

Sikkerhed på turen

Undgå overfald og smugleri

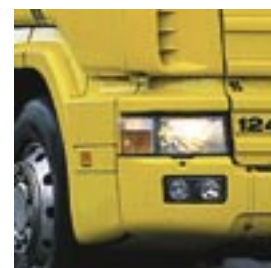


Det Kriminalpræventive Råd



Indhold

Det Kriminalpræventive Råd	Sikkerhed på turen	3
Odinsvej 19, 2. sal	Gode råd	4
2600 Glostrup	Teknisk forebyggelse	6
Tlf. 43 44 88 88	Smugleri	8
Fax 33 43 01 39	Overfald med bedøvelsesmidler	10
dkr@dkr.dk	Når skaden er sket	12
www.dkr.dk	Hvor kan jeg få hjælp	13
Redaktion	Baggrund	14
Tom Hjorth Andersen	Spøgeskemaundersøgelsen	15
Laila Andersen	Hvad stjæles der	16
Ulla Skov	Overfaldsstederne	17
Layout	Tysk rapportdokumentation	18
Ulla Skov	Dokument fra EU	19
Fotos venligst udlånt af		
Volvo		
Scania		
MAN		
Renault		
ITD		
Comlog		
TDC		
ToldSkat Sydjylland		



Tryk
Orboe Tryk
Oplag
1. oplag, 15.000 stk.

DKR 02-511-0638
ISBN 87 88789 1

Kopiering tilladt
med kildeangivelse

Tak til arbejdsgruppen
for den store indsats

Juni 2003

Arbejdsgruppens medlemmer:

Vicepolitikommissær Tom Hjorth Andersen, Det Kriminalpræventive Råd

Sektionsleder Anders Jessen, International Transport Danmark

Konsulent Helle Parsberg Madsen, Told Skat Sydjylland

Forretningsfører Leif Søllingwraae, Specialarbejderforbundet i Danmark

Arbejdskonsulent Henrik Kehler, Arbejdsgiverforeningen, Handel, Transport og Service

Erhvervsjuridisk konsulent Jesper Højte Stenbæk, Dansk Transport og Logistik

Sikkerhed på turen

Overfald på langturschauffører er et problem både for danske virksomheder og for chauffører – og desværre tyder meget på, at problemet er stigende.

Danmark har som det første land i Europa gennemført en undersøgelse blandt eksportchauffører for at afdække problemets omfang. Undersøgelsen er brugt som udgangspunkt for dette hæfte.

296 ud af undersøgelsens 1.834 chauffører har på et tidspunkt været ude for en overfaldsepisode – og de 192 tilfælde er sket inden for de sidste fire år. Det viser sig også at mindre end hver 10. chauffør har faste retningslinier omkring forebyggelse og håndtering af overfald, og her bør der gøres en indsats.

Da overfaldene foregår på chaufførernes "arbejdsplads", er det ikke et individuelt problem, men et anliggende både for virksomhederne og chaufførerne. Dette hæfte kan bruges af virksomhederne og deres sikkerhedsorganisationer til at fastlægge fælles retningslinier for sikker kørsel i udlandet, og det kan bruges af chauffører, som vil forberede en sikker

tur hjemmefra. Retningslinier på området kan gøre det nemmere at forebygge eller håndtere overfald.

For knap halvdelen af de chauffører, som har været udsat for overfald, har overfaldet haft følgevirkninger. Psykiske mén er den mest udbredte følgevirkning, mens hospitalsophold, sygemelding og fysiske mén er mindre hyppige. 12 pct. af de overfaldne chauffører blev tilbudt hjælp i forbindelse med overfaldet. Hjælp efter overfald er altså et indsatsområde, der også kan fokuseres mere på.

Da denne undersøgelse kun har rettet sig mod de danske eksportchauffører, kan den kun opfange en lille del af problematikken omkring overfald på eksportchauffører i Europa. Problemet har en international karakter og kræver derfor internationale løsninger.

Det er vort håb, at initiativet til at forebygge overfald på eksportchauffører vil blive videreført i andre EU-medlemslande, så vi i fællesskab kan få det gjort trygt og sikkert at færdes på Europas veje.

Undersøgelsen er udarbejdet af en arbejdsgruppe under Arbejdsministeriet, som Det Kriminalpræventive Råd har deltaget i sammen med en række andre organisationer. Rådet takker de involverede organisationer for velvilligt at medvirke til udarbejdelsen af dette hæfte.

Med venlig hilsen

Anna Karina Nickelsen
Sekretariatschef





Gode råd til chaufføren

Når man planlægger en Europatur, er det helt naturligt at overveje tidsrammer, ruter, last osv. En del af denne planlægning bør også være en afvejning af risici på langturen. Det er virksomhedens ansvar, at der udarbejdes fælles retningslinier, som kan forebygge forskellige former for kriminalitet, bl.a. overfald. Det anbefales, at spørgsmålet drøftes på fællesmøder i virksomheden, så alle chauffører kender og accepterer retningslinierne. Der skal

Er lasten "tyvetækkelige" varer, så der er forhøjet risiko for overfald?

Er der sikrede rasteplasser undervejs, som kan benyttes?

Er lastbilen udstyret med kommunikations- og sikkerhedsudstyr ?

Er der mulighed for at følges med andre på hele eller dele af ruten?



være sikkerhed for chaufføren, og hans familie skal være tryk. Alle skal føle, at denne tur er veltilrettelagt og der er gjort så meget som muligt, for at turen forløber uden problemer. Før turen kan bilerne sikres med forskellige tekniske løsninger. De tekniske muligheder er beskrevet på de næste sider.

Det er sund fornuft at planlægge, og gøre det sammen med andre, for ofte vil de have gode forslag til turen, som man måske ikke selv har tænkt over. Brug tid på at lave en plan for turen – og lad både din vognmand og din familie kende planen. Det giver tryk for jer alle og mulighed for at reagere, hvis planen af den ene eller anden grund ikke holdes.

Afklar følgende:

Er ruten kendt for røverier?

Køretøjet

Check dit køretøjs tilstand før start. Ikke alene olie, vand og luft som du plejer, men kontroller også, at dine sikringsforanstaltninger er intakte og virker, at din mobiltelefon virker, at dit alarm- og overvågningsudstyr virker, samt at du har de fornødne papirer.

Anbring penge og værdier i en specialsikret boks i køretøjet. Gerne med en tidsforsinkelseslås.

Lasten

Udgør din last en sikkerhedsrisiko? Er dine varer i "højrisikogruppen" – det vil sige meget attraktive varer som computere, TV eller lignende? Så skal du være ekstra opmærksom.

Lad være med at fortælle nogen, hvad din last består af. Heller ikke i radiosamtaler undervejs.

Er dine lastdøre sikret mod åbning? En eventuel toldplombe giver ikke sikkerhed mod tyveri.

Under turen

Det kan være en god ide at kontakte andre chauffører og foreslå følgeskab gennem Europa. Hvis man er to, har man bedre mulighed for at hjælpe hinanden.

Overnat på de bevogtede parkeringspladser eller i det mindste på de oplyste rasteplasser ved tankstationerne.

Skil dig ikke ud fra mængden. Fald ind som et naturligt led, så ingen bliver særligt opmærksom på dig. Giv gerne opfattelsen af at tilhøre en gruppe.

Undgå at nogen "putter" noget i din mad eller drikke, når du spiser på cafeterier etc.

Nogle har baseballkøller eller andre former for våben liggende i førerhuset. Det frarådes at medbringe våben i vognen. Det kan være med til at optrappe en kon-

flikt, og man kan risikere, at våbnet bliver brugt imod én selv.

Hvis det alligevel går galt

Hvis du bliver overfaldet eller truet, skal du ikke spille helt. Ved trussel om vold skal du ubetinget udlevere det gerningsmanden beder om.

Husk dit helbred og din familie går forud for alt andet. Det andet er kun penge eller materielle værdier, der kan erstattes. Det kan dit helbred ikke.

Råb, skrig og tryk hornet i bund, hvis du bliver overfaldet, så alle andre bliver klar over, at du er i en nødsituation.

Hvor kan jeg få hjælp

Hvis det alligevel går galt, har du så en liste med vigtige telefonnumre, hvor du kan få hjælp - eller lå den i de værdier eller papirer du fik stjålet? Hav derfor flere lister forskellige steder og efterlad den samme liste hjemme hos din hustru, så hun ved, hvor hun skal ringe hen, hvis hun ikke hører fra dig.





Teknisk forebyggelse

Hvis en gerningsmand ønsker at bryde ind i et køretøj, vil han først vælge de naturlige indgangsveje, som er dørene og derefter tagvindue eller vinduer.

Dørene

Køretøjet er fra fabrikanten forsynet med dørlåse, der har gennemgået en kvalitets-test, men det er langt fra alle, der kan modstå et opbrydningsforsøg. Ved indbrudssikring af huse anbefales det at montere to låse i døren. Det gør det mere vanskeligt for tyven at bryde ind. Det samme gælder for dørene til en lastbil. Overvej derfor at få leverandøren til at montere en ekstralås på dørene. Det kan f. eks. være en elektronisk, der er monteret indvendigt og kun kan betjenes ved fjerntryk eller med en skjult kontakt. Og igen på samme måde som i huse: Det er vigtigt, at dørens låserigel har tilstrækkeligt dybt indgreb i "karmens slutblik". Dermed bliver døren vanskelig at bryde op.



Dørlåsepal i en lastbil

Indefra skal dørene også kunne låses, men når chaufføren er i køretøjet, skal han kunne komme ud i tilfælde af en ulykke. Derfor må låsene være af en type, der giver chaufføren flugtmulighed, uden han behøver at bruge nøgle eller andet, som han ikke har tid til at finde, hvis køretøjet f.eks. brænder. Lad derfor være med at sikre dørene med kæder, hjemmelavede tværbomme eller lignende.

Vinduer

Med en ny låsetype kan man hurtigt sikre vinduer og døre indefra i en lastbil, så man undgår uønsket besøg. Låsen kan forhindre opbrud af dør eller vindue selvom døren ikke er låst med almindelig lås. Anordningen kan bruges både indefra og udefra. Den er hurtig at placere og afmontere.



Tagvinduer

Hvis vinduet ofte står på klem, skal det være forsynet med en sikkerhedslås, der gør det vanskeligt at åbne vinduet udefra. Det må overvejes og undersøges om dette vindue kan sikres yderligere. Men tænk på, at det også skal kunne bruges som flugtvej.

Døre til lastrum

For at undgå tyveri og at nogen eventuelt anbringer "fremmed last", bør disse døre sikres med tilstrækkeligt gode låse og låsebeslag, så en opbrydning er meget vanskelig. En yderligere sikring kan være en tværbom, der fastholdes med sikringsgodkendte hængelåse. Det kan også være en fordel at montere en åbningskontakt, der udløser en alarm og som registreres i førerhuset, når lastdørene åbnes. Benyt i øvrigt kun et køretøj med fast kasse og ikke presenning, når du kører med varer af høj værdi.



Sporingsystemer

Disse systemer kaldes ofte flådestyrings-systemer, og de er baseret på GPS, GSM eller VHF eller en kombination af disse. Systemerne er godt kendt i branchen og anvendes til både kontrolforanstaltninger og styring af last og kørsel.



Gasalarm

En gasalarm virker på den måde, at dens "hukommelse" er programmeret med forskellige gasarter og udløser en alarm,



når den genkender en af disse gasser. Det er ikke alle gasarter, der er indlagt i alarmens hukommelse. I nogle østeuropæiske og mellemøstlige lande sker der illegal handel med f.eks. nervegasser, og det må derfor frygtes, at disse gasser findes blandt landevejsrøvere.

Man kan installere gasalarmer, men man skal være klar over alarmens begrænsninger.

TV-overvågning

Til en eksportlastbils sikkerhedsudstyr kan høre et TV-overvågningssystem, der kan virke som sikkerheds- og dokumentationssystem, men også kan overvåge køretøjet og lasten uden chaufføren er tilstede.

TV-overvågning kan med fordel udbygges med video via GPS-systemet, så det registreres hvor og hvornår optagelsen har fundet sted. Systemet bør indeholde kryptering, så der skal bruges "nøgle" for at aflæse optagelsen. Det betyder, at det er chaufføren, der med sin "nøgle" bestemmer, hvad der skal vises fra optagelserne.

Køretøjet kan forsynes med kameraer i førerhuset og lastrummet og meget gerne med kamera, der bruges under bakning og kamera i sidespejlene.

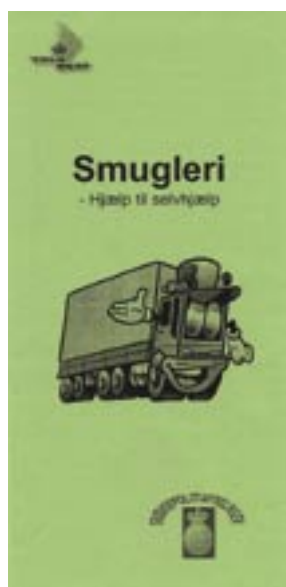
Systemet kan udbygges, så der sendes trådløst til enten en mobiltelefon eller en lille bærbar monitor. Det betyder at chaufføren fra f. eks. et cafeteria kan sidde og holde øje med sit køretøj via TV-kameraerne. Herved kan han afsløre, om nogen "piller" ved hans lastbil, anbringer uvedkommende gods (ufrivilligt smugleri eller narkotransport) eller at mennesker kravler ombord i køretøjet (ufrivillig menneskesmugling).

Systemet kan indeholde en alarm, hvor enheden selv ringer op, giver alarm og samtidig transmitterer billeder hjem fra køretøjet, så vognmanden kan se, hvad der sker med hans chauffør og køretøj.



Smugleri

Teksten i dette afsnit bygger på gode råd fra Rigspolitiets Nationale Efterforskningsstøtte Center (NEC) og fra ToldSkat Sydjylland og grænsepolitiet i Padborg, som har lavet en folder til chaufførerne.



De gode råd fra folderen er gengivet her på siden.

Smuglere benytter mange gange danske lastvogne til at transportere narkotika og andre illegale varer til Danmark. Transporterne bliver ofte arrangeret af kriminelle organisationer, som benytter de bedst tilgængelige transportmetoder. Transporterne arrangeres tit uden at vognmændene eller deres chauffører ved, at de medvirker til ulovlighederne.

For at bekæmpe indsmugling af illegale indvandrere, våben, narko, cigaretter og spiritus til Danmark, kan chaufførerne tage nogle forholdsregler, som kan beskytte dem mod at blive involveret i smuglerier – der i sidste instans måske kan ende med, at de bliver anklaget for medvirken.

Gode råd under turen:

Narko og våben

Narkotika, der afsløres ved grænsen, findes oftest i køretøjer der kommer fra Holland, Belgien, Tyskland, Tyrkiet og Spanien.

Har du derfor en transport fra et af disse lande, så vær ekstra opmærksom. Hold lastrummet og køretøjet aflåst og under opsyn. Lad være med at give oplysninger til fremmede om din destination, hvad du har læsset eller om planlagte stop på turen. Kriminelle organisationer vil kunne misbruge dine oplysninger.

Ved ophold på rastepladser er det en god idé at undersøge køretøjet, inden du kører videre. Undersøg om:

- der er sket ændringer på dit køretøj,
- der er spændt noget fast på karosseriet, eller

- nogen har haft mulighed for at komme ind i lastrummet.
- Chek uvendige skabe, reservehjul, beholdere, løftebagsmæk og ekstraudstyr i øvrigt. F.eks. kan dine stopklodser ombyttes med fremmede stopklodser, som kan være gemmested for narkotika.

Du bør også være opmærksom på, om du bliver fulgt af det samme køretøj over en længere strækning. Observerer du, at du bliver skygget, kan det betyde, at nogen har »plantet« noget på dit køretøj.

- Du bør være til stede under lastning af gods for at sikre, at det kun er aftalt gods, der bliver læsset. Hold øje med kasser, kartoner og lign. - er kasserne fra samme firma, har kasserne samme udseende, samme slags tape, eller er der uregelmæssigheder, der kan vække din mistanke.
- Tag aldrig pakker, tasker eller andet med til Danmark fra en person du ikke kender. De kan indeholde narko. Tag heller aldrig imod »gaver«, pakker eller gods, som ikke er aftalt mellem din arbejdsgiver og afsenderen.
- Tag ikke fremmede personer med op at køre. Undlad også at tage personer med, som angiver at være tidligere kolleger eller bekendte af dit firma. Du kan ikke vide, om fremmede vil misbruge din venlighed og medbringe eller placere narkotika i din bil.

Cigaretter og finsprit

Lastbiler med smuglercigaretter kommer ofte med varer fra Litauen, Letland, Est-



land, Polen og Rusland. ToldSkat Syd-jylland har desuden haft flere sager med smugleri af finsprit, som var fremstillet i Sydeuropa.

Du bør især være opmærksom:

- Når varer skal hentes på en afsides beliggende adresse og de ikke umiddelbart stemmer overens med transportdokumenterne.
- Hvis du skal levere en last på en meget afsides beliggende adresse og varerne ikke umiddelbart »passer til« den virksomhed, du leverer til.

Illegal indrejse til Danmark

Illegale indvandrere benytter især motorvej E 45 til at komme ind i Danmark.

Meldinger fra bl.a. lastbilchauffører lyder på, at udlændinge enten selv skaffer sig til Danmark eller bliver hjulpet/sluset hertil. Chauffører bliver kontaktet på rasteplasser og tilbudt et større beløb for at tage udlændinge med.

Disse henvendelser sker ikke kun til lastbilchauffører, men også til chauffører af personbiler. Kontakten på rasteplasserne sker som regel ikke længere væk end Hamborg. Det er også sket, at udlændinge er kørt med, uden at chaufføren vidste det.

Derfor er det vigtigt, at holde øje med følgende:

- er der sket skader på presenningen
- er en evt. plombe brudt
- er wiren brudt
- er der mistænkelige lyde fra traileren eller værktøjskassen

- er der i øvrigt tegn på, at uvedkommende har haft adgang til traileren (efterladenskaber eller spor)

Hvad gør du hvis?

Lastvognschauffører ser mange ting og får mange oplysninger, som kan være en stor hjælp for politiet og toldmyndighederne til at kunne opklare organiseret kriminalitet og andre forbrydelser.

Alle henvendelser om uregelmæssigheder og mistanke om narkotikasmuglinger - også i udlandet - bør ske til de danske myndigheder. De danske politi- og toldmyndigheder er med i et internationalt samarbejde om bekæmpelse af organiseret kriminalitet, og de vil kontakte relevante udenlandske myndigheder.

Henvendelser eller forespørgsler kan døgnet rundt ske til:

Rigspolitiet, Telefon: +45 33 14 88 88

Eller

Grænsepolitiafdelingen, Padborg

+45 73 67 14 48

(Anonyme henvendelser modtages også)

Du bør også kontakte din arbejdsgiver, hvis du fatter mistanke til gods, pakker, effekter eller personer.

Uanset om oplysningerne drejer sig om dit eget eller andres køretøjer, er vi interesseret i, at du kontakter os, hvis du får kendskab til eller mistanke om indsmugling af illegale indvandrere (herunder blinde passagerer), narkotika, cigaretter og spiritus.

I nogle smuglersager har chaufførerne været til stor hjælp. I en sag regnede en chauffør med, at han kørte med elektronikdele. Det skvulpede kraftigt fra lastrummet, hvilket fik chaufføren til at kontakte Told Skat. Det viste sig at skvulpelydene kom fra finsprit, som ikke var fortoldet. Var det først blevet opdaget i tolden i Norge eller Sverige, var chaufføren blevet fængslet indtil undersøgelserne var afsluttet.

Billedserien viser toldvæsenets afsløring af 60.140 pakker cigaretter gemt i bunden af en lastvognstrailer, godt camoufleret med maling mv. Fundet (1.202.800 cigaretter) kunne have indbragt en afgift på kr. 1.657.079. I denne sag fandt man ingen gerningsmand, idet traileren blev fundet uden lastbil eller chauffør. Straffen for smugleri i denne størrelsesorden ville have været en bøde på 3 mill. kr eller fængsel i 1 til 1,5 år. Sagen efterforskes stadig. Firmanavnet på lastbilen var forfalsket.



Overfald med bedøvelsesmidler

af overlæge Peter Jacobsen, Arbejds- og Miljømedicinsk Klinik

Overfald med brug af bedøvende midler er ikke kun noget, der sker i romaner og film, men er også kendt i virkelighedens verden. I de fleste tilfælde er der tale om "knock-out" midler indtaget i drinks, kaffe, bolcher eller andet spiseligt eller drikkeligt, uden at ofret lægger mærke til det. Nogle få dråber i en drink kan være tilstrækkeligt, og især blandingen med alkohol kan være en kraftigt virkende cocktail. Ofret sløver hen, falder i dyb søvn, men er ikke egentligt bevidstløs.

Tiden fra indtagelse til man ikke længere er herre over sig selv afhænger bl.a. af det anvendte middel, hvor meget der er indtaget, og om der er føde i maven. Typisk vil der gå ½ til 1 time. Når man kommer til sig selv, er man ør i hovedet og

har ofte glemt, hvad der skete op til bedøvelsen. Påvirkningen af bedøvelsesmiddel kan vare i et godt stykke tid efter man vågner.

Bedøvelse med en gas, der skjult ledes ind til ofret, er beskrevet i flere tilfælde i forbindelse med overfald på sovende langturschauffører og andre, der overnatter på rasteplasser langs motorvejene i Europa. Der vides kun lidt om, hvordan disse bedøvelser er foregået, og håndfaste beviser på fremgangsmåden mangler tilsyneladende. Lykkeligvis har der ikke været rapporter om overfald, der er gået galt, f.eks. hvor ofret har fået fysiske mén af bedøvelsen, eller den anvendte gas er eksploderet, hvilket er en nærliggende risiko med flere bedøvende gasser.



Da det i virkelighedens verden ikke er særlig let at bedøve mennesker, har eksperter som f.eks. narkoselæger haft svært ved at forstå, hvordan overfaldene kan være foregået. Ved bedøvelse med æter er det nødvendigt at lede gassen gennem en maske, som holdes tæt til ofrets næse og mund i nogen tid. Da æter samtidig lugter stærkt og irriterer luftvejene, vil ofret normalt vågne op og kunne forhindre en egentlig bedøvelse.

Hvis man som chauffør kommer i en situation, hvor der er grund til at mistænke udsættelse for et bedøvende middel, hvad enten der kan være tale om en gas eller noget der er indtaget, skal man søge hjælp hos kolleger og hurtigst muligt tilkalde politiet. Man skal ikke køre i bil, da det bedøvende middel fortsat kan udøve sin virkning. Over for politiet skal man anmode om en lægeundersøgelse og om, at der hurtigst muligt bliver taget blod- og urinprøver fra til nærmere undersøgelse for bedøvende stoffer. I Tyskland er der f.eks. et landsdækkende program for sådanne undersøgelser. Det vil være en god idé at bede om en kopi af lægejournalen, politirapporten og om at få tilsendt resultatet af blod- og urinprøverne.

Bedøvelse med midler, der indtages gennem munden, kan forebygges ved lidt ekstra opmærksomhed på rastepladserne. Det vil f.eks. være fornuftigt at holde øje med sine mad- og drikkevarer, og at lade være med at tage imod tilbud om drikkevarer, bolcher eller andet, med mindre man føler sig helt sikker på, at der ikke ligger onde hensigter bag tilbuddet.

Overfald med en bedøvende gas forebygges bedst ved at undgå øde rastepladser og ved at overnatte i selskab med kolleger. En gasalarm kan i nogle tilfælde afsløre, at der slippes en gas ind i kabinen, men alarmerne reagerer kun på nogle typer gas, og kan derfor give en falsk følelse af sikkerhed, specielt da man ikke ved meget om, hvilke typer gas der anvendes i praksis.





Når skaden er sket



Søg omgående hjælp fra andre der, hvor du befinder dig. Det kan være andre chauffører, personale på rastepladsen eller bare en, der vil hjælpe dig. Du *skal* bede om hjælp fra andre, for oplevelsen af overfaldet vil påvirke dig i en situation, som du måske ikke selv kan overskue.

Anmeld overfaldet til politiet

Kontakt det stedlige politi. Hvis de ikke vil komme, eller sprogvanskeligheder er et problem, så kontakt evt. ambassaden i landet, du befinder dig i eller politiet i Danmark.

Kontakt andre chauffører

Du vil eventuelt også kunne få hjælp fra andre danske chauffører i eller på vej til dit område. Kontakt dem over mobiltelefon eller radio, hvis du kan.

Kontakt din arbejdsgiver

Fortæl ham, hvad der er sket og få evt. hans hjælp til at kontakte myndigheder etc. Lad ham IKKE underrette din familie med mindre du selv er ude af stand til det.

Kontakt din familie

De har brug for at høre fra dig – og ikke fra din vognmand. Det gør både dig og familien mere tryk. Så kan de nemlig stille spørgsmål til dig i stedet for til vognmanden, der alligevel ikke kan svare på dem.

Søg lægehjælp

Du har måske ikke fysiske skader, men du kan have psykiske, der kræver snarlig behandling. Søg derfor læge snarest og senest når du er hjemme igen.

Vold og trusler påvirker mennesker på en række forskellige måder. Det er vigtigt at pointere, at påvirkningens størrelser ikke afhænger af, hvor stærk en personlighed man ellers har, men om de livsomstændigheder man befinder sig i – herunder støtten fra ledelse, her vognmanden, og kollegerne. Hvor meget det påvirker, hænger altså i høj grad sammen med omfanget og arten af den sociale støtte til den ramte og af mulighederne for en god

efterbearbejdning og støtte til at vende tilbage til jobbet.

Det er ikke ualmindeligt at opleve efterreaktioner på et overfald lang tid efter, det er sket. Det er vigtigt, at du – og dine omgivelser – lytter efter de signaler din krop giver dig om en eventuel posttraumatisk reaktion.

Reaktionerne kan være følelsesmæssige, f.eks. vrede eller angst og ubehag – blandt andet knyttet til situationer og steder der minder én om det passerede. Reaktionerne kan også være kropslige, som f.eks. hovedpine, hjertebanken og/eller træthed. De kropslige reaktioner markerer, at kroppen befinder sig i konstant alarmberedskab. Der kan også være tale om tankemæssige reaktioner, f.eks. udmøntet i mareridt, koncentrationsbesvær eller hukommelsessvigt. Eller reaktionerne kan opleves som sociale reaktioner, der gør, at man har tendens til at isolere sig fra andre, hvilket igen giver en oplevelse af at være helt alene.

Hvis du har nogle af disse reaktioner, så er det vigtigt at søge hjælp. I samråd med din læge bør du vurdere, om du skal konsultere Rigshospitalets specialafdeling for traumatiske oplevelser.

Det bør ikke blive et individuelt problem at være blevet overfaldet, og det er væsentligt i efterbearbejdningen at gøre op med eventuel skyldfølelse over for det skete. Denne pjece kan forhåbentlig være med til at forebygge nye situationer med voldelige overfald, men også at forebygge – hvis skaden er sket – at den ikke bliver for omfattende.

Flere gode råd om voldsforebyggelse kan fås i håndboen »Vold på arbejdspladsen« fra Det Kriminalpræventive Råd. Håndbogen bestilles på tlf. 43 44 88 88 eller downloades fra www.dkr.dk.

Hvor kan jeg få hjælp

Rigspolitiets kommunikationscenter
telefon +45 33 14 88 88

Grænsepolitiet i Padborg
telefon +45 73 67 14 48

Udenrigsministeriet i Danmark
telefon +45 33 92 00 00
www.um.dk

Ambassader og konsulater i udlandet:

Alle telefonnumre og adresser findes i chaufførens håndbog



International Transport Danmark





Baggrund

Arbejdsministeriet (nu beskæftigelsesministeriet) nedsatte i sommeren 2001 en arbejdsgruppe med deltagelse af repræsentanter fra ITD (International Transport Danmark), DTL (Dansk Transport og Logistik), HTS-Arbejdsgiverforeningen, SID (Specialarbejderforbundet i Danmark), Det Kriminalpræventive Råd, Trafikministeriet og Arbejdstilsynet med henblik på at undersøge omfanget, karakteren og årsagerne til overfald på eks-

portchauffører. Arbejdsgruppen blev senere suppleret med en repræsentant fra Forsikring og Pension.

Baggrunden var, at der i mange år er sket overfald på eksportchauffører under deres kørsel i udlandet og i de seneste år desværre med en stigning i antallet. Disse overfald har ikke alene økonomiske konsekvenser for vognmanden, men også store personlige konsekvenser for den enkelte chauffør.



Spørgeskemaundersøgelsen

Arbejdsgruppen besluttede at iværksætte en spørgeskemaundersøgelse blandt danske chauffører.

Der blev udsendt 5000 spørgeskemaer og 1.834 svarede, hvilket giver en svarprocent på 37.

De overfald, der fremgår af undersøgelsens resultat, har fundet sted i perioden 1970-2001.

296 chauffører har angivet, at de har været udsat for et eller flere overfald eller trusler om overfald. Det svarer til 16 % eller næsten hver 6 af de indkomne besvarelser.

Mest bemærkelsesværdigt er dog, at der i de seneste 4 år fra 1997-2001 er ialt 192 chauffører, der angiver at være overfaldet eller i gennemsnit ca. 50 om året.

Karakteren af overfaldene, der berettes om, varierer fra forsøg på tyveri til væbnet røveri.

Mere end halvdelen af alle de chauffører, der har deltaget i undersøgelsen benytter sikrede parkeringspladser. Hver 10. chauffør anvender alarm og/eller sporingssystemer.

Følgervirkninger efter overfald

30 kvindelige chauffører har svaret på undersøgelsen. Blandt dem angiver 9, at de har været udsat for overfald. Det svarer til næsten hver tredje kvindelige chauffør - dobbelt så mange som blandt deres mandlige kolleger.

Det skal bemærkes, at talmaterialet for så vidt angår kvindelige chauffører er relativt lille. Der er således ikke statistisk sikkerhed for, at overfaldshyppigheden generelt er højere for kvinder end for mænd. Den nøjagtige kønsfordeling af chauffører ansat i danske virksomheder kendes ikke. Derfor er det ikke muligt at fastslå, om de 30 besvarelser fra kvindelige chauffører er repræsentative for det



Følgervirkning	Antal
Hospitalsophold	12
Sygemeldt	17
Fysiske mén	15
Psykiske mén	73
Andet	49

samlede antal kvindelige chauffører ansat i danske virksomheder.

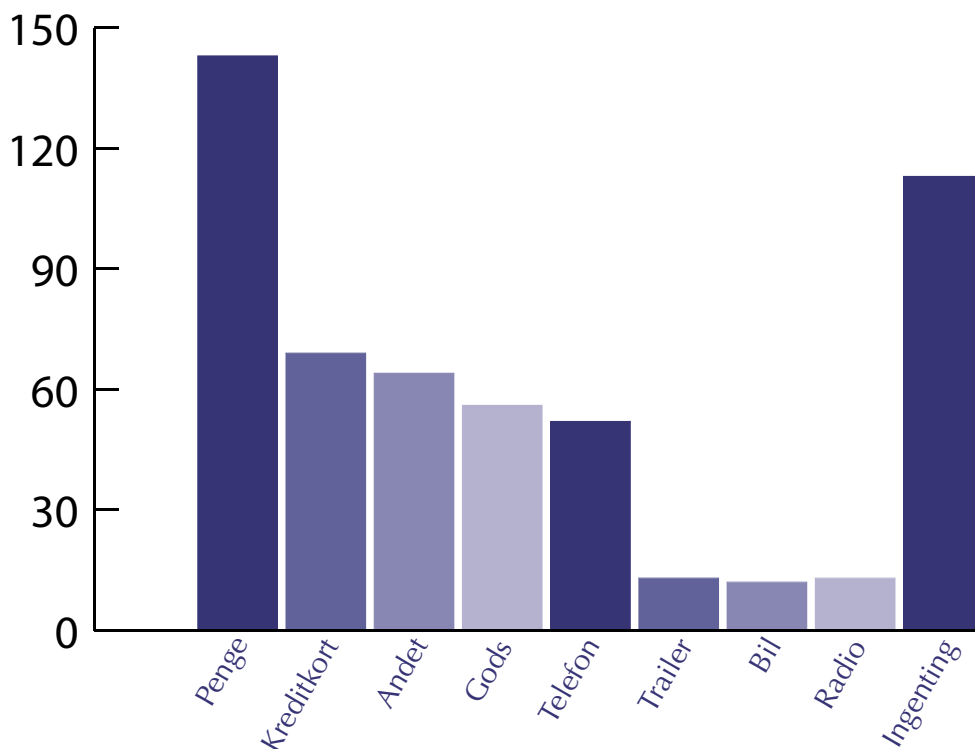
126 chauffører angiver at have følgervirkninger efter overfaldene. For de fleste er der tale om psykiske mén. Hertil kommer at flere chauffører i rubrikken "andet" har beskrevet følgervirkninger, der også må henregnes i kategorien psykiske mén. F. eks. er der flere, som har bedt sig fritaget for at køre flere ture til det land, hvor overfaldet fandt sted.



Hvad stjæles der

115 af de 296 chauffører, der er blevet overfaldet, angiver, at de ikke blev frarøvet noget i forbindelse med overfaldet. Der er eksempler på, at chaufføren har taget kampen op og tvunget røverne på flugt. Næsten halvdelen af de chauffører, der

er blevet overfaldet, angiver, at de er blevet frarøvet deres penge. Også kreditkort, gods og telefoner er populære blandt røverne. Trailer, radio og bil ser derimod ud til at interessere røverne mindre. Kategorien "andet" dækker for-



Røvede genstande fordelt efter hyppighed

skellige personlige effekter, tøj mv. Der er også beretninger om, at røverne har tømt bilens tanke for diesel.

I hovedparten af de 181 besvarelser, hvor chaufføren angiver at være blevet frarøvet noget, er der sat kryds ud for flere kategorier. F.eks. har næsten alle, som er blevet frarøvet deres kreditkort, ved samme lejlighed mistet deres penge. 165 har tilkendegivet, at overfaldet blev anmeldt til politiet. Det svarer til 56 pct. af det samlede antal overfald, som indgår

i undersøgelsen. Heraf har 13 chauffører vedlagt politirapport, hvilket giver et detaljeret indblik i, hvordan overfaldet har fundet sted.

Hvis man skal samle trådene, siger undersøgelsen, at røverne ved det typiske overfald forsøger at skaffe sig adgang til førerhuset, for derved at bemægtige sig chaufførens penge, kreditkort, telefon eller andre personlige ejendele. Undersøgelsen har ikke haft til formål at afdække, hvor mange køretøjer der i øvrigt stjæles.



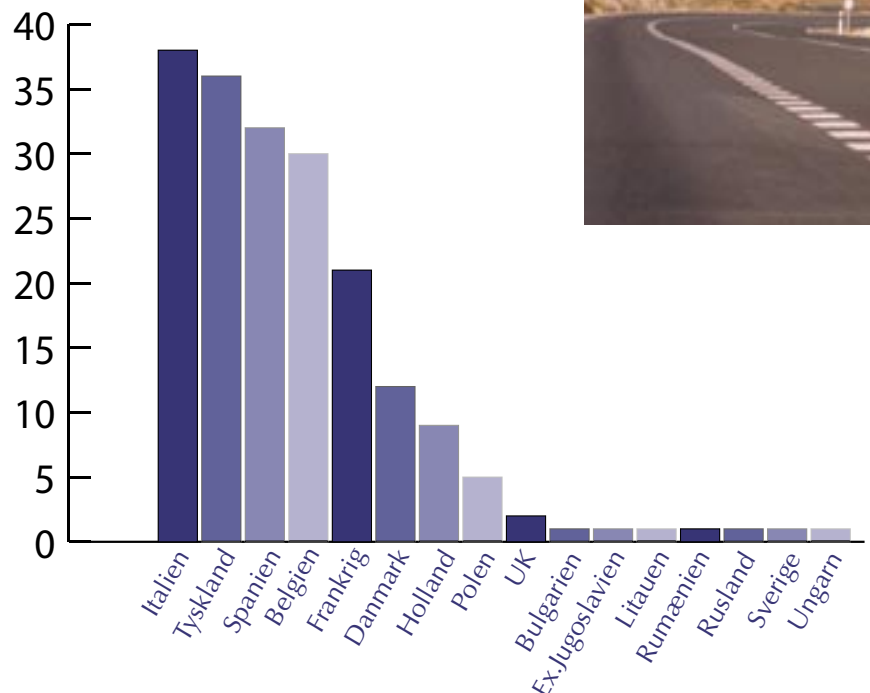
Overfaldsstederne

Chaufføren blev i spørgeskemaet bedt om at angive, i hvilket land overfaldet havde fundet sted. For at gøre fremstillingen så aktuel som mulig medtages kun de overfald, der er sket fra 1997 til 2001. Italien ligger på en førsteplads, idet 38 chauffører angiver, at de inden for de seneste 5 år har været udsat for overfald i Italien. Dernæst kommer Tyskland med 36 besvarelser, Spanien med 32 og Belgien med 30. Der er sandsynligvis en vis variation i den geografiske koncentration af overfald, fordi den kan afhænge af etablering og opløsning af bander.

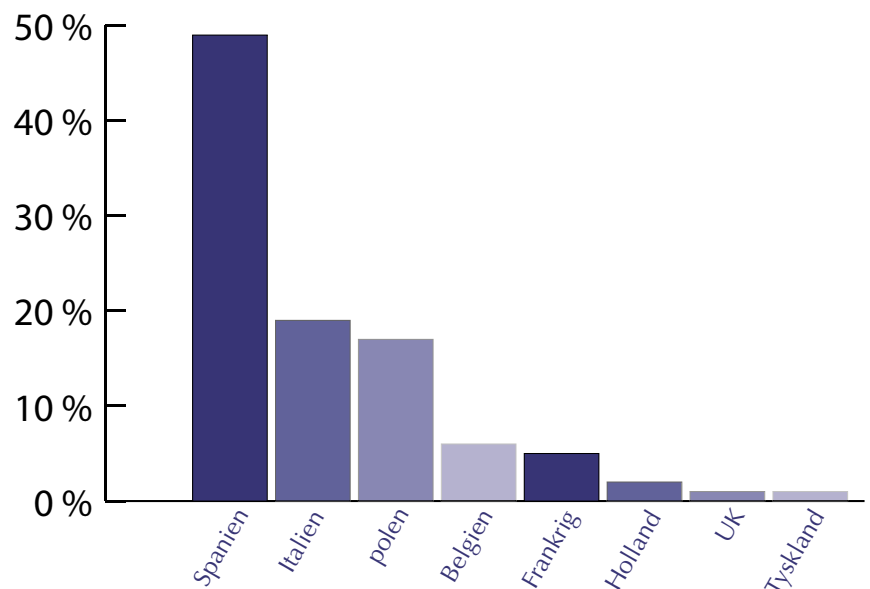
Det er væsentligt at se antallet af overfald i det enkelte land i forhold til hvor meget, der køres i det pågældende land. F. eks. skal antallet af overfald i Italien ses i det perspektiv, at danske eksportchauffører hvert år kører 24.500 ture til Italien og kun 8.000 i Spanien.

Ved at vægte antallet af overfald i perioden 1997-2001 i forhold til, hvor mange ture danske lastbiler kører i det pågældende land, kan man danne sig et indtryk af, hvor stor risikoen er for at blive udsat for overfald i det ene land i forhold til det andet. Data for kørselsmønstre er stillet til rådighed af DTL og ITD. Det har ikke været muligt at tage højde for, hvor lang tid der er medgået ved kørsel til/fra eller igennem det enkelte land, ligesom der ikke er korrigeret for ændringer i kørselsmønstret over tid. Det har heller ikke været muligt at tage højde for typiske overnatningssteder/lande.

Undersøgelsen viser, at Spanien er det farligste land at køre i, mens Italien ved vægtning efter kørselsmønstre er nummer to. Dernæst kommer Polen, Belgien, Frankrig, Holland, Storbritannien og Tyskland.



Antal overfald 1997-2001 fordelt på lande beregnet efter kørselsmønstre



Fordeling af overfald 1997-2001 på lande, korrigeret for kørselsmønstre



Tysk rapportdokumentation



Da undersøgelsen pegede på flere overfaldssteder i Tyskland blev der via politiets nordiske kontor i Wiesbaden fremskaffet tysk rapportmateriale, der belyste overfaldene.

Rapporten bekræfter chaufførernes oplysninger om overfald, men den viser også, at der foregår overfald på bilister, der i deres campingvogne eller personbiler overnatter på de tyske rasteplasser.

Overfaldene har været røveriske overfald, hvor gerningsmændene har vækket de sovende og under trusler med våben eller med vold, har tvunget dem til at udlevere værdigenstande. Et antal har oplyst at være "bedøvet med gas" før gerningsmændene har tømt bilerne for værdier.

Der er i enkelte tilfælde foretaget anholdelser af gerningsmændene, der i flere tilfælde har vist sig at være jugoslaviske eller polske statsborgere.

Med baggrund i rapporten har tysk politi etableret særlige overvågningspatruljer, der holder øje med rasteplasserne.

DEN EUROPÆISKE UNION

henstiller at medlemsstaterne

- iværksætter nationale undersøgelser af antallet af overfald på eksportchauffører og foretager analyser af problemets karakter og baggrund i deres respektive lande, og at medlemsstaterne i den forbindelse foretager generelle risikovurderinger af vejstrækninger, parkeringspladser m.v. for at identificere særlige problemområder
- søger at forbedre sikkerheden på vejstrækninger og parkeringspladser generelt og særligt i de identificerede problemområder, blandt andet ved at øge de retshåndhævende myndigheders tilstedeværelse og synlighed på de relevante veje og pladser
- nøje overvejer og om nødvendigt gennemfører specifikke kriminalpræventive tiltag på området, herunder særlig, at medlemsstaterne overvejer at øge antallet af overvågede, døgnbemandede parkeringspladser og i den forbindelse sikrer, at de retshåndhævende myndigheder deltager i overvejelserne om indretning og placering af ådanne sikre pladser
- sikrer, at chaufførerne får let adgang til oplysninger om bevogtede pladser, om identificerede problemområder og om særlige forholdsregler, som bør iagttages ved ophold i disse områder.
Dette kan eksempelvis ske ved udarbejdelse af informationsmateriale på relevante sprog til chauffører og vognmænd med råd og anbefalinger om minimering af risikoen for voldelige overfald
- til brug for tilrettelæggelsen af indsatserne på området fører centrale statistikker over anmeldelser, sigtelser og domfældelser vedrørende voldelig overfald på chauffører, og at medlemsstaterne for at sikre, at alle overfald anmeldes og registreres umid-

delbart på det sted, hvor de indtræder, udarbejder særlige blanketter på en række af fællesskabets sprog til brug for anmeldelse af voldelige overfald på chauffører

- nedsætter nationale følgegrupper sammensat af retshåndhævende og andre relevante myndigheder, specialister i kriminalprævention samt repræsentanter for transporterhvervet med henblik på løbende at overvåge problemets udvikling og omfang og i den forbindelse udarbejde forslag til fremme af sikkerheden for chaufførerne
- træffer foranstaltninger med henblik på at sikre, at de retshåndhævende myndigheder er opmærksomme på mulige forbindelser mellem overfald i flere medlemsstater og i den anledning i videst muligt omfang og i overensstemmelse med national ret udveksler oplysninger med de relevante myndigheder i andre medlemsstater og generelt styrker samarbejdet over landegrænser om forebyggelse og bekæmpelse af problemet
- søger at højne opmærksomheden på problemet i de tredjelande, til hvilke en betydelig del af Unionens eksport sker ved vejtransport
- i videst muligt omfang inddrager Europol i bekæmpelsen af denne type kriminalitet, herunder med henblik på at sikre, at Europol i overensstemmelse med Europol-konventionen modtager og analyserer relevante oplysninger om overfald på eksportchauffører, og
- med eventuel finansiel støtte fra Kommissionen overvejer at gennemføre møder eller seminarer om erfaringer og bedste praksis på området med deltagelse af de relevante myndigheder og organisationer i medlemsstaterne.

Som et resultat af den danske undersøgelse tog EU spørgsmål et op.

Teksten her på siden blev vedtaget af EU under Danmarks formandsskab i 2002.



Det Kriminalpræventive Råd

Odinsvej 19, 2. sal
DK-2600 Glostrup
Telefon (+45) 43 44 88 88
Telefax (+45) 33 43 01 39
dkr@dkr.dk
www.dkr.dk

