

Högtflygande risker

Variationer i arbetsvillkor, hälsa och säkerhetsbeteende bland trafikpiloter i relation till säkerhetsklimat

Marika Melin, Karolinska Institutet

Genomgripande förändringar

- ✓ **Avreglering av flygmarknaden** från statlig och reglerad till kommersiell och hårt konkurrensdriven.
 - ✓ **Social dumping** flytta produktion från ett område till ett annat alt. anlita arbetskraft från länder med lägre lönenivåer för att sänka kostnader/skaffa konkurrensfördelar.
 - ✓ **Förändringar i regelverket som styr piloters flygarbetstid och vila** längre arbetspass, kortare vila mellan tjänstgöring, fler antal landningar tillåts, nattliga arbetstiden förlängs.
-

Sjukskrivning

Enligt Försäkringskassan (2014) utmärker sig pilotyrket genom att vara ett av de yrken som har **störst ökning av sjukfrånvaro** mellan 2010-2013.

I både svenska och internationella undersökningar framkommer att många trafikpiloter upplever att de:

- ✓ arbetar under stark stress,
- ✓ ofta somnar under flygningar och
- ✓ inte vågar säga ifrån om de är sjuka eller för trötta för att flyga.

(T.ex. ECA; SPF)

Arbetsvillkor och (o)hälsa

- ✓ Faktorer i **arbetsmiljön och arbetsorganisationen** spelar en viktig roll för uppkomsten av såväl fysiska som psykiska stressrelaterade sjukdomar.
 - ✓ Det finns ett gott vetenskapligt stöd för att stress, bland annat **exponering för ogynnsamma psykosociala arbetsmiljöfaktorer**, ökar risken för kroniska sjukdomar (t ex hjärt- och kärlsjukdom och depression).
 - ✓ Psykisk ohälsa är den vanligaste orsaken till att personer i arbetsför ålder i Sverige står utanför arbetsmarknaden. Under ett år drabbas en miljon, nästan **20 procent av arbetskraften, av psykisk ohälsa**.
-

Riskfaktorer i arbetslivet

Se tex: SBU-rapporten
"Arbetsmiljöns betydelse för
symtom på depression och
utmattningssyndrom", 2014

FORTEs kunskapsöversikt
"Psykisk ohälsa, arbetsliv och
sjukfrånvaro", Eva Vingård, 2015

Arbetsmiljöverkets
kunskapsöversikt "Kvinnors och
mäns arbetsvillkor– betydelsen av
organisatoriska faktorer och
psykosocial arbetsmiljö för arbets-
och hälsorelaterade utfall", 2016.

- ✓ Höga krav
- ✓ Låg kontroll
- ✓ Rollkonflikter
- ✓ Obalans ansträngning-
belöning
- ✓ Bristande stöd
- ✓ Små utvecklingsmöjligheter
- ✓ Otrygg anställning
- ✓ Skiftarbete
- ✓ Mobbning

Trötthet och kognitiv förmåga

Väl belagt samband mellan **sömnbri**st och **ned**satt kognitiv förmåga hos piloter (tex minnesfunktioner, problemlösnings- och uppfattningsförmåga.

Skiftarbete, nattarbete, oregelbundna arbetstider, långa arbetspass och hög arbetsbelastning beskrivs som de bakomliggande orsakerna till de många trötthetsbesvären.

(T.ex. Kecklund m.fl. 2010; ECA 2012; Mobeus 2008; Åkerstedt 2003)

The majority of reported flight accidents are accounted for by human factors (Shappell et al., 2007).

Even technical factors are to the most part attributed to human factors (Michaels, 2008).

Bland annat Transportstyrelsen och IATA har pekat på att de affärsmodeller som idag präglar flygbranschen skulle kunna leda till en snedvriden konkurrenssituation, försämrade arbetsvillkor och i förlängningen till en försämrad säkerhet...

Hur ser arbetsvillkor och säkerhetsklimat ut inom trafikflyget idag, och hur påverkas piloternas hälsa och flygsäkerheten?



Foto: TT

Ny rapport: Deprimerade piloter riskerar flygsäkerheten

Den stenhårda konkurrensen mellan flygbolagen har gynnat flygresenärerna. Samtidigt ökar pressen på piloterna när deras schema och arbetsvillkor stramas åt. Det kan leda till stress och psykisk ohälsa som i sin tur påverkar flygsäkerhet negativt. Det visar en ny rapport från Karolinska Institutet.



Ny rapport: Dåliga arbetsvillkor riskerar flygsäkerheten

De piloter som har sämst arbetsvillkor och säkerhetsklimat rapporterar genomgående sämre hälsa och återhämtning, högre nivåer av ångest och depression, fler incidenter och misstag och farligare säkerhetsbeteenden än övriga piloter.

Stora skillnader i säkerhetsklimat

- Tre olika typförhållanden (kluster) av säkerhetsklimat identifierades: *Högriskklimat*, *Mellanriskklimat* och *Lågriskklimat*.
- Varje kluster representerar en typ av säkerhetsklimat där piloterna uppfattat sin situation på likartat sätt (vad gäller tex *policyarbete, procedurer och praktiker i förhållande till säkerhet i organisationen*).
- Analysen visade på stora skillnader i hur piloterna i studien uppfattade säkerhetsklimatet, och det är statistiskt säkerställda skillnader i medelvärde för samtliga frågor som ingick i måttet på säkerhetsklimat.

Högriskklimat

- ✓ **Tystnad**, dvs piloterna drar sig för att framföra kritiska synpunkter och om de framför synpunkter på arbetsmiljön upplever de inte att de får något gehör för dessa
 - ✓ **Bristfälliga resurser** och stöd i arbetet, till exempel erbjuds inte adekvat utbildning och träning i tillräcklig utsträckning när nya system och rutiner införs.
 - ✓ **Bristfälligt säkerhetsarbete** och praktiskt stöd från säkerhetschef/ avdelning samt otillräckligt med personal för att arbetet ska kunna utföras på ett säkert sätt.
 - ✓ **Organisatoriska problem** vad gäller utbildning och träning, t ex att förändringar i bolagets system och rutiner inte utvärderas ordentligt ur säkerhets- och riskperspektiv.
 - ✓ **Bristande stöd** från chefer om piloterna oroas över säkerheten.
 - ✓ Det enda som ligger på en acceptabel nivå i detta kluster är **samarbetet mellan piloterna**, där de uppger att de har förtroende för de personer de samarbetar med till vardags.
-

”Många i vår bransch är på riktigt oroliga och rädda för att vi helt enkelt är inne i ett "race to the bottom" av de generella arbetsvillkoren för piloter.”

Arbetstider och reprimander

Fråga	Högriskklimat	Lågriskklimat
Fått mer att göra (stämmer helt)	59%	27%
Arbetsgivare brutit mot regelverket arbets- och vilotider	62,5%	9,2%
Får reprimand om sjukskriver sig pga trötthet	33,1%	4,6%
Vill byta arbetsplats	66,5%	14,6%
Drar sig för att framföra kritik	54,6%	9,2%

Att inte bli sedd – och inte våga säga

74 % upplever att ledningen saknar intresse för personalens hälsa

80 % uppger att ledningen inte agerar som om de månar om att behålla sin personal

62 % uppger att de inte får gehör om de framför synpunkter kring arbetsmiljön

Fråga	Högriskklimat	Lågriskklimat
Ledningen är inte mån om att behålla sin personal	89,6%	28,9%
Trivs mycket bra med sitt arbete	8,4%	49,6%
Trivs mycket bra med närmaste chef/arbetsledare	1,6%	37,5%
Trivs mycket bra med högsta arbetsledningen	0%	6,7%

”Jag är glad att ni stället frågan, hur mår ni? Allt för ofta så glömmar folk bort att vi är vanliga människor som också har ett liv utanför arbetet som alla andra....”

Piloters psykiska hälsa

- ✓ Studier pekar på att det sannolikt finns en **underrapportering av psykiska besvär och diagnoser bland piloter** (Parker et al., 2001; Lollis et al., 2009).
 - ✓ De få studier som finns kring depression hos piloter indikerar att **den psykiska ohälsan är i nivå med den övriga befolkningen** - trots de medicinska kontroller som genomförs (Bor et al., 2006).
 - ✓ Resultat från en ny studie (Wu et al., 2016) som undersökte depression och självmordstankar bland piloter visade att **13,5%** av de piloter som deltog i studien var inom gränsvärdet för vad som bedöms motsvara **klinisk depression** och **4,1%** uppgav att de under de senaste två veckorna haft **självmordstankar**.
-

Psykisk hälsa

	HÖGRISKKLIMAT	LÅGRISKKLIMAT
Sett tecken på psykisk ohälsa hos flera kollegor	18,1%	2%
Dricker alkohol för att kunna somna	7,5%	0,9%
Känner olust inför arbetet	22,9%	2,6%
Depression (klinisk)	6,9%	0,9%
Depression kan föreligga	13,5%	2,9%
Ängest (klinisk)	6,6%	1,2%
Ängest kan föreligga	15,6%	3,7%

19

”Flygsäkerheten är på väg rakt ner i källaren med de nya arbetsreglerna och den ojämna konkurrensen med bolag som inte betalar skatter eller avgifter. Politikerna ser inte allvaret då dagens moderna flygmaskiner är så bra som de faktiskt är, de ser aldrig hur ofta och hur många gånger det nästan gått galemt men räddats av duktiga och vakna piloter.

Säkerhetsutfall

	HÖGRISKKLIMAT	LÅGRISKKLIMAT
Antal luftfartshändelser	M=14,4	M=5,4
Antal incidenter	M=3,5	M=1,6
Gjort fel i cockpit pga trötta/olämpliga	M=19ggr	M=9ggr
Tänkt att de inte borde vara i tjänst	M=8ggr	M=3,6ggr
Dåsat till/somnat	M=8,5ggr	M=4,8ggr
Påbörjat flygning trots för trötta/olämpliga	M=5,8ggr	M=1,9ggr
Påbörjat flygning trots hälsotillstånd	M=2,4ggr	M=0,7ggr

Sjuknärvaro, riskbeteende och flygsäkerhet

Sickness and inappropriate presenteeism is of substantial prevalence within Swedish Commercial Aviation and propose an increased risk to flight safety.

- ✓ In total **63% of the pilots exhibited acts of presenteeism** in the past year. This is noteworthy as pilots are required to refrain from attending work if the physical or mental state may endanger flight safety.
- ✓ Inappropriate presentee pilots have a significantly increased risk of reporting committing five or more errors when on flight duty in the previous year compared to non-presentee pilots.

("Fit for Flight – Inappropriate Presenteeism among Swedish Commercial Aviation Pilots and its Dangers to Flight Safety")

Slutsatser

- **Stora skillnader** mellan piloternas arbetsvillkor, säkerhetsklimat, hälsa och riskbeteende.
- Piloter med **högriskklimat** viktigt att uppmärksamma då de genomgående har sämre arbetsvillkor och högre arbetskrav, sämre hälsa och återhämtning, högre nivåer av ångest och depression, fler incidenter och misstag och farligare säkerhetsbeteenden än de två andra säkerhetskulturer.
- **Individ- och livsstilsfaktorer är likartade/jämförbara** mellan grupperna vilket tyder på att de faktorer som har identifierats ligger bortom individen.
- Det finns tydliga **samband mellan arbetsvillkor** (och andra organisatoriska faktorer) och utfall i såväl **hälsa** och som **flygsäkerhetsbeteende**.
- Belagd förekomst av **psykisk ohälsa, trötthet, sjuknärvaro** och **riskbeteenden**.
- De främsta riskfaktorerna för flygsäkerheten är **sjuknärvaro, reprimander från bolaget** och **bristande återhämtning**.
- Det finns en grupp på 10-15% av piloterna i undersökningsgruppen som har riktigt dåliga arbetsvillkor, mår riktigt dåligt och har ett riskabelt säkerhetsbeteende.

Hållbarhet

Vilka förändringar skulle kunna göras på flygbolagen för att konkret förbättra arbetsvillkoren och därmed hälsa, kvalitet och flygsäkerhet?

Projektet syftar till att identifiera faktorer i arbetsorganisationen och arbetsmiljön som kan utvecklas för att förbättra förutsättningarna och kunna leda till interventioner som ger optimala förutsättningar för en hållbar, flygsäker och resurseffektiv verksamhet.

Vad händer härnäst?

- ✓ Interventionsstudie BRA.
 - ✓ Kunskapsspridning luftfartsmyndigheter, flygbolag och vetenskapligt.
 - ✓ Påverka regelverk.
 - ✓ Transportstyrelsen: inspektioner, utbildning och beslutsunderlag. Bl.a. initierat saminspektion med Arbetsmiljöverket.
 - ✓ Fortsatta analyser och artiklar.
-

LÄNK TILL RAPPORTEN: <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/55085>

ARBETE OCH HÄLSA
VETENSKAPLIG SKRIFTSERIE

Nr 2018;52(2)

Högtflygande risker

Variationer i arbetsvillkor, hälsa och säkerhetsbeteende bland trafikpiloter i relation till säkerhetsklimat

*Marika Melin
Emil Lager
Petra Lindfors*

Tack!

marika.melin@ki.se

Kommande artiklar

- ✓ *“Fit for Flight – Inappropriate Presenteeism among Swedish Commercial Aviation Pilots and its Dangers to Flight Safety”*
 - ✓ *”Riskfaktorer för depression och flygsäkerhet”*
-