

# Sikkerhed i fiskerierhvervet



SISSE GRØN<sup>1</sup>, HANNA B. RASMUSSEN<sup>2</sup> OG THOMAS RØDGAARD POULSEN<sup>2</sup>  
FLEMMING NYGAARD CHRISTENSEN<sup>3</sup>

<sup>1</sup>TeamArbejdsliv

<sup>2</sup>Center for Maritim Sundhed og Samfund, SDU

<sup>3</sup> Fiskeriets Arbejds miljøråd

# Sikkerhed i fiskerierhvervet

---

SISSE GRØN<sup>1</sup>, HANNA B. RASMUSSEN<sup>2</sup> OG THOMAS RØDGAARD POULSEN<sup>2</sup>  
FLEMMING NYGAARD CHRISTENSEN<sup>3</sup>

<sup>1</sup>TeamArbejdsliv

<sup>2</sup>Center for Maritim Sundhed og Samfund, SDU

<sup>3</sup> Fiskeriets Arbejdsmiljøråd

Center for Maritim Sundhed og Samfund

Esbjerg, januar 2014

Projektet er støttet af den Europæiske Fiskerifond

Den Europæiske Fiskerifond: Danmark og EU investerer i bæredygtigt fiskeri og akvakultur

Ministeriet for Fødevarer,  
Landbrug og Fiskeri



Den Europæiske  
Fiskerifond

**Publiceret:** Januar 2014

**Udgiver:** Syddansk Universitetsforlag

**Publikation fra Center for Maritim Sundhed og Samfund (CMSS)**

## INDHOLD

Indhold 3

Forord 4

1 Baggrund og formål med projektet 6

2 Metoder 6

2.1 Kvantitative metoder 6

2.2 Kvalitative metoder 7

3 Sikkerhed i fiskerierhvervet – Oversigt over udviklingen 8

4 Sikkerhed i fiskerierhvervet – i ord 9

4.1 Teknik og udstyr 10

4.2 Generelle betingelser i erhvervet 11

4.3 Organisering 14

4.4 Dialog 15

4.5 Holdninger 18

4.6 Opsamling 18

4.7 Områder at arbejde videre med 19

5 Sikkerhed i fiskerierhvervet - i tal 20

5.1 Karakteristika ved arbejdsulykkerne 20

6 Diskussion 31

7 Konklusion 32

## FORORD

Af Direktør Flemming Nygaard Christensen, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd

Projektets fokus er sikkerhedskultur – dvs. den kultur og adfærd der er i erhvervet, når det gælder sikkerhed og ulykker. Formålet er at forebygge arbejdsulykker ved at højne sikkerhedskulturen i fiskerierhvervet.

I projektet forsøger vi at belyse, hvor vi er i dag, hvordan vi er nået hertil, og hvordan sikkerhedskulturen har flyttet sig gennem de sidste 15 år. Udover kortlægningen indeholder projektet en fase med intervention og sidst en vurdering af effekten.

Fiskeriets Arbejdsmiljøråd (FA) har siden oprettelsen i 1993 løbende gennemført kampanjer og projekter, som har bidraget til en styrkelse af sikkerheden, sundheden og arbejdsmiljøet på alle fartøjskategorier i fiskerierhvervet.

Da Fiskeriets Arbejdsmiljøråd var nyetableret, blev vi ofte mødt med spørgsmålet: ”Og hvad skal I så kontrollere?” Fiskernes erfaring var, at henvendelser, der kom ”ude fra”, for det meste var en eller anden kontrollerende myndighed. Efterhånden fandt de ud af, at det ikke forholder sig sådan, men at FA er en samarbejdspartner, hvor der er mulighed for at få råd og vejledning i forhold til stort set alt, der har med sikkerhed, sundhed og arbejdsmiljø at gøre.

Holdningen til et godt og sikkert arbejdsmiljø har ændret sig væsentligt siden oprettelsen af Fiskeriets Arbejdsmiljøråd og den sikkerhedsmæssige organisering af fiskerne i sikkerhedsudvalg. FA har erfaret, at man i erhvervet er blevet mere og mere bevidst om betydningen af at have et godt og sikkert arbejdsmiljø, og vi ser, at flere og flere investerer i arbejdsmiljø-forbedrende tiltag for at skabe gode forhold for deres besætninger og dem selv.

Når der i dag bygges nye fartøjer eller foretages ombygninger, bliver der lagt stor vægt på gode arbejdsforhold for besætningen, komforten er høj i apteringen og støjniveauet er lavt om bord. I de større fartøjer bliver der også tænkt på mulighed for træningsfaciliteter for besætningen.

FA er med i stort set alle om- og nybygninger. Vi udfører f.eks. lydmålinger i nybyggede fartøjer og før og efter ombygninger og motorudskiftninger. I forbindelse med dæksindretninger og håndtering af fangsten bliver der taget hånd om sikkerhed og arbejdsmiljø. Dækket bliver skridsikret ordentligt, det sikres, at fangstbehandlingen foregår i god arbejdsøjde, og de forskellige systemer, der er udviklet sammen med FA til begrænsning af tunge løft, både på dækket og i lasten, etableres ombord.

Fiskerne er meget aktive i samarbejdet omkring et godt og sikkert arbejdsmiljø, og ofte er det dem, der har de gode ideer til løsninger men mangler måske råd og vejledning til at realisere dem.

Selv om Fiskeriets Arbejdsmiljøråd har til huse i Esbjerg, så foregår arbejdet over hele landet og langt den største del af konsulentarbejdet foregår ude på fiskefartøjerne, hvor der bliver taget hånd om den enkelte opgave, og uanset om problemet er stort eller lille, vil den altid blive seriøst behandlet af FA.

Ulykkesstatistikken viser, at det går den rigtige vej, og det gør det bl.a., fordi erhvervets aktører har gjort en stor indsats for at få bedre og mere sikre forhold ombord.

Fiskerne tager ansvar for deres arbejdsmiljø og sikkerhed, og der er i dag en sikkerhedskultur på fartøjerne, hvor arbejdsopgaverne drøftes af skipper og besætning, der i fællesskab udarbejder procedurer og instruktioner for arbejdsopgaverne om bord. Arbejds-

pladsvurderingen (APV) er blevet et almindeligt anvendt værktøj i denne proces. Dialogen i forbindelse med udarbejdelse af APV'en kan medvirke til, at der opnås en fælles holdning til, hvordan opgaverne bedst udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt.

Hvad enten det gælder afprøvning eller udvikling af nye hjælpemidler eller sikkerhedsudstyr har FA mødt stor velvillighed og interesse fra fiskerne til at deltage i forskellige projekter og oplysningskampagner til gavn for deres kollegaer i erhvervet.

FA ser, at opgaverne gennem årene har ændret karakter fra at være løsning af opgaver til i højre grad at være forebyggelse. Dette afspejler også den positive udvikling af sikkerhedskulturen.

I fiskeriets uddannelser er der stor fokus på både sikkerhed og arbejdsmiljø, og den kommende generation af fiskere er bevidste om vigtigheden af forebyggelse gennem sikkerhedsarbejde og sikkerhedskultur i fiskerierhvervet.

Sammen med erhvervet og fiskernes sikkerhedsrepræsentanter i sikkerhedsudvalgene, har FA stadig en opgave i forhold til at reducere de ulykker, som desværre sker. En ulykke eller en nedslidning er én for meget, det kan der ikke herske nogen tvivl om, og selvom vi er nået langt, kan vi sammen gøre det endnu bedre.

Det er FA's mål at kunne fastholde den positive kurs mod et endnu bedre og mere sikkert og sundt arbejdsmiljø for fiskerne, og det skal ske gennem et tæt samarbejde med erhvervet, myndighederne, uddannelsesstederne og de øvrige aktører omkring fiskerierhvervet.

## 1 BAGGRUND OG FORMÅL MED PROJEKTET

Der er sket en rivende udvikling i fiskeriet de sidste 15 år, også med hensyn til sikkerheden om bord. Projekt 'Proaktiv sikkerhedskultur i fiskeriet – hvad skal der til?' er et forskningsprojekt med to formål: dels at beskrive den udvikling der har været i sikkerheden i fiskerierhvervet i de sidste 15 år og dels at tilrette og afprøve nogle af de virkemidler som er udviklet til søfartserhvervet ud fra de resultater som er opnået i den internationale forskning indenfor sikkerhedskultur. Denne rapport opfylder formål nummer et ved at beskrive hvilke udviklinger der er sket i sikkerhedsarbejdet i dansk fiskeri. Første del bygger på interviews og giver nogle bud på hvorfor ændringen er sket, anden del bygger på anmeldelser af arbejdsulykker og viser ændringerne i tal og grafer. Projektet er støttet af NaturErhvervstyrelsen.

## 2 METODER

### 2.1 Kvantitative metoder

#### 2.1.1 Dataindsamling

Denne undersøgelse bygger på data fra Fiskeriets Arbejds miljøråds database om ulykker i dansk fiskeri og indeholder alle de ulykker som er indberettet til et sikkerhedsudvalg (se Figur 1) eller rapporteret på anmeldelsesblanketter til Søfartsstyrelsen (se bilag 2). Database indeholder informationer om 2219 arbejdsulykker fra januar 1995 til februar 2013. Til denne analyse bruges der dog kun oplysninger fra 1998-2012, da datagrundlaget fra 1995-1997 er begrænset (n=79). Årsagen til det minimale datagrundlag i disse år er, at Fiskeriets Arbejds miljøråd først begyndte en systematisk opbygning af databasen i 1998. I perioden fra 1998-2012 er der i alt registreret 2140 ulykker, der mangler dog indrapportering af oplysninger om ulykkens alvorlighed i 127 cases, og disse indgår derfor ikke i analysen. Ud af de 2013 registrerede ulykker udgør ulykker, som resulterer i fravær mindre end 1 dag 13,5 % (n=272). Disse cases er også ekskluderet fra analysen, da de ikke er omfattet af anmeldelsespligten og der derfor er usikkerhed om deres repræsentativitet. I alt omfatter nærværende rapport 1741 ulykker, men det skal bemærkes at det totale antal ulykker i nogle tabeller varierer, på grund af manglende oplysninger.

De oplysninger om populationstørrelse, som anvendes til beregning af incidensrater (dvs. antal ulykker per 1000 fiskere) kommer fra Søfartsstyrelsen og indeholder både erhvervsfiskere og bierhvervsfiskere.

#### 2.1.2 Anmeldelse af ulykker

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

- Der er tale om dødsfald.
- Ulykken har medført uarbejdsdygtighed i 1 dag eller mere ud over den dag, hvor skaden indtrådte (Lost time accident - LTA).
- 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).

Uarbejdsdygtigheden behøver ikke nødvendigvis ligge i umiddelbar tilknytning til ulykkesdagen. Der kan være ulykkestyper, hvor skaden opstår forsinket som for eksempel forgiftninger og løfteskader.

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.

## 2.2 Kvalitative metoder

### 2.2.1 Bredde

Det materiale som ligger til grund for denne rapport er et kort feltarbejde, 8 interviews med en eller to personer samt et fokusgruppinterview. Interviewene blev foretaget af Sisse Grøn og Tina Geest under et mini feltarbejde af fem dages varighed i Thyborøn, Hanstholm, Thorsminde og Hvide Sande. De fleste interviews blev optaget på bånd og derefter transskriberede, andre blev der skrevet noter til imens interviewet foregik.

Vi spurgte til informanternes baggrund og erfaringer med fiskeri, til deres holdninger til sikkerhed, om deres holdning til sikkerhed har ændret sig, hvilken sikkerhedspraksis de har og hvordan de tilegner sig ny viden. Interviewguiden er vedlagt som bilag.

Der er tilstræbt bredde i valg af informanter, hvilket vil sige at der er interviews med ejere, partsfiskere, god repræsentation i forhold til fartøj og fangsttyper og ligeledes i forhold til alder og erfaring. Spændvidden skulle gerne fremgå af oversigten i bilag 1. I citaterne er der dog ikke den samme bredde, der er det med en enkelt undtagelse de udøvende fiskere, der kommer til orde, fordi de beskriver udviklingen bedst.

Det var desværre ikke praktisk muligt at få geografisk bredde, så alle interviews er foretaget på den jyske vestkyst. Vi fik god hjælp til at få kontakt til fiskere med holdninger til sikkerhed fra Fiskeriets Arbejds miljøråd (F-A), men vi valgte derudover at kontakte nogle udenom F-A, for at sikre at det ikke var en lille gruppe særligt udvalgte fiskere vi fik i tale.

Når man som her benytter kvalitative metoder er det ikke objektiv viden man får, de som er villige til at tale med forskere er de som er velfungerende og desuden kan man ikke generalisere ud fra et datagrundlag på 13 personer. Men man kan sikre sig at man kommer godt rundt om emnet, ved at spørge personer med forskellig tilgang og forskellig position. Derfor interviewede vi også de damer som laver fiskernes regnskab, en gruppe elever på fiskeriskolen og formanden for fiskeriforeningen i en af byerne på vestkysten. Ud over egentlige interviews talte vi med alle vi mødte i havneområderne og på de fartøje vi besøgte og tog noter, ligesom vi overværede en fiskeauktion, for at lære mest muligt mens vi var der. Informanternes formuleringer er gengivet ordret, det betyder at det er talesprog, men det er at foretrække frem for at redigere i deres udtalelser<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Undtagen et interview, med informant 6,7 og 8 som er baseret på noter, der gengives noten.



Den historie vi fik fra alle de kanter vi opsøgte var meget enslydende, set fra forskellige perspektiver, fortalte de alle at der har været en markant og positiv udvikling i sikkerhedskulturen i fiskerierhvervet i Danmark.

### 3 SIKKERHED I FISKERIERHVERVET – OVERSIGT OVER UDVIKLINGEN

#### 3.1.1 Udviklingen i anmeldte arbejdsulykker til Fiskeriets Arbejds miljøråd 1998-2012.

Tabel 1 viser fordelingen mellem dødsulykker og øvrige anmeldelsespligtige arbejdsulykker blandt fiskere i perioden 1998-2012. I hele perioden er der registreret 46 (2,6 %) dødsulykker blandt danske fiskere og 1695 øvrige anmeldelsespligtige arbejdsulykker.

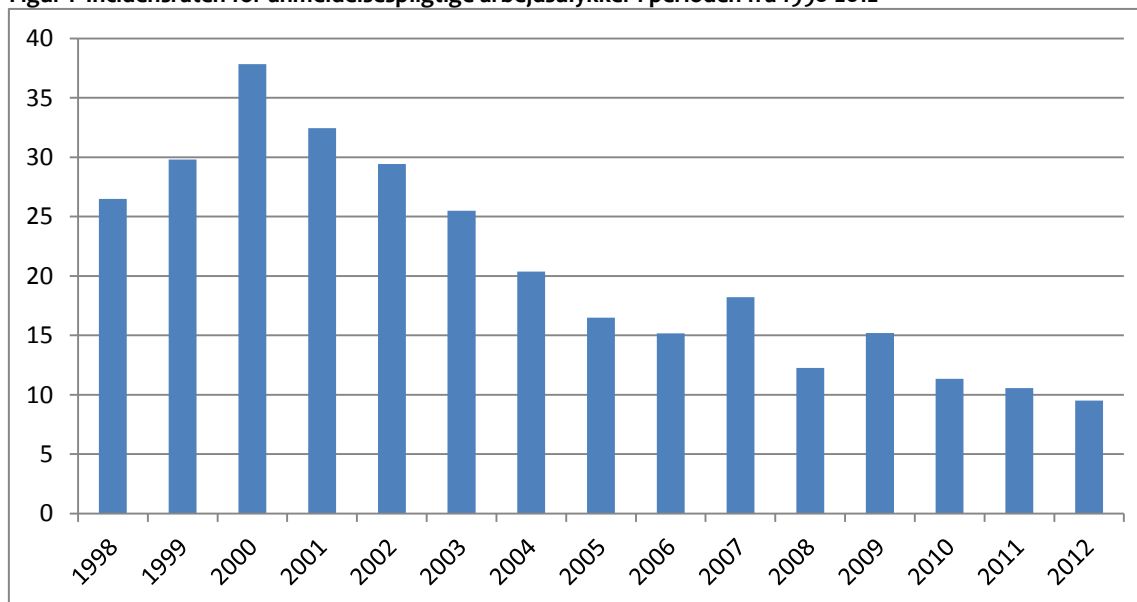
**Tabel 1 Anmeldelsespligtige arbejdsulykker og dødsulykker fra 1998-2012**

	Procent (n)
Anmeldelsespligtige arbejdsulykker	97,4 % (1695)
Dødsulykker	2,6 % (46)
Total	100 % (1741)

#### 3.1.2 Udviklingen i anmeldte arbejdsulykker til Fiskeriets Arbejds miljøråd 1998-2012.

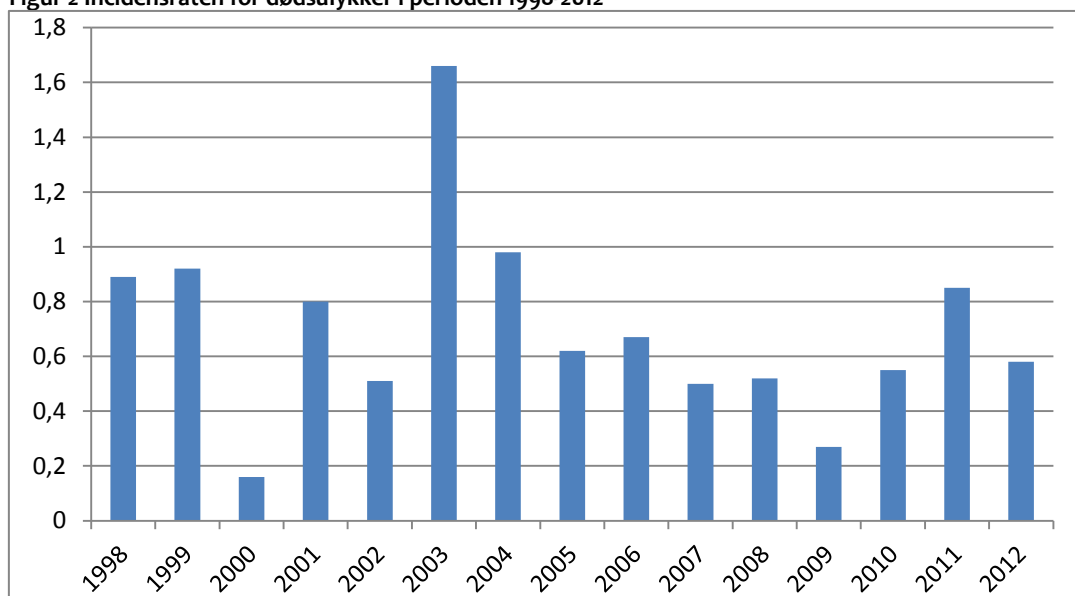
Figur 1 viser udviklingen i incidensraten (ulykker per 1000 fiskere) for arbejdsulykker i årene 1998 til 2012. Som det tydeligt fremgår af figuren, er der sket et betydeligt fald i incidensraten i den periode undersøgelsen dækker.

**Figur 1 Incidensraten for anmeldelsespligtige arbejdsulykker i perioden fra 1998-2012**



Der er sket et fald fra 26 arbejdsulykker per 1000 fiskere i 1998 til 9 arbejdsulykker per 1000 fiskere i 2012. Selvom antallet af ulykker per 1000 fiskere er faldende i studieperioden, ses der nogle mindre afvigelser. På grund af det lave antal ulykker vil selv mindre ændringer i antallet fra år til år resultere i udsving i incidensraten.

Figur 2 Incidensraten for dødsulykker i perioden 1998-2012



Figur 2 viser antal dødsulykker pr. 1000 fiskere i perioden fra 1998-2012. Incidensraten for dødsulykker er meget varierende på grund af det lave antal, men ligger omkring 1 dødsulykke per 1000 fiskere per år. Det stabile antal dødsulykker per 1000 fiskere kan tyde på at forebyggelse af dødsulykker er sværere end forebyggelse af øvrige arbejdsulykker. Der blev undersøgt om der er forskel mellem antallet af arbejdsulykker på enmandsbetjent og flermandsbetjent fiskefartøj ved hjælp af  $\chi^2$  test. Resultaterne af testen indikerer, at der sker flere arbejdsulykker på flermandsbetjente fartøjer end på de enmandsbetjente fartøjer ( $p=0,000$ ). Til gengæld forekommer dødsulykker i højre grad på enmandsbetjente fartøjer.

Samlet set tyder resultaterne på, at der har været den ønskede udvikling hvad angår arbejdsulykker i fiskeri. Dette kunne altså tyde på, at der er en øget fokus på sikkerhed i dansk fiskeri, og at det har resulteret i en bedre sikkerhedskultur samt mere effektiv forebyggelse af ulykker.

Vi beskriver nu om de kvalitative resultater for at finde forklaringer på denne tendens.

#### 4 SIKKERHED I FISKERIERHVERVET – I ORD

Det følgende afsnit fortæller om de kvalitative resultater, altså vores gengivelse af hvordan de fiskere og personer i fiskerimiljøet som vi har snakket med, ser sikkerhed i fiskerierhvervet.

Som det fremgår af interviewguiden, så spurgte vi ikke specifikt til delelementer af hvad sikkerhed er, før informanterne selv satte ord på hvad sikkerhed er. Så improviserede vi og spurgte ind til de emner de bragte på bane. Rammen om den følgende beskrivelse er

sikkerhedskultur, forstået som de forestillinger man har om hvad sikkerhed er, og den praksis man har, men det er udelukkende ud fra hvad vi fik fortalt af fiskerne. De følgende kategorier er en udløber af de emner som vores informanter bragte op, men tematiseringen følger de gængse forståelser af hvad sikkerhed omfatter meget godt: de organisatoriske rammer for arbejdet, det udstyr man arbejder med og hvordan man kommunikerer om sikkerhed.

#### 4.1 Teknik og udstyr

Noget af det mest mærkbare og effektfulde til forebyggelse af arbejdsulykker er teknologiske forbedringer hvor noget farligt udstyr skiftes ud med noget mindre farligt (Dyreborg et al. 2013). Der har været en positiv udvikling i det udstyr der anvendes på de danske fiskefartøjer, det beror selvfølgelig på at der er kommet teknologiske løsninger, men også på at fiskere har ændret holdning til hvilket udstyr der kræves. Anskaffelsen er så samtidigt muliggjort af at en del ombyggede eller ombyggede fartøjer i kølvandet på omlægningen af kvotesystemet i 2007, fordi større fartøjer giver mulighed for investering i udstyr. Effekten er at mange fiskere ikke længere udsættes for samme ergonomiske belastninger og generelle risici som tidligere. Som informant 1 beskrev resultatet af den teknologiske udvikling da vi spurgte ham hvad han tænkte om sikkerhed i erhvervet:



1 Hjælp til at rense net

*'Det er så lidt, de skal røre ved, nu om dage.'* (1)

Her skal man holde sig for øje at informanten er skipper på en trawler der fisker industrifisk. De informanter som fiskede alene fra små garnfartøjer eller lignende, skal stadig håndtere det meste selv. Det gælder fx informant 13 som beskrev at han havde mere fokus på arbejdsstillinger og fx havde fundet lavpraktiske løsninger der giver bedre arbejdshøjde<sup>2</sup>. Det nye udstyr afspejler altså en holdning til at ikke bare naviga-

tion, men også arbejdsbyrde og stillinger skal optimeres vha. udstyr, som informant 1 og 13 beskriver det:

*'Særligt ved dæksudstyret er der sket en udvikling.'*(1)

<sup>2</sup> Udenfor interview, derfor er der ikke citat på det.

*'Sikkerhed er ikke så tabubelagt længere, de fleste kender en eller flere som er kommet til skade eller har sat livet til. Før havde man fokus på at have det sidste nye udstyr inde i styrehuset, men nu har man også fokus på det på dækket.'* (113)

Det er særligt ved ombygninger at der investeres i dæksudstyr, og hvis noget bliver lovkrav, men det kan også være for at være på forkant:

*'... Men AIS(Automatisk Identifikations System) det valgte vi frivilligt at sætte ombord, før det blev et lovkrav, så der var faktisk en ting, vi havde hørt om, som vi kunne bruge. Det havde jeg hørt om gennem medier og Fiskeritidende. Det var ikke en større investering, tror det kostede omkring en 80.000. Jeg tænkte, at det kunne jeg faktisk bruge også inden for mit fiskeri – jeg kunne se hvor bådene er henne og hvad de laver.'* (11)

Alt i alt er der altså sket en udvikling i det udstyr der anvendes og det har lettet de ergonomiske belastninger og forbedret arbejdsmiljø og sikkerhed. Men de tekniske forbedringer er ikke kommet af sig selv, de afspejler en ny tilgang til hvilket udstyr, som er nødvendigt for at tilgodese kroppen i det lange løb.

## **4.2 Generelle betingelser i erhvervet**

De præmisser fiskere har for at udøve deres erhverv har naturligvis stor indirekte betydning for sikkerhed. Der har været rivende udvikling i fiskeripolitikken, hvor især de individuelle overdragelige kvoter som blev indført i 2007 har haft gennemgribende indflydelse på fiskerierhvervets struktur. Denne rapport kan ikke redegøre for eller tage stilling til kvotepolitikken, der henvises i stedet til en nyligt udgivet ph.d. afhandling om emnet (Høst 2012) og her gengives kun informanternes syn på de strukturelle ændringer i erhvervet.

Et andet forhold som har påvirket erhvervet er at bankernes villighed til at låne penge ud er mindsket, hvilket har indflydelse på hvad der skal til for at blive fisker i dag, eller med andre ord at selektionen ind i erhvervet er blevet hårdere.

### **4.2.1 Selektion**

Flere informanter fortalte at det er langt sværere at købe sit eget fartøj i dag for en ung fisker:

*'Dengang var bankerne også lidt mere med på fiskeri, end de er i dag. Den gang kunne en ung mand godt komme i gang med fiskeri, det er en hel del vanskeligere i dag.'*(12)

*'Det er jo ikke til for unge mennesker at komme ind i fiskeriet i dag. Selvom du så har 200.000, det kan du godt glemme, der er ikke nogen der vil låne dig, så hvis ikke de kan komme ind ved én som kan se en fremtid i ham og lade ham købe ti eller tyve procent, så er det ikke til.'*(113)

Samtidig med at det er blevet sværere at starte op selv er der også en del som solgte fra og fandt andet erhverv da kvoteordningen blev ændret:

*'Dengang jeg solgte og fik en god sjat penge for det, altså der var mange der gik ud af fiskeriet ved den tid og så tog de arbejde på Vestas og uh det var jo så dejligt, de kunne få en sikker indkomst, men jeg ville hellere fortsætte med at fiske.'* (113)

Vi var inde i en krise med brændstofpriserne, det harmonerede slet ikke med den pris, vi kunne få for vores fisk, så blev der lavet det IOK – individuelle overdragelige kvoter – som folk så blev tildelt på baggrund af deres forskellige historik i fiskerier - ud fra fem basisår, tror jeg de tog fra - så var der pludselig mange, som stod i den situation: Køb eller sælg. Folk kunne se en udvej, at de kunne komme ud af fiskeriet og faktisk uden gæld, og andre ville gerne fiske videre – sådan som os, så vi var så ude og investere i flere både, for at få kvoter nok til at drive vores fiskeri. Så blev prisen bedre igen, og kvoteprisen blev dermed også dyrere, så der er faktisk flere herude de sidste par år, som faktisk har solgt og fået en del penge ud af det, så der er færre fiskere i dag. Der er faktisk ikke mange. Sidste år var der flere, som har købt både op og så vælger at fiske på lejet fisk. Det gør vi ikke, vi har vores egen kvote.(11)

Det lader også til at der sker en eksklusion af de som ikke har formået at omstille sig:

Jeg har også oplevet en, som ikke ville ændre på det, de kom så ikke med længere og fandt en anden hyre, men det er typisk dem, som i løbet af deres tid har været på en 20 både, dem som ikke er villige til at omstille sig til nye tider. Det er oplevet, at sådanne folk kommer til byen for at lede efter hyre, men de får ikke et ben til jorden det tynder jo ud, der er ikke så mange – det er som med de andre arbejdspladser i landet. Og dem jeg vil have, dem tager jeg fra skolen, så vi selv kan lære folk op. (12)

Det er blevet langt sværere at etablere sig i erhvervet i forhold til tidligere og da kvoterne blev individualiserede og kapitaliserede medførte det at en del gik ud af erhvervet. Denne udvikling må betyde at de der er tilbage er en mere selekteret gruppe end de der tidligere levede af at fiske. Det kræver en mere målrettet og forretningsmæssig indstilling i dag. Det tyder på at der er sket en professionalisering af erhvervet.

Der er måske ligefrem en tendens til at selektionen er blevet så hård at der ikke er plads til folk med skavanker længere:

Vi har en om bord, som døjer meget med sukkersyge, og hvis ikke han passer sit insulin, det ved vi, så går han... det kan vi se på ham. Han har fisket hele sit liv og har mange år endnu, hvis han passer sit insulin, og vi skal passe lidt på ham, men det bliver nok ikke ved med at gå, for hvis han ikke er lige så dygtig til at arbejde som vi andre er, så skal han sættes ned i løn, så det er lidt svært. I princippet har vi lige løn til alle... (12)

#### 4.2.2 Unge

Flere påpegede at det at de unge kommer på fiskeriskole i dag gør at de har en bedre og mere skolet indstilling til sikkerhed, frem for udelukkende at lære af arbejdspladsen, samt at det giver en anden indstilling til erhvervet:

Og den gang var det sådan at var du for dum til andet kunne du altid blive fisker. I dag kræver det uddannelse at blive fisker jo. (13)

De unges indstilling kommer også de ældre i besætningen til gode, kunne vi forstå:

Generelt tror jeg fiskerne her er gode til at få unge ind. Det giver godt samarbejds-klima og de stiller andre spørgsmål. (12)

Vi fik indtrykket bekræftet da vi snakkede med en gruppe elever fra fiskeriskolen, en af eleverne udtrykte klart at han ikke var indstillet på at være på en arbejdsplads hvor sikkerheden ikke var toprioritet:

Ulykkerne kunne få ham til at overveje at fravælge erhvervet. (16)

*Han vil ikke sætte sine ben om bord på et skib, hvor sikkerheden ikke er i orden. (16)*

Det er kendetegnende for unge at have principfaste holdninger og denne unge fiskerspire kan udmærket tænkes at ændre holdning når han bliver optaget af at indgå i besætningen på et fartøj. Men han er en interessant informant fordi han repræsenterer en ny type unge i fiskeriet. Han har nemlig ikke fiskeribaggrund, men søgte ind på fiskeriskolen fordi han havde prøvet at fiske på en idrætshøjskole. Det gør formentlig at han mangler nogle færdigheder som de unge med fiskeribaggrund har, men det gør måske også at han vil stille spørgsmål ved noget af det andre i erhvervet tager for givet.

#### 4.2.3 Kvoter:

Mange af informanterne fremhævede kvotesystemet som årsag til at de tager færre chancer i dag i forhold til tidligere. Informant 2 forklarer det ret præcist:

*Du sejler ikke ud, hvis det blæser 25 m/s for det skal give gevinst hver gang, når du endelig er på havet. For du får ikke fisket i sådan et vejr, du ligger bare der og bruger en masse brændstof, med mindre du ved, at det om 12 timer bliver helt stille, så kan du sejle ud, for så er du den første derude, når vejret bliver godt igen. Det koster ca. 22.000 kr. i døgnet for os at sejle ud, så det skal man overveje. (12)*

*Vi har også – det er så det, der slækkes lidt på – det der kaldes havdage, hvor det er de der timer, vi er ude at sejle – vores kvoter bliver tildelt efter de timer, vi er ude og sejle, men vi havde et vist antal timer, vi måtte være til havs, og overtrådte vi dem, så kunne du få bøde, det gjorde vi dog aldrig, men når vi så endelig var derude, så skulle der bare... vi havde kun så og så mange timer til at fange vores fisk, det er en EU-forordning. Altså: vi havde en bestemt mængde fisk, men for få dage til at fange den i fx 100 dage, så når vi endelig var af sted, så skulle vi være på hele tiden, ellers fik vi ikke fanget de tildelte fisk. Så var er ikke tid til fx at lave øvelser eller tage en snak om tingene og sige: 'Nu har vi meget dårligt vejr, hvad gør vi?' Nej, vi skulle sgu bare fiske, for vi skal have fisket vores kvoter. Nu er der ikke så mange skibe tilbage, så nu er der fiskedage nok til de tilbageværende. (12)*

Som det fremgår kræver det i dag noget andet at drive fiskeri end før 2007 hvor kvoterne blev salgbare. De fiskere vi snakkede med oplevede det som en positiv udvikling, som havde givet ro og bedre råderum. Her skal man holde sig for øje at dem vi snakkede med repræsenterer den gruppe som tog udfordringen op ved omlægningen af kvoterne. Andre valgte at sælge.

Der er også et element som handler om et andet forhandlingsklima. En bevægelse fra konflikt til dialog. I9 beskriver at fiskeriforeningen søger at opnå stabilitet og fleksibilitet for fiskerne frem for at få så høj en kvote som muligt. Men samtidig med forståelse for at fleksibiliteten ikke må blive så total at nogle vil kunne leve af at spekulere i kvoter.

*Når jeg forhandler om kvoter er det ikke bare for at få så høj en kvote som muligt, det er mere for at få noget stabilitet. Det er mere vigtigt for mig, men det er svært at få forhandlet igennem. Så arbejder vi også for fleksibilitet, men det må heller ikke blive så meget flex, at man begynder at spekulere i det (19)*

Næsten alle vores informanter fortalte om muligheden for at leje kvoter af 'puljen', som noget der gjorde det nemmere for dem at bedrive fiskeri, for hvis de ønsker at fiske en art som de ikke selv havde kvote til, kan de leje fra puljen. Informant 9 forklarede at puljerne har vist sig at være et godt redskab for fiskerne, men også medvirkende til at de

holder sig indenfor lovens rammer. Men det har taget tid at nå fra konflikt og mistro til konstruktivt samarbejde.

*Det er jo helt fantastisk som det fungerer. Det er alle mennesker glade ved. Administrativt er det også en god idé i stedet for at alle folk skulle gå og bytte med hinanden. Det der var vores problem det var jo at hvis du fik 5 forskellige fiskearter og du normalt fanger tre af dem, så siger man så, 'ja, på grund af det her system, så skal du eje dem der... Og det var egentlig det som fik puljerne til at opstå, fordi vi sagde ' hvis vi nu puljer tingene'... så de to arter jeg ikke bruger, dem lægger jeg ind i puljen og så er der én deroppe, som siger at dem vil han gerne have og så... Det er jo egentlig bare en almindelig byttecentral. Det var det det startede med og det har udviklet sig positivt hele vejen. Og vi får også mere og mere ret til at gøre nogle ting i puljerne end vi gjorde til at starte med. Der er ingen tvivl om at alle i fiskeridirektoratet troede at det her var for at vi ville starte det største svindelforetagende der kunne lade sig gøre indenfor fiskeri. De lavede alle de barrierer og alle de benspænd de overhovedet kunne komme af sted med. For at vi ikke skulle få den pulje til at fungere. Men vi blev ved med at kæmpe, vi ville have den fleksibilitet som det her det giver.(19)*

Alt i alt tegnes der altså et billede af et mindre konfliktpræget fiskeri, med mere stabilitet og råderum til de fiskere som har formået at omstille sig.

### 4.3 Organisering

I afsnittet om det tekniske udstyr var en af konklusionerne af udstyret er væsentligt forbedret og at én af grundene er at fiskernes holdning til hvad der kræves af udstyr har ændret sig. En af de faktorer som har skubbet til denne udvikling er organiseringen af sikkerhedsarbejdet til søs og de institutioner som støtter og fremmer dette. Især blev Fiskeriets Arbejdsmiljøråd ofte nævnt af informanterne, som her i forbindelse med den lovpligtige Arbejdspladsvurdering:

*Øvelserne kniber det stadig lidt, må jeg indrømme. Og det er nok fordi, man tænker: Det sker ikke for os, men vi går meget op i APV'en og den drøfter vi og kommer der en ny mand om bord får han lov til at læse den. Vi laver APV'en med hjælp fra Flemming og hans folk.(11)*

Det lader til at arbejdsmiljørådets rolle især er at agere mellemlid mellem søfartsstyrelsen og fiskerne, når der kommer nye lovkrav:

*Tjekker du Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, deres nyhedsbreve? Nej, vi skal nok få det af vide, hvis der kommer noget. Hvis der er noget, vi skal have, noget der skal ordnes, så skal vi nok få det at vide. De får gerne af vide, hvis der kommer noget, så formidler de det videre til os, så må vi jo få indkøbt det.(11)*

Men også som mellemlid rent formidlingsmæssigt, vores informanter beskrev tydeligt at de opfattede arbejdsmiljørådet som deres folk og som nogle de kan henvende sig til med alt:

*Jeg tror mest det er arbejdsmiljørådet – det at vi har været så mange mennesker, der har været gode til at snakke om det. Jeg er så imponeret af de mennesker dernede, der er ikke noget de ikke kan undersøge. De finder en løsning lige gyldigt hvilket spørgsmål man stiller til dem. Det giver altså en enorm opbakning. Du behøver ikke at være bange for at spørge om noget der lyder dumt, de finder ud af det hvis de kan.(13)*

Dog skal vi stadig holde os for øje at vi har snakket med en lille gruppe af fiskere, som fungerer godt med den omstilling og organisering der har været. Der vil givetvis være nogle som ikke kan genkende sig selv i disse informanternes fremstilling.

Det ændrede samarbejdsklima går igen i forhold til lovkrav, som Informant 13 her udtrykker det klart:

*Meget af tiden er det de kommer med fra (fiskeriets) arbejdsmiljø (råd) jo frivilligt til at begynde med, men når man ved at det bliver lovkrav fra søfartsstyrelsen efter nogle år, så er det jo sjovere når det er frivilligt og man kan være med til selv at bestemme. Så der er det en fordel at være på forkant og det kan de godt se. (I13)*

Dette udsagn fra informant 13 en slags nøgle til at forstå ændringerne i fiskerierhvervet. Det gælder for mange erhvervsudøvere at de helst vil være i fred for indgriben og regulering, men i særlig grad i fiskerierhvervet.

De 3 geografisk baserede sikkerhedsorganisationer er en væsentlig del af sikkerhedsarbejdets organisering. De eksisterer side om side med de sikkerhedsorganisationer som findes på det fåtal af fartøjer som har så stor bemanning at de har egen sikkerhedsorganisation. Sikkerhedsorganisationerne sikrer at selv om de fleste arbejdspladser er så små at de ikke har egen sikkerhedsorganisation, så bliver der alligevel samlet op på alle ulykker, ligesom alle modtager information om nye tiltag og lign. Derudover har medlemmerne af de tre sikkerhedsorganisationer en vigtig rolle som foregangsmænd, som informant 13 beskriver:

*Jeg kom ind i det der arbejdsmiljø(arbejde) fordi der ikke var nogen som ville og til mig sagde de at jeg jo var hjemme hver dag<sup>3</sup>, så kunne jeg lige så godt. Dengang var det noget med 'jaja det er bare fordi du skal ned og have noget kaffe', men nu lytter de faktisk og kommer også og spørger selv. (I13)*

Informant 3 som er sikkerhedsrepræsentant og fisker alene, beskrev hvordan det at have en organisation i ryggen at trække på gjorde ham i stand til, sammen med andre, at sætte en stopper for andres risikable adfærd:

*Vi havde et tilfælde med nogle der troede at de bare kunne ligge og sejle rundt skidefulde, det duer jo ikke. Tænk hvis de hakkede en familie i en lystbåd over. Så det fik vi stoppet. Alene havde jeg jo ikke kunnet gøre noget ved det. (I3)*

Det er et fint eksempel på hvilken forskel det gør at have en sikkerhedsorganisation i et erhverv hvor der er exceptionelt mange små virksomheder.

#### 4.4 Dialog

Den vigtigste forklaring på den ændrede indstilling til sikkerhed, bliver her betegnet som 'dialog' selvom det ikke var et ord nogle af informanterne brugte. I lighed med den generelle udvikling i reguleringen af arbejdsmiljøet i Danmark har også reguleringen i fiskerierhvervet bevæget sig i retning af mere dialog og selvregulering fra tilsynsmyndighedens side. Det afspejles i udsagnet om at det er sjovest når det er frivilligt som beskrevet ovenfor. Men endnu vigtigere er det at informanterne gentagne gange brugte ven-

---

<sup>3</sup> I13 fisker i nærområdet og kommer derfor i havn hver dag.



dingen 'vi snakker om det' om måden de går til sikkerhedsarbejdet på i besætningen. Og samtidigt betones det at sådan har det ikke altid været. I lyset af sikkerhedskultur er det en særdeles positiv ændring, fordi kommunikation er en nøgelfaktor og fordi alle kompetencer gerne skulle i spil.

#### 4.4.1 I besætningen:

Informant 2 beskriver hvordan de i hans besætning tidligere nærmest undgik at snakke om det de ikke var helt trygge ved:

*... så blev der gjort nogle ting, hvor vi skulle have en mand ud i en overlevelsesdragt, for at få fat i wire'en igen og det kunne jo have gået helt galt. Det var ikke noget, vi snakkede om, det skulle bare gøres, og det blev der heller ikke snakket om bagefter, der blev måske mere bare sagt 'Nå, nu gik det godt igen' og så blev der ikke snakket mere om det. Det ser man jo ikke i dag. I dag ville jeg bestemt gøre det anderledes, hvis der var en hændelse; at man tager en snak om tingene ... (I2)*

Informantens refleksion er set i bagklogskabens lys, men ikke desto mindre er den interessant fordi den afspejler nogle af de undersøgelser af fiskeres risikoforståelse som tidligere er lavet. En norsk artikel fra 2007 beskriver fx at de undersøgte fiskere havde en tendens til at underdrive risici, for at mestre arbejdets reelle farer (Bye & Lamvik 2007). To svenske artikler peger ligeledes på en uvillighed til at anerkende risici (Törner et al. 2000; Eklöf & Törner 2002). Og en dansk artikel fra 2010 beretter ligeledes om accept af risici i arbejdet (Knudsen & Grøn 2010). Det kunne tyde på at denne tendens er ved at vende.

En canadisk undersøgelse har beskrevet hvordan en ejer af en lille virksomhed gerne opfatter sig selv som lige med sine medarbejdere og derfor havde svært ved at irettesætte disse, når de opførte sig uforsvarligt (Eakin 1992). Vi spurgte de informanter som var skippere om de irettesatte deres kolleger. De svarede at de snakker om det:

*... får vi nye folk med, så arbejder de jo sammen med dem og er tættere på dem, så får jeg af vide, at 'ham der gør det ikke rigtigt', så tager jeg snakken med ham og de tager snakken med, så prøver vi på at forme det. Jeg tager typisk snakken til havs, når vi har nogle fritimer ombord, så siger jeg: 'Det er vi nødt til at gøre anderledes, fordi det er en meget usikker situation, og giver fare for, at man kan komme til skade og det går ud over din og min sikkerhed'.(I2)*

*Det gør de ikke, det er vi ude over. Det er blevet fast kutyme, at sådan kører det. Jeg kan ikke svare på, hvad jeg har gjort, for at det er blevet sådan. Det er bare sådan, som det er. Er der kommet en grøn med ud, så er de andre gode til at fortælle: 'Hallo, det der duer ikke og sådan og sådan gør vi' Det er sjældent mig, der skal gøre det. (I1)*

Det lyder som om at man er mere lige end i en stor hierarkisk organisation, hvilket er naturligt nok. Men hvis vi skal tro de adspurgte skippere betyder ligheden ikke at sikkerhed negligeres, men at de er flere til at tage snakken.

Ledelsesopgaven er afgørende for sikkerhedskulturen, ikke mindst at få input fra de øvrige besætningsmedlemmer, hvis man er ved at træffe en dårlig beslutning:

*Det er vigtigt, at de selv kan tænke. Jeg skal også have feedback, jeg kan måske beslutte nogle ting eller sige nogle ting, hvor de så siger; 'Jamen det går ikke' og det gør de helt sikkert, alle sammen. Det er meget vigtigt i vores dagligdag.(I2)*

#### 4.4.2 I netværk:

Sikkerhedsarbejde i små virksomheder er en udfordring også i landbaserede erhverv. Det er for nyligt blevet foreslået at små virksomheder i netværk, kan være en god platform for projekter til fremme af arbejdsmiljø og sikkerhed for små virksomheder (Limborg et al. 2013). Derfor er det interessant at erfare at énmandsfiskerne i Thyborøn har et uformelt netværk, hvor de snakker om alt mellem himmel og jord, herunder sikkerhed:

*Vi er en speciel flok på 10-12 stykker her i Thyborøn, vi kender hinanden op og ned og vi sidder tit bare og drikker kaffe sammen og så snakker vi om det han har lavet og det jeg har lavet. Vi er på et eller andet plan en stor familie der hjælper hinanden, vi er ikke bare énmandsfiskere der er alene nede i en båd og så er for os selv. Vi holder virkelig sammen. (13)*

Disse selvskabte netværk kunne der godt støttes op om, som platform for systematisk arbejdsmiljøarbejde i de énmandsbetjente fartøjer, som udgør en særlig udfordring i forebyggelse af arbejdsulykker i erhvervet.

#### 4.4.3 Med fagfolk:

To informanter kom også ind på emnet psykisk arbejdsmiljø som et nyt område de er begyndt at tage mere alvorligt. Den ene fortalte en historie om en onkel der oplevede to alvorlige ulykker i sit arbejdsliv, for at illustrere den udvikling der er sket:



2 Man snakker da med psykologer - som her Tina Geest

*Førhen hvis der skete en ulykke på havet så var det ikke noget folk snakkede om. Nu har jeg selv en onkel som skvattede i havet i februar måned, vi fik ham op og alting, men da ringede jeg til (fiskeriets) arbejdsmiljø (råd), da var det blevet mere legalt at ringe og få fat i en psykolog til dem. Vi kunne godt mærke på ham at det ikke var lige som det skulle være. Den første gang der var der jo ingenting af sådan noget, der kunne de gå hen på kroen hvis de ville snakke, men han kan godt mærke at han har det meget bedre denne gang. Bare den udvikling der er sket indenfor det. (113)*

Her glider det at 'snakke om

det' fra at være ulykkesforebyggende til at handle om helbredelse af chok og traumer. Ikke desto mindre illustrerer hans historie et skift som er parallelt, nemlig at man kan og bør gøre noget for at få det bedre og gøre det bedre. Og dermed har vi bevæget os ind på sikkerhedskulturens kerneområde, nemlig hvad fiskernes holdninger til sikkerhed er.

#### 4.5 Holdninger

*Dengang var det mere en kalkuleret risiko, det var bare det der kunne ske. Det var farligt at fiske jo og det vidste man bare. Og den gang var det sådan at var du for dum til andet kunne du altid blive fisker. I dag kræver det uddannelse at blive fisker jo. Folk har nemmere ved at tage redningsdragterne på når man sejler ind i dag, før havde man dem måske bare liggende ved siden af for det er bøvlet at tage dem på og man ser dum ud og sådan noget. (I13)*

Informant 13 fortæller her at der tidligere var en anden accept af risici end der er i dag. Han beskriver også at risici defineres socialt som Antropologerne Douglas & Wildavsky har gjort opmærksom på (Douglas & Wildavsky 1983). Tankegangen er at der er så mange farer i verden at man ikke kan være lige opmærksomme på dem allesammen. Man foretager et valg. Valget af hvilke farer man er opmærksom på er socialt og kulturelt, den enkelte tilpasser sig de andre og deres forståelse af risici.

Der er altså sket en bevægelse fra at sikkerhed var noget man nok praktiserede, men ikke snakkede om, hen imod at sikkerhed er noget man arbejder med og risici er noget man forudser og adresserer. Informant 3 beskriver hvordan det var at være en banebryder som medlem af sikkerhedsorganisationen:

*Ja jeg kan huske dengang vi sad og snakkede om det og jeg sagde 'vi får fandeme aldrig folk med på det her', du må være fra forstanden, de tror jo kraftedemig at det er helt galt det her. Og de første mange år, vi startede de var holdningen også sådan 'aj I er fandeme ikke rigtig kloge at I tror at I kan lave om på det hele'. De dømte os fuldstændig fra den, de troede jo ikke på det. Men når man selv har prøvet det så kunne jeg bare se at det var vigtigt. Så vi blev ved med at køre med det og vi kunne se at det gik fremad. Og hver gang vi mødtes kunne vi bekræfte hinanden lidt i at det er sgu rigtigt det vi gør, vi skal blive ved for det er det rigtige vi gør. Så skide være med om folk de kan se det nu, bare de kan se det senere og det er de jo også kommet til senere jo. (I3)*

Der er altså sket et holdningsskifte, i hvert fald i de cirkler hvor denne informant kommer fra. Informant 1 formulerede i en enkelt sætning hvad den gængse holdning til sikkerhed som informanterne videregav, er:

*Vi tager ikke chancer, det synes jeg ikke, der er grund til. (I1)*

#### 4.6 Opsamling

Generelt gælder det at de fiskere vi talte med beskrev resultatet af de sidste 15 års udvikling i sikkerhedsarbejdet som noget givent og selvfølgeligt. Men tager ikke chancer. Man snakker om det. Man holder sig orienteret og prøver at være på forkant. Denne udvikling er støttet op af en generel omlægning af fiskeriet, men især af at sikkerhedsarbejdet er blevet organiseret således at Fiskeriets Arbejds miljøråd og de tre sikkerhedsorganisationer er kommet til og fungerer som led mellem tilsyns/reguleringsmyndigheden (søfartsstyrelsen) og fiskerne.

## 4.7 Områder at arbejde videre med

Den positive udvikling til trods, kom der under vores lille feltarbejde nogle emner op, som peger på hvilke udfordringer der stadig er i arbejdet med sikkerhedskulturen i dansk fiskeri.

### 4.7.1 'Bagatel' grænse

Det første område kan vi kalde for bagatelgrænsen for hvad der er en alvorlig ulykke og her er nogle fiskere tilsyneladende mere hårdføre end den gængse arbejdstager, som informant 2 her demonstrerer:

*Jeg må sige, vi har aldrig haft store uheld om bord, andet end en brækket arm eller ben eller en mistet finger, det er selvfølgelig alvorligt nok, men det kan jo ske inden for alle erhverv, og jeg har aldrig været ude for dødsfald eller meget alvorlig kvæstelse (12)*

### 4.7.2 Psykisk arbejdsmiljø

Nok kan der spores et fokus på psykisk arbejdsmiljø, men det er formentlig kun toppen af isbjerget. Fysisk og psykisk arbejdsmiljø bliver i stadig større grad ligestillet fra myndigheders side for de landbaserede erhverv og samme tendens vil formentlig komme til at gøre sig gældende for de maritime erhverv fremover. For sikkerheden er især fatigued og stress presserende emner og noget kunne tyde på at det vil blive endnu mere presserende som følge af den nye struktur i erhvervet:

*Inden for vores erhverv er der meget – det er ikke bare den fysiske sikkerhed, der er også den psykiske; der er meget tunge arbejdsforhold, og det kan både gå ud over kroppen, men også hovedet, hvor du kører ned med stress eller træthed, hvor du ikke kan klare det mere. Jeg har erfaret det med tidligere besætningsmedlemmer, men måske ikke lige nu, men der kørte vi også hårdt på, fordi vi skulle fange mange fisk, og det ville gå ud over sikkerheden, hvor der er nogle tunge arbejdsprocesser om bord, der findes så på de fleste fartøjer i dag – I ved nok, at vi bliver færre og færre fartøjer – der har vi faktisk en debat i Fiskeriforeningen om vi kan tåle, at blive endnu færre, fordi nu er vi ved at være derhøje, hvor vi ikke kan fange de kvoter, vi bliver tildelt, for det er større og mere moderne fartøjer (12)*

Det er muligt at den struktur og holdningsændring som denne rapport har beskrevet har resulteret i en mere bevidst sikkerhedskultur, men at den samtidig medfører nogle nye psykosociale belastninger. En anden mulighed er at der er tale om en 'spillover effekt' altså at det at man adresserer sikkerheden gør at man bliver opmærksom på det psykiske arbejdsmiljø, det ses fx af at informant 13 nævner en episode med en onkel der falder i vandet og efterfølgende får hjælp af en psykolog, til at illustrere udviklingen indenfor sikkerhed. Informant 2 kobler ligeledes det psykiske arbejdsmiljø til sikkerhed i citatet ovenfor.

### 4.7.3 Systematik

Flere af informanterne tilkendegav at de nok havde procedurer for arbejdsgangen om bord, men at det er noget de har i hovedet – ikke skrevet ned, i det hele taget har en del fiskere udfordringer med det skriftlige. Man snakker om APV og de risikosituationer der opstår, hvilket er essentielt for sikkerhedsarbejdet, men det er ikke altid tilstrækkeligt. Der er behov for en måde at systematisere sikkerhedsarbejdet på, som ikke kræver boglige kundskaber. Dels for at sikre at man når hele vejen rundt, også omkring det som

man ikke lige er stødt på for nylig og dels for at lette indkøringen af nye. Som informant 13 rammende siger det er det vigtigste hjælpemiddel hovedet:

*Den største fare er én selv – hvis man ikke bruger hovedet (æ knob). Det bedste hjælpemiddel er hovedet. (I13)*

Der findes heldigvis værktøjer til at støtte hovedet, men de skal støtte op om den måde en fisker arbejder på. Fiskeriets Arbejdsmiljøråds webbaserede APV system er et godt eksempel på et værktøj der kan være med til at strukturere og udvikle sikkerhedsarbejdet ombord. Under udarbejdelsen af APV' en kommer fiskerne ind på alle de forskellige arbejdsopgaver ombord i forbindelse med udøvelse af fiskeriet og flere af vores informanter omtalte APV'en som noget de havde gavn af.

En del af projektet er en afprøvning af et virkemiddel rettet mod sikkerhedskulturen. Resultaterne af det vil blive beskrevet i en særskilt rapport. Denne rapport fortsætter med at dykke dybere ned i den kvantitative udvikling der blev beskrevet i afsnit 3.

## 5 SIKKERHED I FISKERIERHVERVET - I TAL

### 5.1 Karakteristika ved arbejdsulykkerne

I den følgende del af rapporten beskrives karakteristika ved arbejdsulykkerne eksempelvis hvem der kommer til skade og hvornår, for at give et mere detaljeret billede af arbejdsulykkerne i dansk fiskeri.

#### 5.1.1 Hvor sker ulykkerne og for hvem?

De fleste af de registrerede arbejdsulykker (76,7 %) har fundet sted mens fartøjet var ude at sejle. Denne tendens går igen, når man undersøger de enkelte år i studieperioden.

**Tabel 2 Stilling om bord**

Stilling	Procent (n)
Fisker/partsfisker	81,8 % (1407)
Skipper	13,8 % (238)
Fiskerilærling	3,9 % (67)
Anden stillingsbetegnelse	0,5 % (8)
I alt	100 (1741)

Tabel 2 viser arbejdsulykker fordelt på de forskellige stillingsbetegnelser om bord på fiskefartøjerne. Som det fremgår, sker lidt over 80 % af alle arbejdsulykkerne for partsfiskere, mens 13,8 % sker for skipperne. En tidligere undersøgelse, som har sammenlignet behandlinger på udvalgte skadestuer i Danmark med anmeldelser af ulykker til Søfartsstyrelsen viste, at skipperne i lavere grad anmeldte deres egne ulykker (Jensen 1996) end andres. Men da vi ikke har kunnet skaffe valide opgørelser over antallet af fiskere i de forskellige stillingsbetegnelser i den danske fiskeriflåde, er det kun muligt at opgøre resultaterne i henholdsvis absolutte tal og som procent af det samlede antal ulykker. Det ville have været ønskeligt at sammenligne fordelingen i denne studiepopulation med den samlede population, da dette kunne give et mere sikkert billede af hvorvidt nogle stillinger om bord på et fiskefartøj er forbundet med en forøget risiko for ulykker. Når vi ikke ved hvor mange skipperne der er i forhold til partsfiskere kan vi ikke vurdere om der er tale om underrapportering fra skippers side.

Tabel 3 giver et overblik over de forskellige fartøjstyper, hvor arbejdsulykkerne har fundet sted.

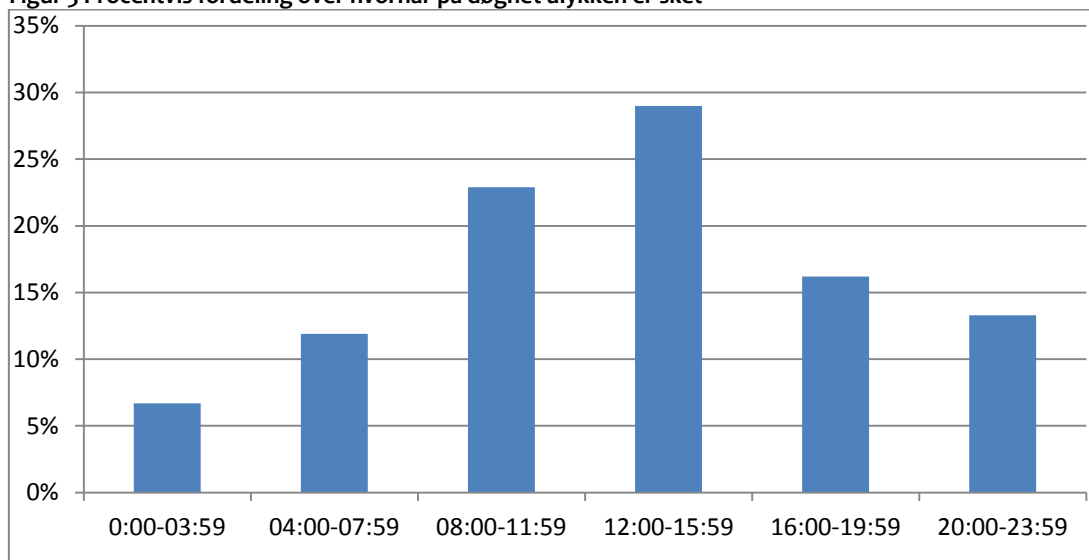
**Tabel 3 Fartøjstype**

Fartøjstype	Procent (n)
Bomtravler	6,5 % (111)
Bundgarn	1,2 % (21)
Garnbåd	11,7 % (199)
Linefiskeri	0,5 % (9)
Muslingefartøj	0,3 % (5)
Notbåd	0,8 % (13)
Snurrevod	7,3 % (124)
Trawler	71,5 % (1213)
Ukendt	0,1 % (2)
<b>Total</b>	<b>1697</b>

Langt størstedelen af de identificerede arbejdsulykker (71,5 %) er sket på trawlere. Ud fra opgørelsen fra Fødevarer, Landbrug og Fiskeriministeriet fremgår det, at trawlere udgør ca. 20 % af den danske fiskeriflåde (Danmarks Statistik, 2013). I opgørelser fra NaturErhvervsstyrelsen over ansatte i dansk fiskeri fremgår det, at trawlere beskæftiger ca. 28 % af fiskerne. Det er sandsynligvis en del af forklaringen på at ulykker på trawlere udgør størstedelen af samtlige arbejdsulykker.

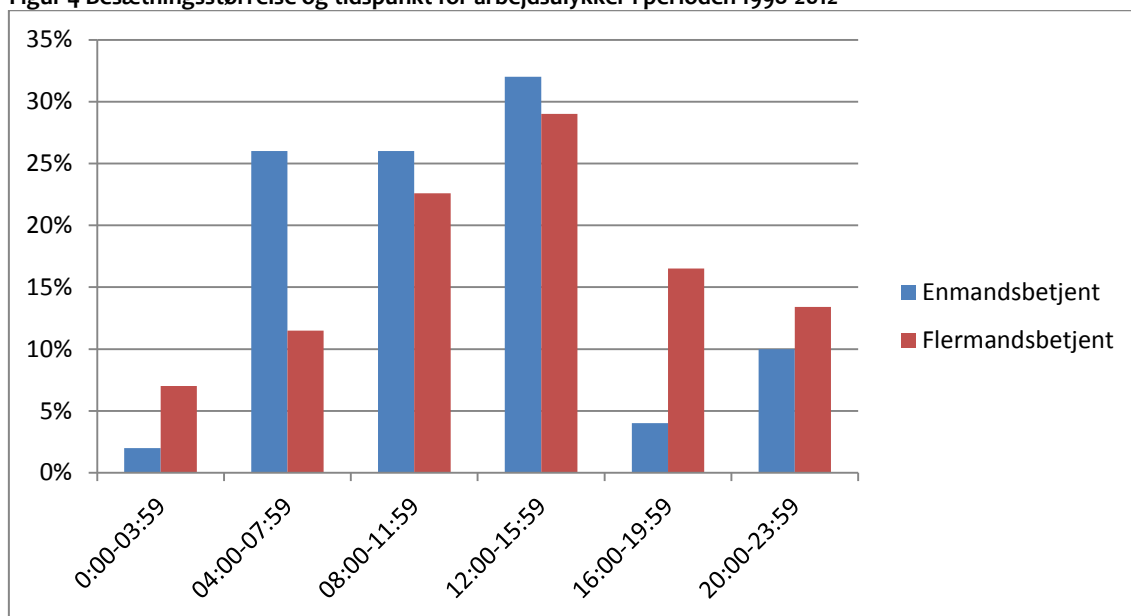
### 5.1.2 Tidspunkt for ulykken (nat/morgen/dag/aften)

**Figur 3 Procentvis fordeling over hvornår på døgnet ulykken er sket**



Figur 3 viser, at de fleste arbejdsulykker (29 %) sker mellem 12:00 og 16:00, og at næst flest sker mellem 8:00-12:00 (22,9 %). I perioden 16:00 til 20:00 sker 16,2 % af de registrerede ulykker, mens færrest ulykker sker mellem 00:00 og 03:59. Resultaterne skyldes muligvis, at størstedelen af arbejdet sker i dagtimerne.

**Figur 4 Besætningsstørrelse og tidspunkt for arbejdsulykker i perioden 1998-2012**



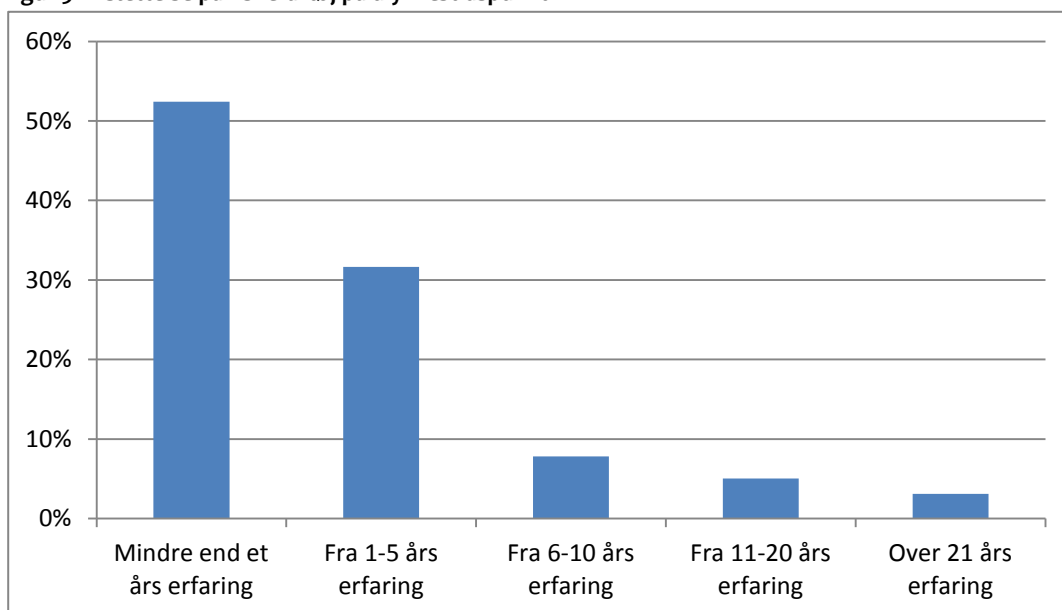
I Figur 4 sammenlignes den procentvise fordeling af arbejdsulykker på forskellige tidspunkter af døgnet mellem enmandsbetjente fartøjer og flermandsbetjente fartøjer. Resultaterne viser, at tidspunktet hvor fiskere kommer til skader varierer efter størrelsen af besætningen. På flermandsbetjente fartøjer er der en større procentdel af arbejdsulykker som sker i tidsrummet kl. 16-04, mens der på de énmandsbetjente fartøjer sker en større andel arbejdsulykker i tidsrummet kl. 04-16. Denne fordeling svarer også godt til de tidspunkter fartøjerne sejler. De énmandsbetjente fartøjer sejler typisk tidligt om morgenen, mens de større fartøjer også i en vis udstrækning arbejder om natten.

**Tabel 4 Ulykkessted**

Ulykkessted	Procent (n)
Dæk	73,1 % (1243)
Lastrum	7,9 % (134)
Kabys	1,1 % (18)
Opholdsrum	1,4 % (24)
Maskinrum	2,2 % (38)
Styrehus	0,1 % (2)
Tilgangsveje	1,3 % (22)
Udenbords	1,1 % (18)
I land	5,4 % (92)
Andet	6,4 % (109)
Total	100 % (1741)

Tabel 4 viser hvor stor en del af det samlede antal ulykker, der er sket på forskellige steder på skibet. Som det fremgår, er langt de fleste ulykker sket på dækket (73,1 %) og i lastrum (7,9 %).

Figur 5 Ansættelse på fiskefartøj på ulykkestidspunkt

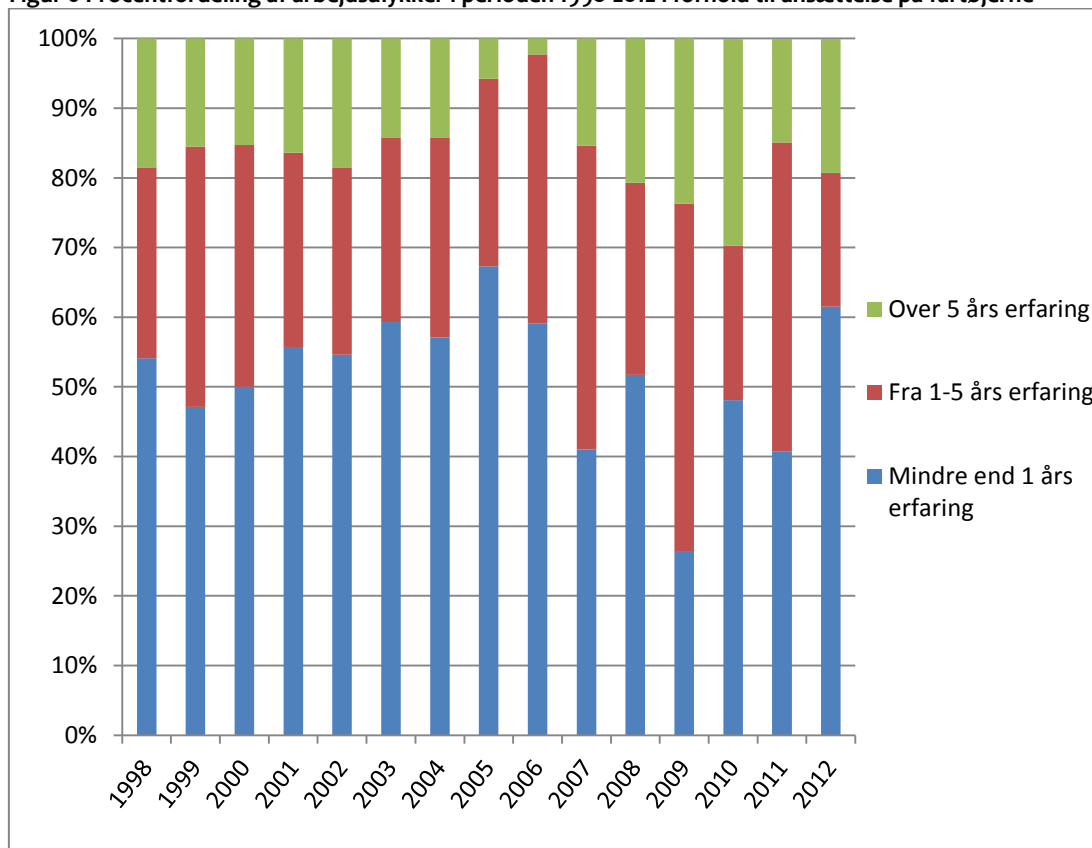


Figur 5 viser den procentvise fordeling af arbejdsulykker opdelt efter hvor lang tid den ulykkesramte fisker har været ansat på det pågældende fartøj. Over 52,4 % af de registrerede arbejdsulykker har involveret fiskere med mindre end 1 år ansættelse på fartøjet og 31,7 % af de registrerede arbejdsulykker har involveret fiskere med mellem 1 og 5 år ansættelse. Resultaterne tyder altså på, at risikoen for arbejdsulykker falder jo mere erfaring man får på pågældende arbejdsplads.

Figur 6 viser ligeledes den procentvise fordeling af arbejdsulykker afhængig af længde af ansættelse på det pågældende fartøj, men her fordelt på de enkelte år i studieperioden.



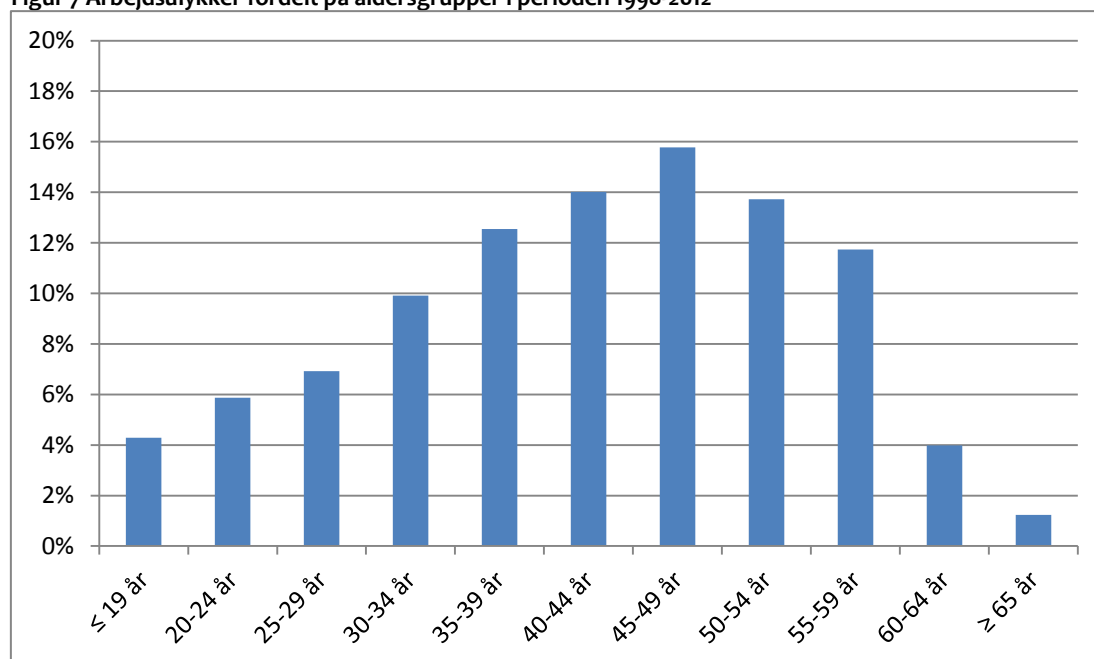
Figur 6 Procentfordeling af arbejdsulykker i perioden 1998-2012 i forhold til ansættelse på fartøjerne



Figur 6 viser, at det første år på arbejdspladsen stadig er risikofyldt og at der tilsyneladende ikke er sket ændringer i studieperioden. I årene 2007, 2009 og 2011 er procent af ulykker størst for fiskere med mellem 1 og 5 år ansættelse, men ellers ser det ud til at særligt det første år er forbundet med risiko for ulykker. Resultaterne viser, at de fleste fiskere kommer til skade i deres første 5 år af ansættelsen. Disse resultater viser vigtigheden af en særlig indsats overfor nye besætningsmedlemmer.

### 5.1.3 Alder

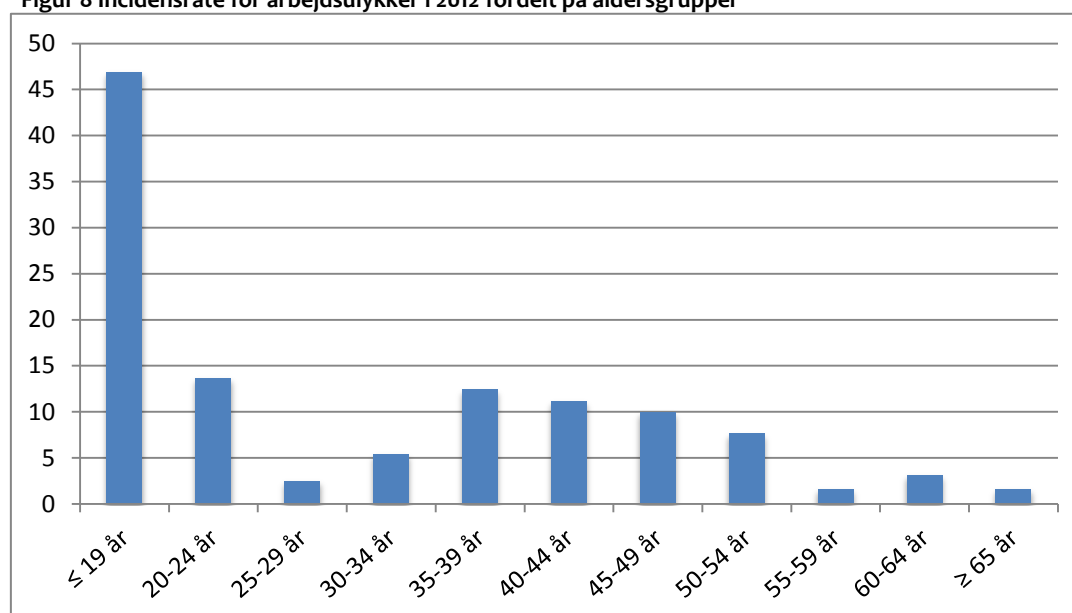
Figur 7 Arbejdsulykker fordelt på aldersgrupper i perioden 1998-2012



Figur 7 viser den procentvise fordeling af arbejdsulykker i forskellige aldersgrupper i perioden 1998-2012. De fleste arbejdsulykker (ca. 67 %) sker tilsyneladende i alderen 35-59 år.

Figur 8 viser incidensraten for arbejdsulykker i 2012 fordelt på aldersgrupper. Resultatet skal tages med forbehold, da den information om aldersgrupper, som blev brugt til denne figur, kommer fra NaturErhvervstyrelsen og derfor ikke stemmer overens med det tal for antallet af fiskere, som er brugt til udregning af incidensraten generelt i resten af rapporten.

Figur 8 Incidensrate for arbejdsulykker i 2012 fordelt på aldersgrupper



Da der ikke findes valide opgørelser over aldersfordelingen i studiepopulationen, kan vi ikke med sikkerhed betragte disse udregninger som rigtige. Resultaterne fra figur 9 kan betragtes som estimat om eventuelle aldersgrupper som har forøget risiko for ulykker, men kan ikke bruges direkte til at konkludere noget om omfanget af ulykker i de enkelte aldersgrupperinger. Resultaterne indikerer, at fiskere op til 24 år kommer til skade i markant højre grad end deres ældre kolleger. Fiskere fra 25-34 år og over 55 år kommer til skade i mindre grad end deres kolleger i aldersgruppen fra 35-54 år. Som vist i Figur 5 og 6 er risikoen for ulykker forøget i det første år af ansættelsen på et fiskefartøj, hvilket stemmer godt overens med det billede som tegnes i Figur 9.

**Tabel 5 Skadet del af legemet**

Legemsdel	Procent (n)
Hals, hoved	5,9 % (101)
Tænder	0,3 % (5)
Underben, knæled	7,7 % (131)
Øjne	1,6 % (28)
Skulder, overarm, albueled	8,7 % (149)
Håndled, underarm	12,6 % (214)
Fingre, en eller flere	21,9 % (373)
Brystkasse	4,0 % (69)
Ryg	12,1 % (207)
Hofteled, lår, knæskal	2,8 % (47)
Fod, ankel	8,4 % (143)
Bug, bugorganer	0,4 % (6)
Anden legemsdel	14,8 % (232)
Total	100 % (1705)

Tabel 5 viser hvilke legemsdele der typisk skades ved arbejdsulykker i dansk fiskeri. Samlet set forekommer skaderne på hele legemet, men som fremgår af tabellen udgør skader på fingrene mere end hver femte (21,9 %) arbejdsulykke. Den næstestørste gruppe (13,6 %) af skader kategoriseres som "andet". I denne kategori findes forskellige skader som kunne ikke kategoriseres i en af de eksisterende grupper, samt en række ulykker med manglende beskrivelse af hvilken legemsdel der var skadet. Af de øvrige hyppigt skadede legemsdele bemærkes det at håndled udgør 12,6 %, skuldre 8,7 % og ankelled 8,4 %.

**Tabel 6 Skadens art**

Skadens art	Procent (n)
Forstuvning, forvridning	33,2 % (544)
Lukket knoglebrud	19,2 % (314)
Åbent knoglebrud	4,6 % (76)
Amputation	3,1 % (51)
Sårskade	12,1 % (199)
Truende kvælning, drukning	0,3 % (5)
Forgiftning	0,9 % (14)
Varme- og kuldeskade	0,9 % (14)
Anden skade	25,8 % (423)
Total	100 % (1641)

Hovedparten af de registrerede arbejdsulykker er forvridninger eller forstuvninger (33,2 %), mens knoglebrud (åben og lukket) udgør 23,8 % og sårskade 12,1 %. En fjerdedel (25,8 %) af de registrerede ulykker indgår i kategorien anden skade, som ikke kunne kategoriseres i en af eksisterende grupper i anmeldelsesblanketten. Dette kan eksempelvis skyldes ulykker involverede skader på flere legemsdele, hvilket anmeldelsesblanketten ikke giver mulighed for at svare.

#### Forventet fravær som følge af ulykken

I Tabel 7 illustreres konsekvenserne af arbejdsulykkerne, i form af forventet længde af fravær som følge af arbejdsulykken (se anmeldelsesblanket bilag 2)<sup>4</sup> I hovedparten af tilfældene (39,9 %) var forventet uarbejdsdygtighed over 14 dage, men mindre end 5 uger. 28,4 % af dem som var ude for en ulykke, var forventet uarbejdsdygtighed i mere end 5 uger. I kun 2,1 % af arbejdsulykkerne forventes der fravær mindre end tre dage. Umiddelbart kunne disse resultater indikere, at ulykker i dansk fiskeri forårsager lange fraværperioder. Det skal dog bemærkes, at 13,7 % af de rapporterede ulykker, som var i databasen, blev ekskluderet fra analyserne fordi den forventede fraværperiode var mindre end en dag og de derfor ikke var anmeldeligt. Resultaterne i denne analyse tegner derfor ikke det rigtige billede af alvorligheden af ulykker i dansk fiskeri.

**Tabel 7 Forventet uarbejdsdygtighed som følge af arbejdsulykken i perioden 1998-2012**

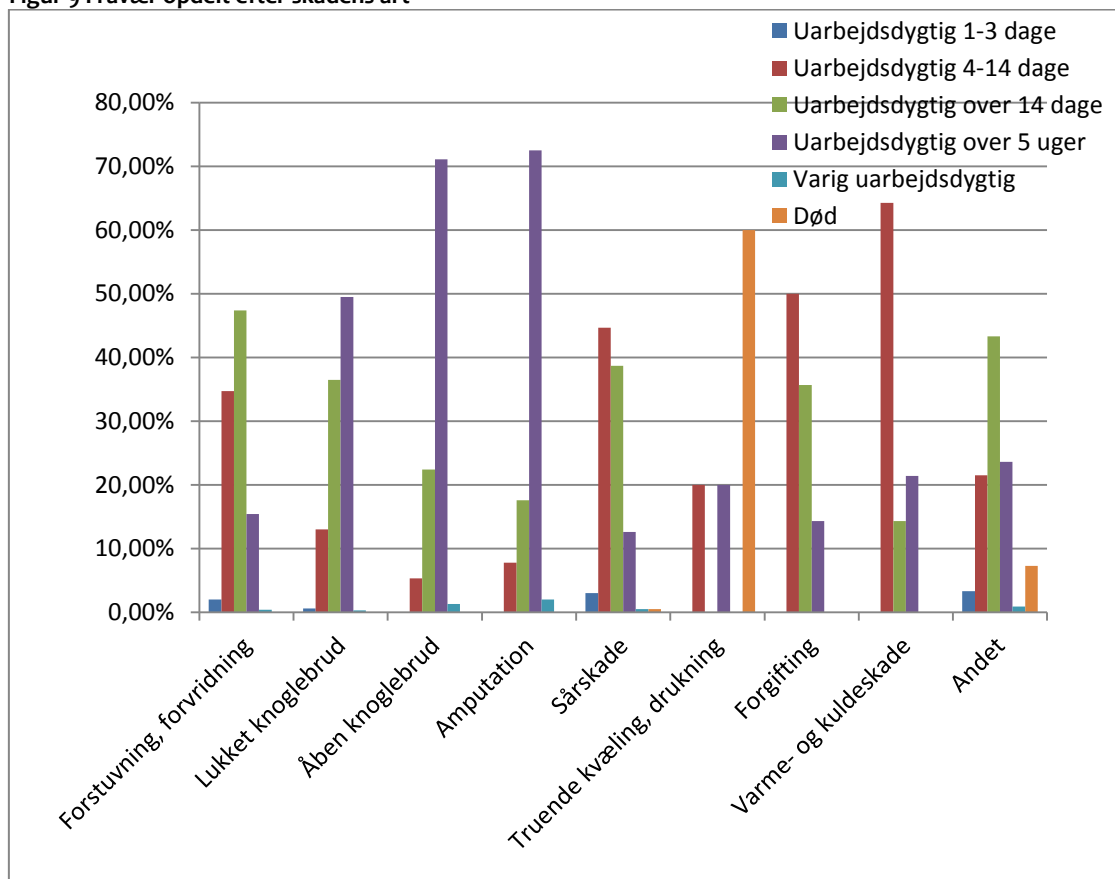
	Procent (n)
Uarbejdsdygtig 1-3 dage	2,1 % (36)
Uarbejdsdygtig 4-14 dage	26,4 % (460)
Uarbejdsdygtig over 14 dage	39,9 % (694)
Uarbejdsdygtig over 5 uger	28,4 % (495)
Varigt uarbejdsdygtig	0,6 % (10)
Dødsulykke	2,6 % (46)
Total	100 % (1741)

<sup>4</sup> Ved anmeldelse af arbejdsulykker oplyses der den forventede længde af fravær og ikke den reelle længde.

Selvom incidensraten af arbejdsulykker falder i studieperioden, er der stadig mange arbejdsulykker, som forventes at forårsage længerevarende fravær.

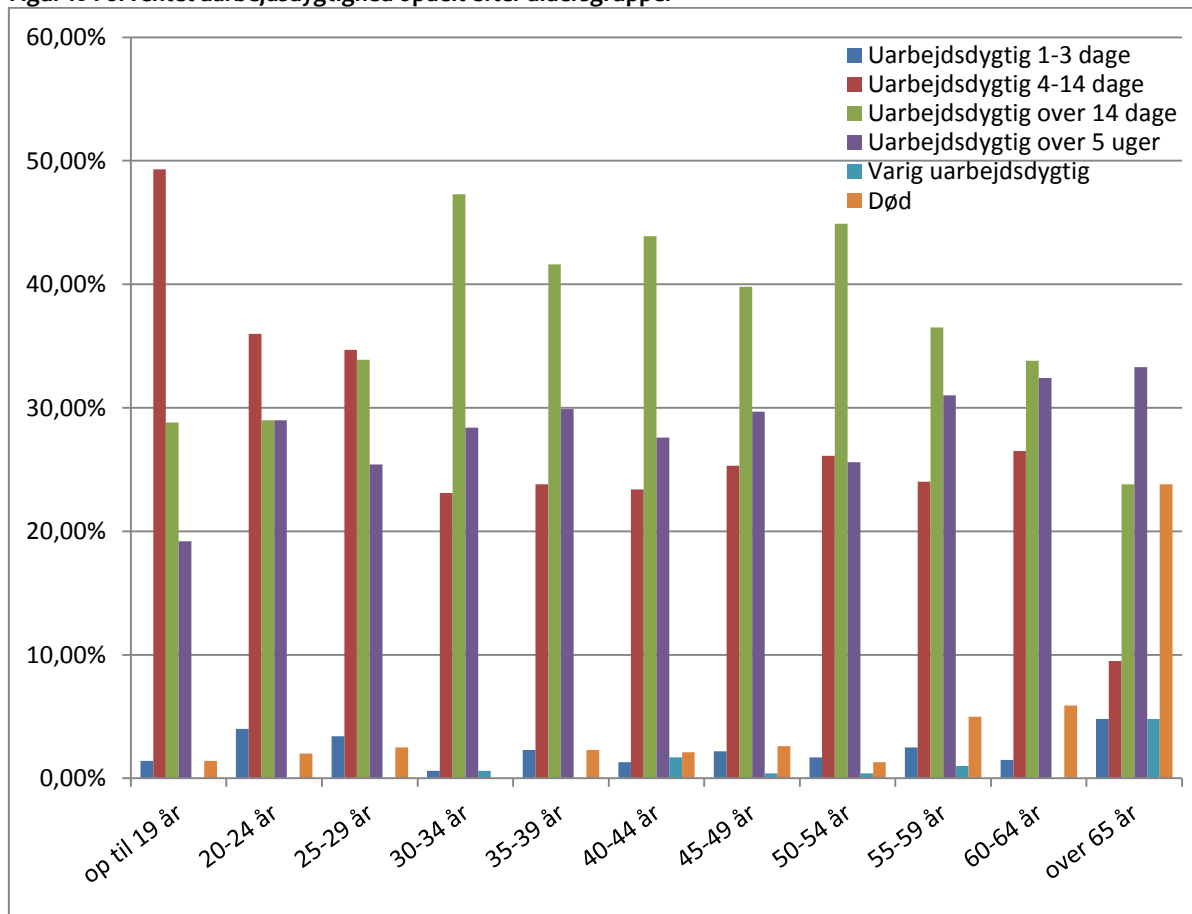
For at undersøge det nærmere, har vi opgjort fravær i forhold til skadens art og den tilskadnes alder.

Figur 9 Fravær opdelt efter skadens art



Figur 9 viser et lidt mere nuanceret billede af forventet længde af fravær fordelt på skadens art. Af tabel 7 fremgik det, at der var få skader med forventet korvarigt fravær. Forklaringen på denne tendens kunne være at fiskere havde længere fravær fra arbejde, også i tilfælde af mindre skader, på grund af at arbejdets fysiske krav. Figuren ovenfor viser, at fiskere som har været udsat for knoglebrud og amputation typisk forventes at være uarbejdsdygtig i over 5 uger Disse 3 kategorier af skader står sammenlagt for 23,8 % af skaderne ifølge tabel 6. Forvridning og forstuvning giver i størstedelen af tilfældene forventet fravær mellem 4 dage og 5 uger. Resultaterne af figur 9 viser endvidere at det forventet langvarige fravær er forårsaget af alvorlige ulykker. Størstedelen af sårskaderne forventes at give fravær mellem 4 dage til 5 uger. Resultaterne af figur 9 viser endvidere, at det forventet langvarige fravær er forårsaget af mere alvorlige ulykker.

Figur 10 Forventet uarbejdsdygtighed opdelt efter aldersgrupper



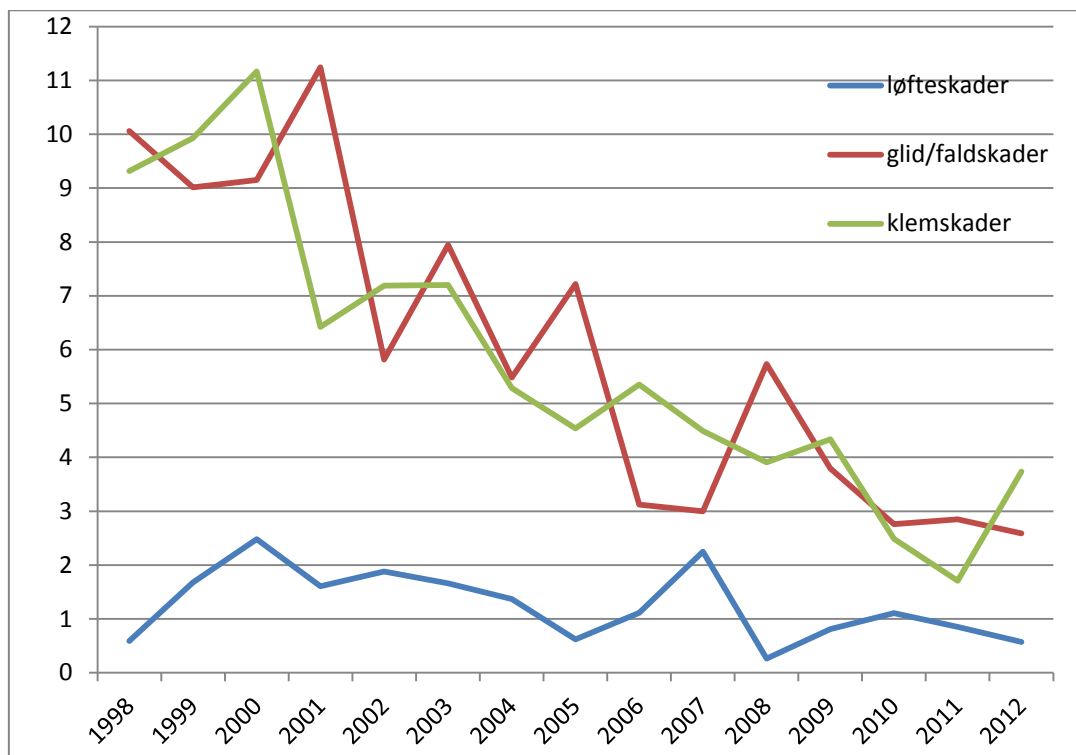
En mulig årsag til længere fravær kan være alder på skadetidspunktet, ifølge en rapport fra Arbejdstilsynet. Ifølge rapporten har ældre medarbejdere, som kommer til skade, længere fraværsperiode og kommer alvorligere til skade end yngre medarbejdere (Arbejdstilsynet 2013).

Figur 10 viser forskelle mellem aldersgrupper og deres forventede fravær fra arbejdspladsen. De unge fiskere op til 29 år har i højre grad forventet fravær mellem 4-14 dage, mens fiskere i aldersgruppe fra 30-54 i højre grad har forventet fravær over 14 dage men i mindre end 5 uger. For fiskere over 55 år gælder det, at andelen af skader som resulterer i forventet fravær over 14 dage, men i mindre end 5 uger er ret høj og de i højere grad end de yngre fiskere har forventet fravær over 5 uger. Disse resultater kunne tyde på, at tendensen hvad angår længere fravær på grund af alder også gør sig gældende for fiskere.

### 5.1.4 Løft, glid/fald og klemskader

I databasen er der oplysninger om hvorvidt arbejdsulykken er forårsaget af løft, glid/fald eller klem. Her fremgår det, at løfteskader udgør 6 % (99) af arbejdsulykker, mens klemskader udgør 27,5 % (474) og glid/fald udgør 28,6 % (494).

Figur 11 Incidensrate for skadens art (løft/glid/klem) i perioden 1998-2012



Figur 11 viser incidensratens udvikling for de enkelte skadestyper i studieperioden. Resultaterne viser at incidensraten for løfteskader er ret stabil og forholdsvis lav gennem hele perioden. Til gengæld er der over årene sket en reduktion i antallet af arbejdsulykker, som er forårsaget af glid/fald eller klem. Antallet af arbejdsulykker med glid/faldskader er således faldet fra 10,06 per 1000 fiskere i 1998 til 2,59 i 2012. Incidensraten for klemskader er ligeledes faldende, fra 9,32 ulykker per 1000 fiskere i 1998 til 3,74 i 2012. Den positive udvikling for glid/fald og klemskader afspejler sandsynligvis den massive indsats i form af kampagner og bedre udstyr. Der har været en indsats for at udbrede brugen af skridsikre støvler og skridsikert underlag, både fra Fiskeriets Arbejds miljøråds side og i et interventionsprojekt (Jensen et al 2008). Det er muligt at det er disse indsatser som har haft en positiv effekt.

## 6 DISKUSSION

Feltarbejdet er foretaget i Thyborøn, Hanstholm, Thorsminde og Hvide Sande, især førstnævnte. Thyborøn er et fiskerisamfund med meget varieret fiskeri. Alligevel kan det tænkes at det billede vi har tegnet er anderledes end det ville have været hvis vi havde fx havde været på feltarbejde et andet sted og det forholdsvis lave antal informanter gør også at vi ikke kan generalisere. Den kvalitative undersøgelse giver således ikke det eneste billede af hvordan fiskere ser på udviklingen de sidste 15 år, der vil være nogle som ikke kan spejle sig i det informanterne fortæller.

Den største udfordring ved de kvantitative data som præsenteres i denne rapport er de manglende oplysninger om fiskerpopulationen som helhed. I denne opgørelse har vi brugt oplysninger om størrelsen af populationen fra Søfartsstyrelsen, selvom disse tal ikke stemmer overens med Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeris oplysninger (NaturErhvervstyrelsen). Datagrundlaget der er brugt i denne rapport har ca. 2000 færre fiskere end hos NaturErhvervstyrelsen og vores datagrundlag bygger som førnævnt på Søfartsstyrelsens tal / opgørelser for erhvervs og bierhvervsfiskere. For at få et fornuftigt overblik over den aktuelle situation, og kunne følge udviklingen af ulykker og være i stand til at forebygge endnu bedre, kunne det være ønskeligt at have et samlet register med alle de relevante oplysninger om fiskerne så som deres alder, erfaring etc. Sådant et register kunne hjælpe at overvåge udviklingen i ulykker og give et mere nuanceret og retvisende billede af sikkerhed i fiskeriet end denne rapport kan og ville dermed bidrage til en mere effektiv forebyggelse af arbejdsulykker i dansk fiskeri.

Der er også enkelte af resultaterne som lægger op til diskussion. Selv om man tager højde for at arbejdsulykker med et forventet fravær på mindre end en dag blev ekskluderet fra analysen, er der alligevel ikke mange af de mindre alvorlige ulykker i forhold til mere alvorlige. Spørgsmål er så, om dette skyldes underreportering af de mindre alvorlige ulykker, eller at de arbejdsulykker som sker i dansk fiskeri er så alvorlige, at de resulterer i længerevarende fravær, eller noget helt tredje? Fra Fiskeriets Arbejds miljøråds side er nævnt den mulighed at fiskeres sygemeldinger oftere bliver længere end 1-3 dage også ved mindre skader, fordi lægen tager højde for at den tilskadekomne vil være langt fra lægehjælp på havet. Vi ringede til lægeklinikken i Hvide Sande for at spørge en praktiserende læge hvad hans praksis er. Læge Flemming Gade svarede bekræftende at

*'Ja jeg har selvfølgelig med i min vurdering at de vil være langt fra lægehjælp på havet, de får en anden sygemelding end hvis de arbejdede på land, det gælder selvfølgelig også dem der fx arbejder på vindmøllerne.'*

Figur 10 uddybde resultatet ved at vise at de to skadetyper som tilsammen udgør over halvdelen af skaderne, nemlig lukket knoglebrud og forstuvning/forvriddning begge forventes at give længerevarende fravær. Figur 11 viste en tendens til at jo ældre den tilskadekomne er jo længere fravær, så hvis fiskerpopulationen i stigende grad består af ældre folk, kan dette til dels forklare resultatet.

Men den mest nærliggende årsag er underanmeldelse af de mindre alvorlige arbejdsulykker. Det ville ikke være mærkeligt eller usædvanligt hvis det var tilfældet, for de landbaserede erhverv er underanmeldelsesgraden på 15 – 76 pct. afhængig af opgørelsesmetode (Arbejdstilsynet 2013). Det er svært at opgøre underanmeldelse, hvilket ATs store margin også viser. I forhold til underanmeldelse er det vigtigt at der ikke findes incitamentter til underanmeldelse i et erhverv, fx at man bliver belønnet for at have få



anmeldte ulykker, det er der ikke i dansk fiskeri, men derfor er det alligevel værd at holde øje med mønstret fremover.

En anden udfordring i flere af analyserne, er at kategorien ”andet” udgør en stor del af besvarelsene. Det kunne tyde på behov for at lave en mere fleksibel indberetning, hvor flere kategorier kan krydses af. I dag er der kun muligt at krydse en enkelt kategori ved skadens art og skadet legemsdel eller beskrive skaden nærmere. Med EASY<sup>5</sup> systemet er der dog endnu færre oplysninger tilgængelige og med mindre det bliver ændret, vil det fremover ikke være muligt at lave de statistikker vi har præsenteret. Det er muligt at gennemgå de enkelte beskrivelser af skader og skadede legemsdele, hvilket dog vil kunne resultere i fejlkategorisering.

## 7 KONKLUSION

Den kvalitative undersøgelse viser at der er sket en udvikling fra at sikkerhed var noget man nok praktiserede, men ikke snakkede om, til at sikkerhed er noget man arbejder kontinuerligt med og risici er noget man forudser og adresserer. Det ses af at der er øget fokus på udstyret på dækket til at lette de ergonomiske belastninger og af at de fiskere vi snakkede med prøver at være på forkant, navnlig når de ved at der kommer lovkrav. Men udviklingen er især tydelig i den måde informanterne beskrev samarbejdet om bord: Men tager ikke chancer. Man snakker om det. Den vigtigste forklaring på den ændrede indstilling til sikkerhed er at der på alle planer er dialog. I lighed med den generelle udvikling i reguleringen af arbejdsmiljøet i Danmark har også reguleringen i fiskerierhvervet bevæget sig i retning af mere dialog og selvregulering fra tilsynsmyndighedens side. Denne udvikling er støttet op af en generel omlægning af fiskeriet, men især af at sikkerhedsarbejdet er blevet organiseret således at Fiskeriets Arbejdsmiljøråd og de tre sikkerhedsorganisationer er kommet til og fungerer som led mellem tilsyns/reguleringsmyndigheden (Søfartsstyrelsen) og fiskerne.

Resultaterne af den kvantitative del denne rapport viser, at der er sket en positiv ændring af incidensraten i ulykker over perioden fra 1998-2012, hvilket formentligt kan forklares ud fra forbedringer og forebyggende tiltag i forhold til sikkerheden i dansk fiskeri. Resultaterne viser også at de ulykker som involverer glid/fald eller klem er faldet betydeligt i løbet af studieperioden. Risikoen for at komme til skade i en arbejdsulykke i dansk fiskeri ser ud til at være højest i de først 5 års af ansættelsen og dette gør sig desværre gældende i hele perioden. Der er altså sket ændringer i dansk fiskeri og de interventioner og kampagner, samt lovgivningsændringer der er indført ser ud til at have haft en positiv effekt på udviklingen af arbejdsulykker i dansk fiskeri.

Denne rapport indikerer at dialog, frivillighed og selvregulering er fornuftige virkemidler i fiskerierhvervet. Der er behov for at tænke i platforme der kan støtte op om sikkerhedsarbejdet på énmandsbetjente fartøjer, her kunne uformelle netværk måske bringes mere i spil. Endvidere er der en udfordring i forhold til nye besætningsmedlemmer og der er formentlig brug for at støtte mere op om oplæring og instruktion.

På baggrund af resultaterne i denne rapport vil vi pege på at der er behov for metoder til at støtte fiskere i at arbejde systematisk og kontinuerligt med sikkerhed. APV har vist sig at være et godt redskab til det fysiske arbejdsmiljø, men en fremtidig indsats kan rettes mod de psykosociale aspekter af arbejdsmiljøet, altså samarbejde og ledelse om bord, som supplement.

---

<sup>5</sup> Arbejdstilsynets elektroniske anmeldelsessystem, som også er ved at blive indarbejdet i de maritime erhverv.

Litteratur:

Arbejdstilsynet (2013) Arbejdsulykker. Anmeldte arbejdsulykker 2007-2012. Arbejdstilsynets årsopgørelse 2012 <http://arbejdstilsynet.dk/~media/at/at/07-arbejdsmiljoe-i-tal/02-arbejdsskader/aarsopgoerelser/aarsopgoerelse%202012-ulykker%20pdf.ashx>

Bye R og Lamvik G. M. (2007) Professional culture and risk perception: coping with danger on board small fishing boats and off shore service vessels. *Reliability Engineering & System Safety* 92(12) s. 1756-1763

Douglas, M., & Wildavsky, A. B. (1983). *Risk and culture: An essay on the selection of technological and environmental dangers*. University of California pr.

Dyrborg J, Nielsen K, Kines P, Dziekanska A, Frydendall KB, Bengtsen E og Rasmussen K (2013). Review af ulykkesforebyggelsen – review af den eksisterende videnskabelige litteratur om effekten af forskellige typer tiltag til forebyggelse af arbejdsulykker. 144 sider, Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø.

Eakin J.M. (1992) 'Leaving it up to the workers': sociological perspective on the management of health and safety in small work places. *International Journal of Health Services* 22(4) s. 689-704

Eklöf M og Törner M (2002) Perception and control of occupational injury risk in fishery – a pilot study. *Work & Stress* 16(1) s. 58-69

Høst J, Captains of Finance – An Inquiry into Market-based Fisheries Management, Københavns Universitet 2012

Jensen OC 1994 Analyse af anmeldte fiskeriulykker til Søfartssyrelsen 1988-1992, Søfartsmedicinsk Institut: notat 7/94 (2.udgave) Sydjysk Universitetscenter

Jensen O, Laursen LH, Knudsen F. 2008 Vurdering af effekten af skridsikre støvler og skridsikkert dæk i fiskeri. *Arbejds- og Maritimmedicinsk Publikationsserie* 2008/13

Knudsen, F og Grøn S. (2010) Making Sense of Fishermen's Risk Perception, *Policy and Practice in Occupational Health and Safety* 8 (2) s. 77-94

Limborg H.J., Grøn S. og Jensen M.F.: Networking among small and medium-sized enterprises - meeting the challenge of promoting safety and health measures (submitted to *Small Enterprise Research Journal*)

NaturErhvervstyrelsen [http://webfd.fd.dk/stat/aldersstatistik/bi\\_og\\_erh\\_fiskere2012.html](http://webfd.fd.dk/stat/aldersstatistik/bi_og_erh_fiskere2012.html)

Törner M, Mats C, Nilsson B og Nordling P.O. (2000) Occupational injury in Swedish fishery: 2. Promotion implementation of safety measures. *Occupational Ergonomics* 2(2) s. 91-104

<http://www.statistikbanken.dk/statbank5a/SelectVarVal/Define.asp?MainTable=FISK1&PLanguage=0&PXSId=0&wsid=cftree>

**Bilag:**

1. Oversigt over informanter
2. Interviewguide
3. Anmeldelsesblanket
4. Sikkerhedsorganisationen

**Bilag 1: Oversigt over informanter**

Tabel 8

Betegnelse	Fartøj	Alder	Stilling	Område	Andet
I1	Trawler Industrifisk	35 – 40 år <sup>6</sup>	Skipper og partsreder	Thyborøn	
I2	Trawler Konsumfisk	40 – 45 år	Skipper og reder	Thyborøn	
I3	Énmands garnfartøj Konsumfisk	45 – 49 år	Skipper og reder	Thyborøn	Sikkerheds- repræsentant
I4	Garnfartøj	30 – 35 år	Bi-erhvervsfisker	Lolland	Elev på fiskeri- skolen
I5		30 – 35 år	Ansæt	Bornholm	Elev på fiskeri- skolen
I6		15 – 20 år	Elev		Elev på fiskeri- skolen
I7		20 – 25 år	Regnskabsmedarbejder for fiskere	Thyborøn	Kvinde
I8		30 – 35 år	Bogholder for fiskere	Thyborøn	Kvinde
I9		60 – 65 år	Formand for fiskerifor- eningen	Thyborøn	
I10	Trawler Industrifisk	35 – 40 år	Partsfisker	Hanstholm	
I11	Trawler Konsumfisk	35 – 40 år	Partsfisker	Hvide San- de	
I12	Trawler Konsumfisk	40 – 45 år	Skipper og partsreder	Hvide San- de	
I13	Lille garn- fartøj Konsumfisk og krabber	45 – 49 år	Skipper og reder	Thorsminde	Sikkerheds- repræsentant

<sup>6</sup> Alder på I1, I4, I5, I7 og I8 er vores gæt, vi glemte at spørge.

## **Bilag 2: Interviewguide**

Overordnet emne: **Udviklingen i fiskeriets sikkerhedskultur**

?

Interview af:

Virksomhed:

Dato:

Foretaget af:

Referent:

Særlige forhold:

### **Indledning**

1. Undersøgelsens formål
2. Din baggrund
3. Erfaring med fiskeri
4. Første fartøj
5. Baggrundsoplysninger

### **TEMA 1: Holdninger**

1. Hvis vi siger sikkerhed om bord, hvad tænker du så?
2. Kan du huske den allerførste gang du blev opmærksom på noget med sikkerhed?
3. Har du nogen sinde oplevet at en af dine kolleger tog en chance du ikke brød dig om?
4. Har (du som) skipper et særligt ansvar?
5. Hvordan viser du det?/Lever han op til det?
6. Hvad betyder dine kollegers/medarbejderes/chefs holdninger til sikkerhed for dig?
7. Har kolleger et ansvar overfor hinanden ift. at gøre opmærksom på sikkerhed?
8. Hvad kan fordelene være ved ikke at overholde sikkerhedsforskrifter?
9. Særlige situationer?
10. Hvad kan ulemperne være?
11. Hvad ville kunne ændre/påvirke din holdning til sikkerhed?

### **TEMA 2: Ændringer**

1. Har din holdning til sikkerhed ændret sig?
2. Hvis ja, på hvilken måde?

3. Hvad har fået dig til at ændre holdning?
4. Har du en oplevelse af at der er en anden sikkerhedskultur i dag i erhvervet?
5. Hvordan vil du beskrive udviklingen gennem de sidste femten år?
6. Hvad mener du om den udvikling?
7. Hvad er din forklaring på at det er gået sådan?

### TEMA 3: **Praksis**

1. Efterlever du dine holdninger til sikkerhed i praksis?
2. Hvad kan gøre det svært at efterleve sikkerhedskrav?
3. Kan du beskrive det første du gør, når du møder frem?
4. Har du nogen faste sikkerhedsrutiner?
5. Hvad kan gøre dig bange?
6. Har du nogensinde oplevet en situation hvor du var bange?
7. Har du et eksempel på en situation, hvor du har set 'stort' på sikkerheden, og hvor det havde konsekvenser?

### Tema 4: **Ny viden**

1. Kan du huske at have lært noget nyt om sikkerhed et eller andet sted?
2. Hvis du skal lære mere/noget nyt om sikkerhed, hvad skal der så til, for at det har størst effekt for dig?

### Bilag 3: Fakta om sikkerhedsorganisationen

Sikkerhedsudvalgene består af såvel partsfiskere som redere/fiskeskippere, og blandt udvalgenes primære opgaver er undersøgelser af ulykker samt implementering af forebyggende tiltag for at hindre at lignende ulykker sker igen. Figur 1 præsente en organisationsdiagram over sikkerhedsorganisationen i det danske fiskeri. Fiskeriets Arbejds miljø råd udgør bestyrelsen for Fiskeri Arbejds miljø tjeneste, som er en selvejende institution som støtter fiskere og sikkerhedsudvalg i deres sikkerhedsarbejde. Det danske fiskeri er opdelt i fire sikkerhedsudvalg: HSU vest, HSU nord, HSU øst og HSU som dækker Notbåde og større fiskefartøjer med egen sikkerhedsorganisation. Indberettede ulykker bliver gennemgået på sikkerhedsmøder i det berørte HSU med henblik på forebyggelse.

Figur 12



## Bilag 4: Anmeldelsesblanket

### VEJLEDNING TIL ANMELDELSE AF ARBEJDSULYKKER VEDRØRENDE SØFARENDE OG FISKERE

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

#### Formål

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

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

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

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

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

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

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

#### Sådan udfyldes skemaet

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

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

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

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

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

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

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

Anmeldepligtig ulykke:

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

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

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

ikke-anmeldepligtig ulykke:

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

#### Udskriv 5 kopier og send til følgende:

- Kopi 1** Sendes til Søfartsstyrelsen, Carl Jacobsens Vej 31, 2500 Valby.
- Kopi 2** Sendes til arbejdsgiverens forsikringselskab, hvis skaden anmeldes med henblik på eventuel erstatning efter lov om arbejdsskadesikring. Hvis der ikke er tegnet forsikring, skal siden sendes til Arbejdsskadestyrelsen. Hvis skaden ikke anmeldes med henblik på erstatning efter lov om arbejdsskadesikring, skal siden ikke sendes. Der findes en lægeerklæring på [www.ask.dk](http://www.ask.dk)
- Kopi 3** Er til den tilskadekomne.
- Kopi 4** Er til skibets sikkerhedsorganisation eller for fiskeskibe til havnesikkerhedsudvalget. Bagsiden er til brug ved sikkerhedsgruppens/havnesikkerhedsudvalgets undersøgelse af ulykken.
- Kopi 5** Er til rederiet/arbejdsgiveren.



Ulykkesforsikringsforbundet  
for dansk Fiskeri  
Platanvej 12  
1810 Frederiksberg C  
Telefon: 33 21 83 11



Ulykkesforsikringsforbundet  
for dansk søfart  
Amaliegade 33, B  
1256 København  
Telefon: 33 13 86 88



Søfartsstyrelsen  
Carl Jacobsens Vej 31  
2500 Valby  
Telefon: 91 37 60 00



## Anmeldelse af arbejdsulykke vedrørende søfarende og fiskere

A – Tilskadekomne			
Navn:	Søfart <input type="checkbox"/>	Fiskeri <input type="checkbox"/>	CPR-nr. 
Adresse:	Postnr.:	Bopælskommune:	
Skadestidspunkt: 	Dag Md År 	Nationalitet:	
B – Tilskadekomnes arbejdsgiver på skadestidspunktet			
Rederiets/virksomhedens navn:	CVR-nummer:	Telefonnummer: 	
Adresse:	Postnr.:	Tilskadekomnes ansættelsestidspunkt:	
Skibsnavn – samt kendingsbogstaver/havnekendingsnummer:	SE-nummer:	Modtager tilskadekomne DIS-indkomst? Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	
Arbejdsgivers forsikringselskab (besvares, når arbejdsgiver er anmelder):	Policensr.:	Tilskadekomnes årsløn på skadestidspunktet ca.:	
For fiskeskibe type af fiskeri på ulykkestidspunktet: Trawl <input type="checkbox"/> garn <input type="checkbox"/> not <input type="checkbox"/> andet <input type="checkbox"/>			
C – Jobtype			
Stilling på skadestidspunktet:			
D – Hændelsesforløb			
<b>Beskriv:</b> hvilken handling tilskadekomne udførte i ulykkesøjeblikket, og evt. hvilket redskab eller maskine som blev anvendt,			
hvilken hændelse, der førte til skaden, og evt. hvilket redskab, maskine eller byrde det gik galt med,			
hvilken måde skaden skete på, og evt. hvilket redskab, maskine eller byrde, som var årsag til skaden.			
Stedet for ulykkes-hændelsen:	Dæk <input type="checkbox"/> Lastrum <input type="checkbox"/>	Opholdsrum <input type="checkbox"/> Maskinrum <input type="checkbox"/>	Kabys <input type="checkbox"/> Tank <input type="checkbox"/>
	Rig/mast/kran <input type="checkbox"/> Tilgangsveje <input type="checkbox"/>	I land <input type="checkbox"/> Udenbords <input type="checkbox"/>	Andet <input type="checkbox"/>
		Hvor var skibet? I søen <input type="checkbox"/> På red <input type="checkbox"/> Ved kaj <input type="checkbox"/>	
E – Oplysninger om skaden og dens følgerkninger			
<b>Skadens art (sæt kun ét kryds):</b>		<b>Skadet del af legemet (sæt kun ét kryds):</b>	
01 <input type="checkbox"/> Bløddelsskade (slag, blå mærker)	09 <input type="checkbox"/> Truede kvælning, drukning	01 <input type="checkbox"/> Hoved undtagen øjne	09 <input type="checkbox"/> Hånd, håndrod
02 <input type="checkbox"/> Hjernerystelse og indre kvæstelser	10 <input type="checkbox"/> Forgiftning	02 <input type="checkbox"/> Øjne	10 <input type="checkbox"/> Fingre, en eller flere
03 <input type="checkbox"/> Sårskade	11 <input type="checkbox"/> Varme- og kuldeskade	03 <input type="checkbox"/> Hals	11 <input type="checkbox"/> Hofteled, lår, knæskål
04 <input type="checkbox"/> Mistet legemsdel	12 <input type="checkbox"/> Ætsning	04 <input type="checkbox"/> Ryg, ryggrad	12 <input type="checkbox"/> Knæled, underben, knyster
05 <input type="checkbox"/> Åbent knoglebrud	13 <input type="checkbox"/> Strålepåvirkning	05 <input type="checkbox"/> Brystkasse, brystorganer	13 <input type="checkbox"/> Fod, ankel
06 <input type="checkbox"/> Lukket knoglebrud	14 <input type="checkbox"/> El-chok	06 <input type="checkbox"/> Bug, bugorganer	14 <input type="checkbox"/> Tæer, en eller flere
07 <input type="checkbox"/> Forskydning af led	15 <input type="checkbox"/> Kvæstelse ikke konstateret	07 <input type="checkbox"/> Skulder, overarm, albueled	15 <input type="checkbox"/> Omfattende dele af legemet
08 <input type="checkbox"/> Forstuvning, forvridning, forstrækning	16 <input type="checkbox"/> Andet (beskriv nedenfor)	08 <input type="checkbox"/> Underarm, håndled	16 <input type="checkbox"/> Andet (beskriv nedenfor)
Beskriv skaden nærmere og angiv, hvilken legemsdel der blev skadet			
Anmeldepligtig ulykke i forhold til lov om arbejdsskadesikring til arbejdsgiverens forsikringselskab, hvor denne har tegnet lovpligtig arbejdsskadeforsikring:			Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
<b>Anmeldepligtig ulykke i forhold til lov om sikkerhed til søs:</b>			
1. <input type="checkbox"/> Ulykke der har medført <u>arbejdsdygtighed</u> 1 dag eller mere udover tilskadekomstdagen Forventet fravær: <input type="checkbox"/> 1 - 3 dage <input type="checkbox"/> over 3 dage <input type="checkbox"/> over 5 uger <input type="checkbox"/> Død			
2. <input type="checkbox"/> Ulykke der har medført at tilskadekomne ikke har været i stand til at varetage sit sædvanlige arbejde i 1 dag eller mere udover tilskadekomstdagen			
<b>Ikke anmeldepligtig ulykke:</b>			
3. <input type="checkbox"/> Anden ulykke, som ønskes anmeldt, men som ikke er omfattet af 1 eller 2			
F – Oplysning om anmelder			
Anmelder er:			
<input type="checkbox"/> Arbejdsgiver/rederi	Stempel, telefonnummer og evt. kontaktperson		
<input type="checkbox"/> Skibsfører			
<input type="checkbox"/> Læge/landlæge			
<input type="checkbox"/> Tilskadekomne			
<input type="checkbox"/> Andet			
Husk stempel på alle sider		Dato	Anmelders underskrift

- Kopi 1 til Søfartstyrelsen
- Kopi 2 til forsikringselskabet/Arbejdsskadestyrelsen
- Kopi 3 til den tilskadekomne
- Kopi 4 til skibets sikkerhedsorganisation/havnesikkerhedsvalg
- Kopi 5 til rederi/arbejdsgiver

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

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

Beskriv hændelsesforløbet ved hjælp af tilskadekomne og vidners forklaringer:

**Var tilskadekomsten påvirket af:**

- tekniske forhold: Vedligeholdelse, betjeningsvanskeligheder, sikkerhedsforanstaltninger og maskinbeskyttelse eller lignende. Da hvilke og hvordan?
- arbejdsmiljøforhold: Belysning, støj, støv, røg, gasser og dampe, stærk varme eller kulde, uorden eller lignende. Da hvilke og hvordan?
- arbejdsituationen: Arbejdsprocesser og –metoder, uorden, maskinsvigt, vedligeholdelse og personlige værnemidler eller lignende. Da hvilke og hvordan?

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


**Sikkerhedsgruppens forslag til forebyggende foranstaltninger:**

Sikkerhedsudvalgets/havnesikkerhedsudvalgets forslag til forebyggende foranstaltninger:	
Følgende foranstaltninger er truffet:	
Dato:	Sikkerhedsgruppen:
Dato:	Sikkerhedsudvalget:
Dato:	Havnesikkerhedsudvalget:

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

### Den tilskadekomnes ret til at anmelde

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

### Skibsførerens pligter efter lov om sikkerhed til søs

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

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

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

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

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

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

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

Alle søulykker samt dødsfald og alvorlige personulykker om bord i danske skibe i søen eller i fremmed havn skal straks indberettes til Søfartsstyrelsen på telefon 91 37 60 00.

### Arbejdsgiverens pligter efter lov om arbejdsskadesikring

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

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

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

Har De spørgsmål, er De velkomne til at ringe til: Arbejdsskadestyrelsen tlf.: 39 17 77 00 eller Søfartsstyrelsen tlf.: 91 37 60 00

### Specielle regler om tandskader og brilleskader uden persons-kade

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

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

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

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

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

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

### Samtykke til anmeldelse med henblik på erstatning

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

### Hvad bruges oplysningerne til?

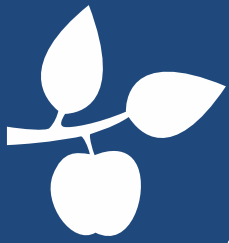
Bedre sikkerhed og sundhed:

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

Arbejdsskadeerstatning:

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

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



# Sikkerhed i fiskerierhvervet

Ministeriet for Fødevarer,  
Landbrug og Fiskeri



Den Europæiske  
Fiskerifond

Den Europæiske Fiskerifond: Danmark og EU investerer i bæredygtigt fiskeri og akvakultur

**Projektet er støttet af den Europæiske Fiskerifond**



SYDDANSK UNIVERSITET