følgende rationaler:

1) Erstatning; Nogle anmeldelser bærer præg af, at anmelderen har haft for øje, at den tilskadekomne kunne få brug for at føre erstatningssag, og derfor beskriver anmeldelserne i denne kategori skaderne på kroppen detaljeret.

2) Forebyggelse: Andre har tydeligvis fokuseret på at give tilstrækkelig information til, at lignende ulykker kan undgås fremadrettet. Sådanne anmeldelser beskriver den opgave, som den tilskadekomne var ved at udføre samt de værktøjer, han eller hun evt. anvendte.

3) Forsigtighed: ('cover my ass') Det er kaptajnens opgave at sørge for at anmeldelsespligtige ulykker bliver anmeldt, men det er samtidig kaptajnens opgave under strafansvar, at arbejdsmiljøet ikke er skadeligt for de ombordværende, idet kaptajnen er rederens stedfortræder om bord. Der er derfor en risiko for, at kaptajnen kompromitterer sig selv, når han skriver en skadesanmeldelse. I nogle af anmeldelserne er det tydeligt at aflæse, at anmelderen fraskriver sig skyld samtidig med, at han beskriver hændelsen. Denne type anmeldelser var skrevet på engelsk, hvorimod de øvrige lige så gerne var på dansk eller et af de øvrige skandinaviske sprog, hvilket får os til at mene, at det særligt er udenlandske kaptajner, som er bekymrede for at blive draget til ansvar.

4) Anmeldelse som ventil: Nogle anmeldelser bærer præg af, at anmelderen har ønsket at benytte lejligheden til at give sin mening til kende vedrørende manglende kompetencer hos kolleger eller lignende.

Rapporten undersøger også barrierer for anmeldelse af arbejdsulykker og registrering af ulykker. Et af problemerne med registrering og analyse af ulykker er, at reglerne om anmeldelse blev ændret i 2007, hvor også ulykker, som ikke gav fravær "restricted work accidents", skulle registreres for at forbygge, at nogle af disse ulykker slet ikke blev registreret. Den ny anmeldelsesblanket indeholder denne nye kategori. Der var dog stadig i 2011 en del skibe, som brugte den gamle blanket, som ikke havde denne rubrik, hvilket foringer mulighederne for en bedre monitorering af ulykker. Rapporten peger også på nogle andre problemer med anmeldelser som:

- Viden om regler og procedurer: For det meste er det skibsførerne, som har kendskab til procedurer ang. anmeldelse, og jo længere man kommer ned i hierarkiet på skibet, jo mindre er der kendskab til proceduren omkring rapportering af ulykker. Problemet for de udenlandske søfarende er, at de ikke kender til den danske lovgivning og på baggrund af sprogbarrierer ikke i den samme grad kan finde informationer om den danske lovgivning på lige fod med de danske søfarende. Et andet element er, at de udenlandske søfarende er ansat gennem et bemandingskontor, som ikke altid har bredt kendskab til den danske lovgivning.
- Kriminalisering og omvendt belønning: Nogle af skibsførerne er bange for at anmelde ulykken, hvis det kan resultere i, at han skal betale en bøde for at ikke overholde reglerne. Det andet problem er, at nogle rederier belønner skibsførere for at ikke have ulykker på skibet, hvilket kan resultere i mindre interesse for at anmelde.
- Andre forhold: Udenlandske søfarende er som regel ansat på kontrakt, og frygt for ikke at blive genansat kan påvirke tendensen til at anmelde ulykke.

Rapporten konkluderer, at følgende forhold kan påvirke de nationale forskelle i ulykkesrater i søfarten:

- Sprog: Sprogmisforståelser eller sproglig information kun på dansk.
- Health migrant/healthy worker effect: selektion af sømænd i andre lande (især Filippinerne) er meget mere skarp end i Danmark, hvilket gør, at sømænd fra andre lande har et bedre helbred og er yngre end de danske sømænd.
- Underanmeldelse.
- Kriminalisering.

Artikel nr. 1

Grøn S, Knudsen F (2012) Why do Filipinos have fewer reported work accidents than other nationals? Findings from literature, *International Maritime Health* 2012; 63(2): 96–101

Artiklen er et review af tidligere studier af nationalt og eller etnisk betingede forskelle i antallet af anmeldte arbejdsulykker og i sikkerhed og helbred generelt. Den er en videreudvikling af første kapitel i første rapport. Artiklen bygger på 31 videnskabelige artikler, og lige som det første kapitel i den første rapport deler artiklen de videnskabelige artikler i tre kategorier:

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

Det spørgsmål, som søges besvaret i artiklen, er, om der er noget ved det nationale eller etniske tilhørsforhold, som giver en særlig sikkerhedspraksis, men det konkluderes, at det ikke er en persons minoritets- eller migrantstatus i sig selv, som gør vedkommende sårbar, men alle de medfølgende faktorer, som også blev præsenteret i den første rapport.

Konference proceeding nr. 1

Knudsen F, (2011) North Sea Filipinos and White Chinese: the construction of ethnic and cultural identities offshore, Proceeding from 10th. North Sea History Conference

Artiklen er en konference artikel publiceret i en speciel konferencebog. Artiklen beskriver den globale og lokale uligheds rolle i skabelsen af etnicitet og undersøger, hvordan etnisk identitet tilskrives søfarende. Artiklen bygger på data fra SADIS projektet, samt datamateriale fra andre sejladsere og data fra et projekt inden for olie og gas.

Artiklen bruger Comaroffs teori om etnicitet til at forklare begrebet, samt bruger hans eksempel på, hvordan en heterogen gruppe kan skabe fælles etnicitet. Med hensyn til søfarende er forfatteren lidt forbeholden over for at bruge etnicitetsteori, fordi søfarende ikke er en minoritet i sig selv og heller ikke er emigranter, da de stadig har bopæl i deres respektive lande. Men i artiklen undersøges processen, hvorigennem etnicitet kommer til syne, og processen kaldes for "ethnification".

Artiklen beskriver, hvordan de forskellige kategorier, fx stilling, køn og etnicitet, samvirker og forstærker hinanden og på den måde har indflydelse på ens identitet, men også kan give spillerum for forhandling af egen identitet.

Artiklen giver eksempler på, hvordan de forskellige arbejdsvilkår bliver defineret med brug af etnicitet som fx "Hvide kineser" eller "Nordsøens perker". Et andet eksempel brugt i artiklen beskriver, hvordan Filippinerne bliver "opdraget" til at være servicefolk, og hvordan den attitude bliver brugt som reklame. De filippinske søfarende "sælges" af bemandingsorganisationer og deres fagforeninger som pålidelige, fleksible, godt uddannede og loyale medarbejdere.

I søfarten afspejler hierarkiet om bord ganske nøje det verdensøkonomiske hierarki, således at etniske kategorier bliver blandet sammen med de søfarendes typiske rang og arbejdsopgaver om bord, og der opstår stereotyper, som at en given befolkningsgruppe er skabt til at servicere.

Rapport nr. 2

Grøn S. & Richter L.: Navigating Safety. Second report from SADIS – Safety culture and reporting practices on ships in the Danish International Ships´ Register. CMSS rapportserie, nr. 2. Syddansk Universitetsforlag, 2013

Rapport nummer to zoomer ind på sikkerhedskultur. Det gør den med omdrejningspunkt i den sikkerhedskultur, som findes om bord på de skibe, vi har udført feltarbejde på, men det er en pointe i rapporten, at vi medtager de søfarendes liv og forudsætninger inden de kom om bord, som medbetydende for deres sikkerhedspraksis.

Rapporten bygger på kvalitative data fra 7 medsejladser, hvor forskerne udførte etnografisk feltarbejde og foretog i alt 48 interviews med en bred repræsentation af søfarende. Dertil kommer 14 individuelle og 6 fokusgruppeinterviews på land i Manila.

Kultur er et central begreb i rapporten, men det brydes ned i mindre komponenter for at gøre det mere anvendeligt, sådan at vi kan bruge det som ramme til at beskrive de hverdagsagtige oplevelser, som er med til at forme de søfarendes valg med hensyn til at anmelde en arbejdsulykke eller ej. Rapporten sigter på at beskrive de forskelle mellem søfarende af forskellig nationalitet med fokus på de filippinske og danske søfarende, som gør hele forskellen.

De filippinske søfarende på danske skibe udgør et paradoks i og med, at de næsten altid beklæder de laveste poster og dermed har manuelt arbejde, som indebærer den største risiko for at komme til skade, men alligevel har de færrest anmeldte arbejdsulykker. Derfor fokuserer rapporten på forholdene på Filippinerne og for de filippinske søfarende. Det gør den ved at tegne det erhvervsrelaterede felt som søfarende bevæger sig i i løbet af deres karriere, både i Manila og ude på skibene. Feltet spænder over søfartsrelaterede institutioner som skoler, bemandingskontorer og lægeklinikker, og rapportens argument er, at de filippinske forhold er langt mere uigennemskuelige og foranderlige end de danske, hvilket gør, at de filippinske søfarende har langt større jobusikkerhed, og dette påvirker deres adfærd om bord.

Rapporten beskriver, hvordan de filippinske sømænd er nødt til at navigere i feltet af forskellige institutioner uden at have tilstrækkelig kontrol over deres fremtid og viden om hvordan, de skal navigere. Rapporten præsenterer følgende faktorer, som kan have indflydelse på adfærd hos de filippinske søfarende:

- Uddannelsessystem: Processen i forbindelse med at blive søfarende på Filippinerne er meget kompleks og kræver et godt socialt netværk og også til tider penge til at uddanne sig. Uddannelsessystemet er ikke standardiseret i den samme grad som det danske system, og den søfarende aspirant er nødt til at finde den rigtige skole, som vil give ham adgang til arbejdet på havet. Mange af de uddannede kommer aldrig til at arbejde på søen, fordi de havde valgt forkert skole eller ikke har haft tilstrækkelige kontakter / netværk til at få arbejde på skibet.
- Bemandingsagentur: De filippinske søfolk bliver ikke direkte ansat hos et rederi, men igennem et bemandingsagentur, som har stor magt. Problemet er også, at ikke alle bemandingsagenter er gode nok, og mange af dem tager også betaling for at finde arbejde til den søfarende. Her igen er det vigtigt med det sociale netværk for at have viden om hvilket agentur, som er godt nok.
- Medicinske undersøgelser: De filippinske søfarende skal lige som de danske igennem en lægeundersøgelse for at være i stand at arbejde på et skib, og lægeundersøgelserne, som bliver foretaget i Filippinerne, er mere skarp end i Danmark. Nogle af dem varer op til 3-4 timer, hvortil der skal lægges ventetid på resultater. De filippinske søfarende har ikke ret meget indflydelse på deres undersøgelser, men der findes læger som nogle gange forlænger deres blå bog, selv om de ikke er i stand til at arbejde. Arbejdet på et skib giver den søfarende adgang til et sundhedsvæsen, som han ikke ville have haft adgang til uden arbejde.
- Ansættelsesvilkår: De filippinske søfarende har som regel kun kontraktansættelser af forskellig varighed mellem nogle få måneder op til flere år. De ved ikke, om de får ny ansættelse og prøver at vise sig fra den bedste side, så de kan få ny kontrakt. Dette vilkår kan være årsagen til, at de ikke altid anmelder mindre ulykker eller tager unødvendig risiko og ikke beklager sig.
- Omdømme: Omdømme spiller en væsentlig rolle for den filippinske søfarende, fordi hvis personen får dårligt omdømme, så er det måske enden på ens karriere. Derfor passer filippinske søfolk godt på ikke at blive upopulære.
- Familien: Familien spiller en væsentlig rolle for de filippinske søfolk, som de selv siger "de ofrer sig for familien". Mens de danske søfolk vælger jobbet som sømand som et kald og mulighed for at opleve noget andet, vælger de filippinske søfolk jobbet som sikkerhed og forsørgelse af familien. Familien på filippinerne indeholder ikke kun konen og børn, men også andre medlemmer som fx forældre, søskende. Man er således ansvarlig for en meget større familie. En del af filippinerne siger, at de passer på deres helbred og arbejder sikkert, ellers så kan de ikke forsøge deres familie. Familiemønster i Danmark er anderledes, og der er et velfærdssamfund, som kan støtte familien og sømanden, hvis uheldet er ude. Den samme sociale sikkerhed findes ikke på Filippinerne.

Rapporten konkluderer, at filippinske sømænd skal navigere i usikkert terræn sammenlignet med deres danske kolleger, men at dette kan gøre dem mere klar til at håndtere usikre situationer. Afsluttende konkluderer rapporten, at der er mange faktorer, som påvirker søfarende, og som også påvirker sikkerhedskulturen på skibene. Sikkerhedskultur for sømænd skal ikke ses som isoleret til et individ eller til et skib, men i relation til hele sømandens sociale verden. Vi er nødt til at forstå det terræn, sømænd navigerer i, for at kunne forstå deres adfærd og deres måde at tænke sikkerhed på. Denne rapport har vist, at terrænet de filippinske sømænd og de danske sømænd bevæger sig ind i, er meget forskelligt.

Konference proceeding nr. 2

Grøn S.: Inclusion and exclusion in the safety culture at sea. Paper til Nordic Working Life Conference 2012.

Denne artikel er den anden konferenceartikel og fokuserer på, om ansatte i multinationale besætninger bidrager i samme grad til sikkerhedskultur på skibet. Artiklen definerer sikkerhedskultur som "den måde tingene bliver gjort her". Ud over begrebet sikkerhedskultur, bruger artiklen også begrebet social kapital med fokus på bonding, bridging og linking social kapital. Artiklen bygger på data fra tre sejladsere i forbindelse med SADIS projektet. Artiklen beskriver mekanismer for inklusion og eksklusion. Artiklen præsenterer som nævnt tre forskellige slags social kapital. Bonding social kapital er på den ene side positiv, fordi søfarende får støtte fra deres egne landsmand på skibet og kan skabe noget miljø, men på den anden side kan sådanne nationale grupperinger have dårlig indflydelse på besætningen som helhed, så der ikke bliver skabt en fælles kultur. Bridging social kapital handler om at kommunikere på tværs af grupper og rang. Denne slags social kapital var ikke altid til stede på de undersøgte skibe. Den tredje slags social kapital, linking, var heller ikke nemt at finde på de undersøgte skibe med undtagelsen af ét. Artiklen konkluderer, at ikke alle nationaliteter i den samme grad bidrager til sikkerhedskultur om bord, fordi der ikke altid er de rigtige rammer og vilkår til det.

Artikel nr. 2

Grøn S, Svendsen G (2013) 'Blue' social capital and work performance: Anthropological fieldwork among crew members at four Danish international ships, WMU Journal of Maritime Affairs, March 2013

Denne artikel er en udvidelse af den tidligere artikel om sikkerhedskultur om bord på skibene og fokuserer på samarbejdet om bord. Grunden til, at netop samarbejde blev valgt som fokus, er det mere og mere globaliserede arbejdsmarked inden for søfart, og vigtigheden af at samarbejde for

at arbejdet kan udføres effektivt og sikkert. Samarbejde er også et vigtigt element af sikkerhedskultur om bord på et skib. Artiklen undersøger samarbejdsdynamik ved at bruge teorien om social kapital. Fokus i artiklen er igen på de tre forskellige slags social kapital: Bonding (den samlende) bridging (brobyggende) og linking (den forbindende). De tre slags social kapital er yderligere fordelt i to kategorier, som horisontal social kapital, der inkluderer bonding og bridging social kapital og vertikal, som inkluderer linking social kapital. Artiklen bruger data, som blev indsamlet under medsejladser til SADIS projektet og som blev kodet og analyseret med hjælp af program Nvivo. Artiklen beskriver forskellige situationer på de forskellige skibe, hvor medsejladser har fundet sted, og beskriver hvilke slags social kapital, der findes på disse skibe.

Artiklen konkluderer, at samarbejde er et vigtigt element og uden den kan sikkerhed på skibet være truet. Udfordringen i søfarten er det mere og mere globale arbejdsmarked, som kræver samarbejde mellem forskellige nationaliteter med forskellige forståelser af arbejdspraksis. Artiklens hovedargument er, at der skal være balance mellem den samlende, den brobyggende og den forbindende form for social kapital for, at samarbejdet fungerer og sikkerhedskulturen har gode vilkår.

Populærvidenskabelig artikel nr. 1

Grøn S. & Knudsen F.: Field work on board ships – a look inside the ethnographer's workshop. Mercator– Maritime Innovation, Research and Innovation, June 2011

Denne artikel er en metodeartikel, som beskriver den etnografiske metode og præsenterer hvilken type viden, denne metode kan fremskaffe. Artiklen bygger på medsejladser fortaget i forbindelse med SADIS projektet. Artiklen beskriver den etnografiske metode, hvor forskeren kommer og bliver en del af det miljø, der beskrives, hvilket på den ene side er en styrke men også en svaghed ved metoden. Alle observationer blev skrevet i dagbog, i første omgang uden at interpretere. Analysen af observationerne og interviewene foregik efter, at forskeren var kommet tilbage på kontoret, hvor data bliver kodet, kategoriseret i analysen. Artiklen gengiver to forskeres feltnoter fra en medsejladse på et passagerskib. Informationer i observationsbeskrivelse kunne ikke blive indsamlet ved hjælp af interview, da deltagelse i arbejde sammen med søfolk giver en helt anden indsigt i deres arbejde og på den måde bedre forståelse af deres sikkerhedsadfærd og deres arbejdspraksis. Samtidig giver artiklen et billede af, hvordan arbejdet og livet om bord er – set med etnografernes øjne.

Konklusion

Denne sidste rapport fra SADIS projektet har præsenteret resultater af den kvantitative del, som bekræftede, at de sydasiatiske, herunder filippinske søfarende har lavere risiko for at komme til skade. Den kvalitative del af projektet skulle gerne give nogle forklaringer på, hvorfor denne forskel findes. Den kvalitative del kan ikke med sikkerhed give ensrettede svar på fænomenet, men kan pege på faktorer som har betydning og som er følgende:

- Underrapportering af ulykker: Nogle ulykker bliver ikke rapporteret på baggrund af manglende viden, nogle på baggrund af frygt for repressalier
- Selektionsmekanisme: Udvælgelsen af søfarende er anderledes på Filippinerne, hvilket gør at de filippinske sømænd som regel er yngre og i bedre kondi end de danske sømænd
- De strukturelle rammer som ansættelse, social sikring, familiestruktur: de filippinske sømænd har ikke det samme sikkerhedsnet som de danske sømænd, hvilket kan påvirke deres sikkerhedsadfærd, da tab af job kan have meget større konsekvenser for de filippinske sømænd end for de danske

Anerkendelse

Forfatterne vil gerne udtrykke deres påskønnelse til alle CMSS kolleger, der har bidraget til det udførte arbejde i SADIS projektet, specielt stor tak til Jørgen Riis Jepsen og Susanne E. Frank for deres hjælp med at redigere og læse rapporten. En særlig tak til partnere i Søfartsstyrelsen Jørgen Løje, Benna Hindborg, Christina Brunhøj Thomasen og Gunnar Lenzing, der ikke alene har været behjælpelige med kun data fra ulykkesrapporter, men også med oplysninger om data om den tid, søfolk har været påmønstret DIS registrerede handelsskibe. Disse oplysninger var afgørende for den forfinede vurdering af risiko for arbejdsulykker. Sidst, men ikke mindst, vil vi gerne takke Marie Bohn Hamming og Dorte Østergaard for at hjælpe til indsamling af egnede Radio Medical optegnelser som den anden kilde til SADIS databasen.



Projektet er finansieret af Arbejds miljø forskningsfonden.