

Flaget afgør, om og hvordan du er forsikret

Det er ikke fartøjet men dig selv, der skal sørge for, at du bliver forsikret mod ulykker, hvis du tager hyre på et ikke-dansk registreret fartøj. Det sker nemlig ikke altid automatisk, som det gør, når du har hyre på et dansk fartøj. Og udenlandske forsikringer er ikke som de danske. Derfor har Ulykkesforsikringsforbundet allerede tegnet 36 forsikringer for danske fiskere, der arbejder på udenlandske fartøjer.

Flere og flere danskere arbejder udenfor landegrænserne. Det gælder også for fiskere. Den almindelige globalisering og arbejdskraftens fri bevægelighed indenfor EU bidrager nemlig til, at flere danske fiskere søger hyre på fartøjer, der ikke sejler under Dannebrog, men under andre flag. Der er også flere og flere udenlandske fartøjer, der lander i fx Hanstholm og Thyborøn. Samtidig er det naturligt, at man i en tid med arbejdsløshed, restriktioner og små kvoter søger ud, hvor der er bedre job- og fiskemuligheder.

Problemet er blot, at de fiskere og skippere, der tager hyre på et norsk, svensk, finsk, tysk eller andet udenlandsk registreret fartøj kan få problemer, hvis de bliver syge eller kommer ud for en ulykke. Det samme gælder de danske skippere, der lader deres fartøj sejle under fx tysk flag.

150 kroner om dagen

- Spørgsmålet er, om det udenlandske fartøj har en arbejdsskadeforsikring, der dækker besætningen? Hvis de har – er den betalt? Og hvordan er man dækket af forsikringen? Man kan langt fra altid gå ud fra, at den udenlandske forsikring er som den danske, for hele lovteksten bagved kan være anderledes.

Det fortæller Mogens Nielsen fra Fiskeriets Arbejdsmiljøtjeneste. Og det gør han på baggrund af en del sager, hvor danske fiskere og skippere er kommet ud for en arbejdsulykke og oveni får en slem overraskelse, når de finder ud af, at de ikke er dækket ind af forsikringen.

- Vi har flere ulykkelige eksempler på, hvor galt det kan gå, hvis papirerne ikke er, som man troede, de var. Det kan nemlig betyde, at fiskeren ikke kun mister sit gode helbred og sin arbejdsindtægt, men skal overleve på 22 euro om dagen i sygedagpenge. Det svarer til 150 kroner. Og om der overhovedet bliver en erstatning – det er et spørgsmål, som fiskeren måske skal vente i lange og mange år på at få afklaret, forklarer Mogens Nielsen.

Derfor opfordrer han alle fiskere og skippere - der har hyre på ikke-danske fartøjer - til alvorligt at overveje, om de vil bede fartøjs-ejeren om at tegne en personlig arbejdsskadeforsikring til dem. Den kan man få ved at ringe til Den Sociale Sikringsstyrelse og bede om et E101-skema.

Som supplement til den lovpligtige arbejdsskadeforsikring, kan man også selv tegne en privat heltids-ulykkesforsikring i sit eget forsikringsselskab. Man skal dog være opmærksom på, at en almindelig ulykkesforsikring kun dækker mén, mens arbejdsskadeforsikringen både dækker mén og også det langt dyrere tab af erhvervsevne.

Sikret gennem dansk lov

Den danske sociallov giver ret til erstatning, sygedagpenge og pension. Disse rettigheder har man ikke nødvendigvis efter udenlandsk lov.

Når en fisker eller skipper tager hyre på et fartøj, der sejler under Dannebrog, så er han automatisk dækket ind mod ulykker. Det er nemlig lovpligtigt, at fartøjs-ejeren tegner en arbejdsskadeforsikring, som dækker hele besætningen. Hvis uheldet skulle være ude, behandler Arbejdsskadestyrelsen skadesagen og afgør, om der er tale om en

arbejdsskade og i givet fald, hvor stor erstatningen skal være. Fiskeren har også mulighed for at få sygedagpenge og pension.

- Den ansatte bliver automatisk forsikret, sådan som den danske lovgivning kræver det. Det betyder, at han trygt kan passe sit arbejde. Og han har sine rettigheder i form af erstatning for tabt erhvervsevne, mén, tænder og briller, hvis han kommer til skade, fortæller Hanne Nielsen fra Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Fiskeri.

Bliv forsikret i Danmark

Men den enkelte fisker kan ikke uden videre gå ud fra, at han har de samme rettigheder, hvis han tager hyre på et ikke dansk indregistreret fartøj – fx et norsk eller et hollandsk. Det samme er tilfældet, når en dansk skipper laver et selskab i udlandet – som fx i Tyskland. Med hensyn til Færøerne og Grønland så gælder der det specielle, at danske fiskere, der arbejder på netop disse fartøjer, automatisk er omfattet af den danske sociallovgivning og derfor er forsikret efter de danske love.

Ulykkesforsikringsforbundet peger på, at der fx ser ud til at være en del ”huller” i den tyske lovgivning, så man ikke er dækket ind som herhjemme. Det siges også, at det tyske system arbejder tungt og langsomt. For der har været eksempler på årelange kampe, før den danske fisker fik afklaret, om han var berettiget til at få erstatning efter en arbejdsulykke.

Derfor anbefaler Ulykkesforsikringsforbundet de danske fiskere, der er ansat i et udenlandsk selskab, at de sørger for, at deres udenlandske arbejdsgiver tegner en arbejdsskade-forsikring i et dansk forsikringsselskab, fx i Ulykkesforsikringsforbundet. Herom siger Hanne Nielsen:

- Når fartøjet ikke er dansk registreret, er den danske fisker eller skipper ikke automatisk forsikret mod arbejdsskader efter dansk lovgivning. Derfor bør han selv sørge for, at fartøjet forsikrer ham efter dansk lovgivning. Og en sådan forsikring bliver tegnet på hans personlige navn. Vi har allerede i dag tegnet 36 forsikringer for danske fiskere, der arbejder på udenlandske fartøjer.

Den danske forsikring bliver lavet ved, at den udenlandske skipper eller hans selskab udfylder det såkaldte E101-skema og sender det til Den Sociale Sikringsstyrelse. Når Sikringsstyrelsen har godkendt den, bliver den sendt videre til Ulykkesforsikringsforbundet. Og hermed er fiskeren allerede fra første arbejdsdag personligt dækket ind under den danske sociallovgivning og dermed af Ulykkesforsikringsforbundet. Og det på samme måde og med samme dækning, som hvis han havde hyre på et dansk indregistreret fartøj.

Ingen sygedagpenge og pension

Det er svært at sammenligne forsikringer fra forskellige lande. Men det er fx ikke alle lande, der har sygedagpenge, erstatning for varigt mén og pension.

Det er altafgørende hvilket flag, der er på fartøjet, hvis man bliver ramt af en ulykke. Det bekræfter Arbejdsskadestyrelsen.

- Er skibet optaget i Dansk Skibsregister, så er fiskerne omfattet af dansk lovgivning. Hvis det derimod ikke er et dansk skib, så er fiskeren ikke omfattet af dansk lov. Derfor bør den enkelte fisker gå ind og undersøge lovgivningen i det land, skibet er indregistreret i. Og hvis han ikke mener, at han bliver dækket godt nok ind, bør han tegne en tillægsforsikring i et dansk forsikringsselskab, forklarer Preben Hansen fra Arbejdsskadesstyrelsens politiske og internationale enhed.

Han peger dog samtidig på, at de andre europæiske lande også har deres obligatoriske sikringsordninger, som arbejdsgiverne skal opfylde – ligesom i Danmark. Det er dog svært at sammenligne de forskellige systemer - bl.a. med hensyn til erstatningens størrelse. Det er heller ikke alle lande, der har sygedagpenge og pensioner.

Her i landet får man fx både erstatning for varige mén og tab af erhvervsevne. Til sammenligning giver den obligatoriske svenske arbejdsskadeforsikring en kompensation, der svarer til tab af erhvervsevne, men den giver ikke erstatning for varigt mén.

Preben Hansen oplyser ligeledes, at lande udenfor Europa – som fx Bahamas – ikke har de samme sikringsordninger, som der findes i Europa.

Forlang en E101

- Forlang at få en E101, så du bliver dækket ind af den danske lovgivning. Så behøver du ikke at have nogle betænkeligheder ved at tage hyre på et udenlandsk-registreret fartøj.

Sådan lyder opfordringen fra Erik Bonde, der har revisorfirma i Thyborøn. Her laver han almindeligt revisionsarbejde og har desuden en afdeling, der forvalter fiskefartøjer. Det gør han på samme måde, som nogle banker i havnene, dvs. at de er firma-adresse for fartøjerne, modtager og betaler deres regninger og ordner deres momsregistrering mv.

Han forvalter bl.a. tre tysk registrerede fartøjer. De er ejet af tyske selskaber, men kapitalen i dem er dansk. Desuden forvalter han et enkelt hollandsk registreret fartøj. Det er ejet af et hollandsk selskab, som igen ejes af en person, der bor i Holland, men som ind i mellem hyrer danske fiskere.

Alle accepterer dansk lov

- Alle har accepteret den danske lovgivning – trods det at det giver ekstra-udgifter og kræver mere administration. For ingen tør sejle på havet med en fisker om bord, der ikke er arbejdsskadeforsikret. Det kan jo ruinere folk, hvis manden kommer til skade. Samtidig giver det større tryk for den danske fisker, fordi han kender det danske system i forvejen, forklarer Erik Bonde.

Han peger dog på, at det danske system ikke nødvendigvis er bedre, men det tyske bureaukrati er tungere. Desuden er der en del, der ikke taler tysk, og det er sandsynligvis også lidt nemmere at køre en eventuel sag på dansk og i Danmark end på tysk og i Tyskland. Og hvis man er kommet til skade, så er det ikke praktisk at skulle rejse til udlandet for at anmelde det.

De samme forpligtelser

For fire år siden havde Erik Bonde en kunde, der undersøgte muligheden for at købe et eksisterende tysk fiskefartøj.

- Det var helt nyt og uopdyrket land. Men han er en ansvarsbevidst skipper og ville have fuldstændig klarhed over besætningens vilkår – bl.a. skat og social sikring. Derfor bad han mig og advokat Bo Ascanius om at afklare det, beretter han.

Det skulle vise sig at blive en større opgave. Men de fandt frem til EF-forordningen 1408/71.

- Den slår fast, at en dansker som er bosat i Danmark, og som er beskæftiget i en udenlandsk virksomhed, kan være omfattet af dansk sociallovgivning. Såfremt en række betingelser er opfyldt, siger Erik Bonde. Han uddyber:

- Betingelserne er, at den udenlandske arbejdsgiver, der beskæftiger en dansk fisker, skal underkaste sig dansk sociallov – bl.a. lov om dagpenge, sygdom og barsel. Det betyder, at han påtager sig nøjagtig de samme arbejdsgiverforpligtelser, som en dansk arbejdsgiver har med hensyn til at betale sygedagpenge. Han er også omfattet af ATP og den danske lov om arbejdsgiverforsikring – dvs. den lovpligtige arbejdsskadeforsikring.

Hvis arbejdsgiveren vil acceptere det, så kan lønmodtageren udfylde skemaet E101 – eller få Erik Bonde til det. Skemaet bliver dernæst sendt til Den Sociale Sikringsstyrelse, som udsteder et bevis på, at den pågældende fisker er

social sikret i Danmark.

FAKTABOKS

EF-forordningen 1408/71, artikel 14B, punkt 4:

- ”En person, som har lønnet beskæftigelse om bord på et skib, der fører en medlemsstats flag, og som får denne beskæftigelse aflønnet af en virksomhed eller en person, der har sit hjemsted eller bopæl på en anden medlemsstats område, er omfattet af lovgivningen i sidstnævntes stat, såfremt han er bosat på dens område. Den virksomhed eller den person, der udbetaler lønnen anses som arbejdsgiver ved anvendelse af nævnte lovgivning”.

Du kan også forsikre dig selv

Hvis du tegner din egen forsikring, så er du ikke afhængig af, om andre har gjort det. Og hvis fartøjets forsikringer allerede er i orden, så betyder det blot, at du bliver dækket af en forsikring mere.

Som alle borgere her i landet, kan fiskere naturligvis også tegne deres egen private heltids-ulykkesforsikring. Det betyder, at man ikke kun er dækket ind af fartøjets erhvervsansvars- og arbejdsskadeforsikring, hvis man kommer ud for en ulykke. Man er samtidig dækket ind af sin egen.

Hvis fartøjets forsikringer er i orden, betyder det blot, at man bliver dækket dobbelt ind. Hvis fartøjets forsikringer ikke er i orden – fx hvis banken har ”glemt” at betale dem - så har man trods alt sine egen forsikring.

Man tegner den private heltids-ulykkesforsikring i almindelige forsikringselskaber – fx der man i forvejen har sine forsikringer på huset, bilen, indboet osv.

Hvor meget kan DU få?

- Når en fisker går om bord på et udenlandsk skib, kan han ikke være sikker på, at skipper har forsikringerne i orden. Derfor råder vi fiskere til at tegne deres egen forsikring, så de kan få penge, hvis de kommer ud for en ulykke og får mén, fortæller Jan Gadgaard fra Tryg Forsikring. Han fortsætter:

- Det er hele familien, der bliver ramt, når forsørgeren bliver skadet og mister sin indtægt og sit levebrød. Derfor er det dobbelt vigtigt at tjekke, om skipper har de forsikringer, der skal til. Man skal også undersøge, hvor meget man kan få, hvis det går galt. Og hvor man kan få det fra.

Jan Gadgaard peger videre på, at hvis skipper har de forsikringer, han bør have, så er den private forsikring blot et supplement. En sådan privat heltids-ulykkesforsikring dækker både fritid og arbejde og koster 2.307,- om året for fiskere. Den dækker med en million, hvis man får en mén-grad på 100%. Det er fx tilfældet, hvis man bliver blind. mister man sin tommelfinger, giver det en mén-grad på 25% - dvs. 250.000,-. Og hvis man får rykket en arm af, giver det en mén-grad på 70% - dvs. 700.000,-. Hertil kommer, at Tryg Forsikring doubler op, hvis man får en mén-grad på over 30%.

Forsikringen dækker i øvrigt også tandskader plus kiropraktor og fysioterapeut indtil et år efter ulykken. Den dækker dog ikke tab af erhvervssevne.

Hvis man vil have en dækning med to millioner koster forsikringen 4.457,- om året.