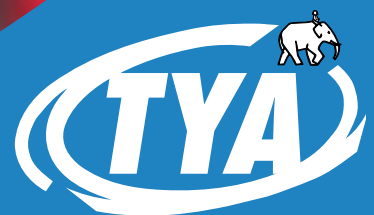




Cargo- och flygplans- lastares arbets- miljö

När planet lyfter
har lastarna redan
lyft flera ton ...



Bakgrund

Initiativet till projektet togs av Transportarbetareförbundets avdelning 46, Civila Flygpersonalens Fackförening, CFF. Projektinitiativet fick arbetsnamnet "Skadefria Flygplanslastare" och fick ett mycket stort gensvar. Under framtagningen av projektunderlaget tillkom även "Cargo" i projektnamnet då även Cargopersonal skulle ingå i projektet.

Deltagare i projektet har varit Svenska Transportarbetareförbundet, Svenska FlygBranschen, marktjänst- och cargobolag, flygplatser, TYA samt Swedavia.

Lastningspersonalen inom civilflyget har länge påtalat att deras arbetssituation orsakar arbetsskador och arbetssjukdomar. Företagen har tillstått att arbetssituationen behöver förändras och en rad projekt har också genomförts med varierande resultat. Tillgänglig statistik ger intryck av att detta förändringsarbete haft positiva resultat.

Att antalet godkända arbetsskadeanmälningar har minskat beror enligt lastarpersonalen på att det blivit svårare få skador erkända som arbetsrelaterade och att personalen därför inte anmäler skador.

Positionerna och förutsättningarna för att förändra lastningspersonalens arbetsmiljö i positiv riktning bedömdes inte som låsta, men behövde klargöras i ett vetenskapligt förankrat projekt med vedertagna och erkända metoder.

TYA har tillsammans med Centrum för belastningsskadeforskning vid Högskolan i Gävle, på uppdrag av Transportarbetareförbundet och Svenska FlygBranschen, genomfört en stor kartläggning av arbetsmiljön för cargo- och flygplanslastare. Projektet har finansierats med bidrag från AFA. Detta häfte är en kort sammanfattning av resultaten.

I häftet använder vi benämningen "flyglastare" för de två yrkesområdena cargolastare och flygplanslastare.

Rapporten finns i sin helhet att läsa på TYAs hemsida, www.tya.se

UPPLAGA 1:1, 2000 EX, 2012.12

ARTIKELNUMMER: 22 010-H

FORM OCH PRODUKTION: BILDINFO.SE

REFERENSGRUPP: REIDAR PETTERSSON, ARBETSMILJÖLOTSEN STOCKHOLM. ERIK ALPHONSE, TYA.

FOTO: HANS SANDQVIST, BILDINFO. ERIK ALPHONSE, TYA.

ILLUSTRATIONER: HANS SANDQVIST, BILDINFO.

TRYCK: ÄTTA.45 TRYCKERI AB

Sammanfattning

71 procent av kartlagda flyglastare rapporterar ryggbesvär, 60 procent rapporterar besvär i axlar/skuldror och 45 procent rapporterar besvär i handleder/händer.

Man arbetar ofta med böjd och vriden bål samt drar och skjuter tung last vilket ökar risken för besvär i rygg och axlar, handleder och händer. Det förekommer även arbeten med armarna i extrema arbetsställningar.

Flyglastare arbetar i ogynnsamma arbetsställningar under så stor del av arbetsskiftet att det innebär ökad risk för besvär i rygg och axlar. Det mest slitsamma är att lasta och lossa i lastcontainer och i flygplanens lastrum.

Det finns bra arbetsredskap som väsentligt minskar belastningen, exempelvis Rampsnake och Powerstove. Många flyglastare rapporterar dock att bra arbetsredskap inte finns tillgängliga, eller så är de trasiga när de behövs. Man har också en bild av att arbetet går snabbare utan redskap.

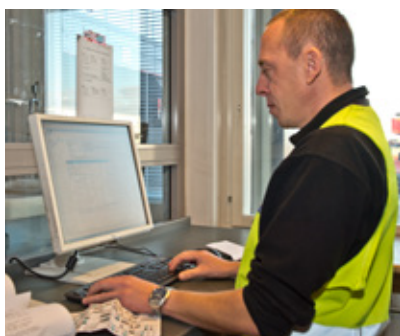
Kartläggningens visar även att många upplever bristande ledarskap, vilket påverkar den psykosociala arbetsmiljön negativt.

Innehåll

Flyglastarnas arbetsdag _____	4
Kartläggningen _____	6
Arbete är en belastning _____	8
Besvärande fakta _____	9
Extrema arbetsställningar _____	10
Arbetsredskap _____	11
Förbättringsförslag _____	12
Från ord till handling! _____	14

Flyglastarnas arbetsdag

Flyglastarnas arbetsdag består av ett stort antal arbetsuppgifter varvat med förflyttningar och pauser. Det är ett i många stycken tungt arbete med besvärliga och belastande arbetsställningar. Det är också väderutsatt och stressigt, där allt måste fungera utan störningar. Alltid.



Administra- tion

Dataarbete/plane-
ring inför ankom-
ster och avgångar.



Ankomst /Avgång

Dra fram och
koppla markström,
klossa hjul, sätta ut
säkerhetskoner.



Fordons- körning

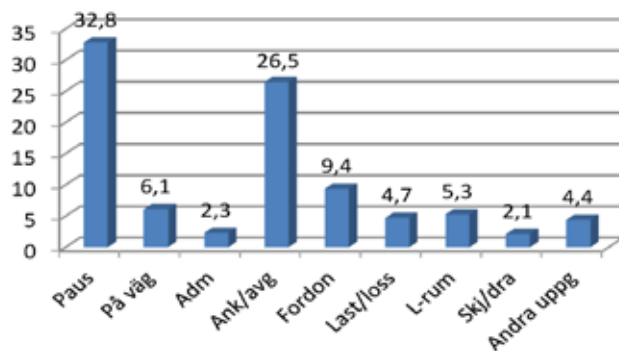
Bland annat truck,
bil, pushback-
truck, highloader,
brandbil.



Skjuta/Dra

Skjuta eller dra
vagnar, trappor
och liknande
ute på rampen.





"1-5-3"

Arbetsdagen fördelar sig ungefär så här:

- En del tungt arbete
- Fem delar varierat arbete
- Tre delar återhämtning



Lasta/Lossa i lastrum

Lasta/lossa och stuva i flygplanets lastutrymmen.



Lasta/Lossa på mark

Lasta/lossa från vagn till lastband, eller från lastrum till vagn.



"På väg"

... till/från olika uppdrag, på-/av-klädning, vänta på kollega och liknande.



Rast/Paus

Äta, fika, vila och liknande.



Kartläggningen

14 bolag, sex flygplatser av olika storlek, 1039 enkäter som har besvarats av 748 personer, heldagsmätningar på armar och rygg, videostudier, dagböcker.

Fyra partsammansatta arbetsgrupper med inriktning på:

- Fysisk belastning/Arbetsstatistik
- Arbetsorganisation/Psykosocial arbetsmiljö
- Arbetsredskap/Metoder
- Utbildning/Utveckling

Detta är grundstenarna i den kartläggning av flyglastaresh arbetsmiljö som genomfördes under 2010-2012.

- Medelåldern på de undersökta arbetsplatserna är 37 år
 - 98 procent män
 - 2 procent kvinnor.
- 82 procent arbetar heltid i skift utan nattarbete.
- Cirka hälften arbetar mer eller mindre övertid.

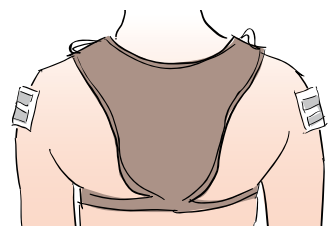
748 personer har sagt sitt

Så många personer svarade på vår stora enkät om deras arbetsförhållanden. De svarade ingående på ett femtiotal frågor om bland annat upplevd fysisk belastning, besvär från muskler och leder, trötthet samt psykosociala förhållanden.

Det genomfördes även ett flertal intervjuer med personer på representativa flygplatser beträffande erfarenheter, åsikter och upplevelser på arbetsplatsen.

På samtliga deltagande flygplatser genomfördes mätningar på slumpvis utvalda lastare beträffande belastningar på axlar och rygg. Lastarna hade på sig en så kallad Inklinometer som registrerar alla rörelser. Under mätperioden skrev lastarna också dagbok över sina arbetsuppgifter och upplevelser. Lastarna videofilmades kontinuerligt under halva arbetsskiftet för att få ytterligare faktaunderlag.

Det som skiljer flyglastaresh arbete från andra fysiskt belastande arbeten är flygplanens trånga lastutrymmen och cargo-lastarnas låga bagagecontainrar. Det gör att många lyft måste utföras med böjd och vriden rygg i obekväma arbetsställningar.



Inklinometerutrustning monterad på överarmar och rygg, för mätning av arm- och ryggvinklar under ett arbetspass.





Mycket bagage på liten yta. Trångt, tungt och lågt i tak. Tidspress.
... en vanlig dag på jobbet.



Ägarförhållanden

Större flygplatser ägs och förvaltas av Swedavia som hyr ut lokaler och arbetsutrustning till flyg- och marktjänstbolag. Mindre flygplatser kan ägas av kommuner, landsting eller grupperingar med lokala näringslivet som delägare. Stockholm Skavsta ägs av en utländsk aktör.

Arbetsorganisation

På större flygplatser är det lätt att specialisera sig på vissa arbetsuppgifter. Det finns därför arbetsplatser där lastarna själva planerar och lägger upp arbetet inom arbetsgruppen, med varierande arbetsuppgifter. På mindre flygplatser sker arbetsväxling mer naturligt genom att man får utföra många typer av arbeten, till exempel snöröjning, avisning, lastning och lossning.

Konkurrensförhållande

Konkurrensen är hård mellan marktjänstbolagen för att flygbolagen ska få bra service och korta markuppehåll. Det ställer höga krav på att ständigt effektivisera och utveckla verksamheten och att man har frisk personal.

Psykosociala belastningar

Kartläggningen visar låga värden beträffande ledarskap, inflytande och återkoppling från kollegor och chefer. Många upplever att de har lite inflytande och saknar tydliga, närvarande chefer. Det finns också en stark önskan om att få mera uppskattning från cheferna.

Upplevd trötthet efter en arbetsdag

Jämfört med lärare, brandmän, kassörer, busschaufförer och lokförare så uppvisar flyglastare ett högre värde för upplevd brist på energi samt fysiskt obehag efter en arbetsdag. Frånsett brandmän upplever de även en större fysisk ansträngning, även om den inte är särskilt hög i jämförelsen.

Upplevd sömnhet är relativt hög, bara lokförare upplever sig som "tröttare".

Både ris och ros

Flyglastare är ett arbete där de flesta mår bra. Det är omväxlande och det händer saker i stort sett hela tiden. Hela 84 procent av de intervjuade flyglastarna svarade att de, med tanke på sin hälsa, kommer att arbeta som flyglastare om två år.

Nackdelen är många lyft i dåliga arbetsställningar som kan ge belastningsskador i axlar, händer, knän och rygg. Ändå har man låg sjukfrånvaro och låg personalomsättning.

Detta är en både positiv och avvikande slutsats mot vad vi trodde när projektet startade.

Arbete är en belastning

Flygplanslastare och cargopersonal är de tysta hjältarna som håller flygverksamheten under vingarna så att planen kan starta och landa inom snäva tidsramar utan störningar.

Vi vanliga resenärer tar för givet att vi kan ta med oss maxlast – och helst lite till – utan att det ska spela någon större roll. Problemet är bara att det spelar en mycket stor roll för flyglastarna och deras arbetsmiljö.

Fråga oss – vi vet!

72% svarsfrekvens!

Vår omfattande arbetsmiljöenkät besvarades av hela 72%. Det visar på ett stort engagemang kring flyglastares arbetssituation och deras arbetsmiljö.

Även fack och arbetsgivare har engagerat sig i arbetsgrupper som arbetat parallellt med kartläggningen. Arbetsgrupperna har tillfört viktig erfarenhet och kunskap och har kommit med en rad förbättringsförslag.

Mycket kan förbättras.

Kartläggningen visar tydligt de belastningsbesvär som flyglastare utsätts för i sitt arbete:

Merparten har ont i ryggen. Mer än hälften har ont i axlar och skuldror.

Nästan hälften har ont i händer och handleder.

Viktigt använda lyfthjälpmedel.

Därför är det extra viktigt att det finns bra arbetsredskap och att de verkligen används och underhålls. Besvaren är ganska lika andra yrkesgrupper där kroppen används som lyftredskap.

Nästan halva arbetstiden består av att ta emot, skicka iväg, lasta och lossa flygplan och det finns relativt gott om tid för återhämtning.

Minimera ogynnsamma arbetsställningar.

Flyglastare arbetar med armar och rygg i ogynnsamma arbetsställningar under så stor del av sin arbetstid att det innebär ökad risk för att få besvär i rygg och axlar. Tyngst är att lasta och lossa inne i flygplanens lastutrymmen och i lastcontainers utan öppningsbara tak.

Det finns arbetsredskap som minskar arbetsbelastningen ganska rejält, exempelvis Rampsnake och Powerstow, men dessa finns inte på alla flygplatser. Lastarna efterlyser sådana hjälpmedel. Samtidigt visar kartläggningen att användandet av andra hjälpmedel är relativt liten, så det finns utrymme för förbättringsarbete.

Det finns behov av ett utvecklat ledarskap.

Enkätsvaren visar också att det finns behov och önskemål om ett utvecklat ledarskap som bättre tar hand om, värnar och vårdar personalens möjligheter till delaktighet och inflytande. Det efterfrågas ett engagerat och rättvist ledarskap som kan bidra till en frisk arbetsplats.

Besvärande fakta

Kartläggningen av flyglastarnas arbete visar att de flesta någon gång drabbas av kroppsliga besvär.

- Merparten har ont i ryggen.
- Mer än hälften har ont i axlar och skuldror.
- Nästan hälften har ont i händer och handleder.

Generella besvär
hos de flesta flyg-
lastare

En riskfylld arbetsplats

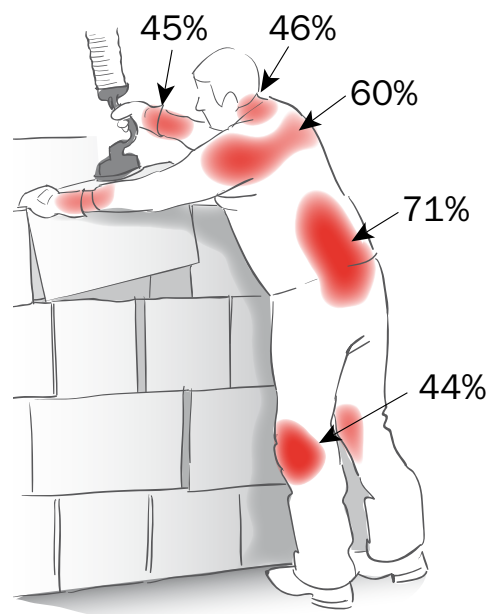
För att få vistas ute bland flygplan och fordon måste man ha en dokumenterad och säkerställd kompetens om arbetsplatsens regler och säkerhetsbestämmelser.

En väl genomförd och dokumenterad introduktionsutbildning av nyanställda är därför en mycket viktig del i säkerhetsarbetet. Även repetitionsutbildningar är nödvändiga för att bibehålla och utveckla personalens kompetens.

Vår kartläggning har visat att det finns förbättringsutrymme beträffande uppföljningsrutiner och krav på instruktörer och faddrar.

En tydligare skriven delegeringsordning och vilket ledningsansvar olika befattningshavare har är också viktiga områden som kan förbättras.

Flera företag har infört individuella utbildnings- och utvecklingsplaner för lastningspersonalen. Det är ett utmärkt sätt att utveckla och underhålla personalens kompetens.



Besvärsfrekvens hos flyglastare.
Det mesta på kroppen belastas vid lyft.
Därför är det extra viktigt att använda
arbetsredskap.

En stor del av lastarens arbetspass
består av att lyfta, stuv och packa i
lastutrymmen som egentligen inte är
anpassade för människor.



Otymligt ...



Trångt ...



Tungt ...

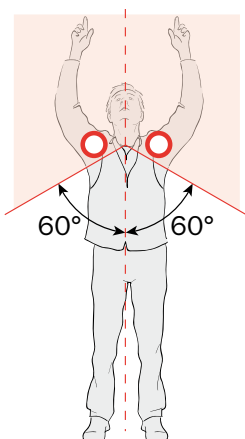


... till och från låga lastutrymmen.

Extrema arbetsställningar

När flyglastaren utför sin huvudsyssla – att lasta och lossa gods och bagage – utförs arbetet ofta med armarna högre än 60 grader över axelhöjd och/eller överkroppen framböjd mer än 60 grader.

Dessa arbetsställningar bedöms som extrema och kan vid långvarigt arbete ge bestående belastningsskador. För att undvika detta är det viktigt med arbetsväxling och att använda rätt arbetsredskap.



Att lyfta högt eller lågt är lika skadligt

Lyft över axelhöjd och under höfthöjd är en skaderisk om man inte lyfter rätt och är tränad för den extra belastning som lyftet medför. Arbetsställningar med överarmarna i och över axelhöjd är extra betungande.

Generellt ska man undvika att arbeta så att muskler och leder belastas i sina ytterlägen. Där är man svagast och löper stor risk att skada sig.

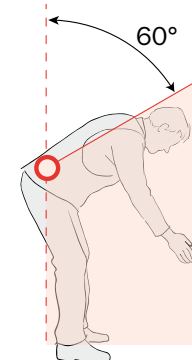
Kroppen är inte byggd för att lyfta fel

Kroppen är konstruerad för fysiskt arbete på rätt sätt. Det är därför vi får ont när vi lyfter under fel förutsättningar – med böjd rygg, raka ben, vriden bål och så vidare.

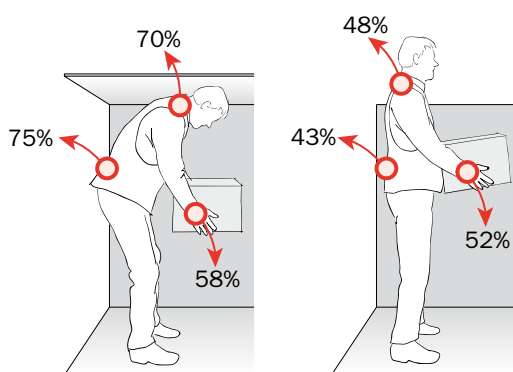
Flyglastare har ofta fel förutsättningar för att kunna lyfta rätt. I flygplanens lastrum är arbetsmiljön extremt dålig och bagagecontainrar har för lågt i tak.

Det går att lyfta rätt även om det är lågt i tak, men det innebär större belastning på kroppen och kräver att det finns tid för vila och återhämtning. Stressfaktorn i arbetet bidrar negativt till att man inte tar sig tid att lyfta på rätt sätt och att pausa mellan lyften.

Lyft med överarmarna högre än 60° kan ge extrema påfrestningar på nacke, axlar och rygg.



Framböjd arbetsställning ger onödigt stor belastning på korsryggen.



I hög grad/I mycket hög grad belastande	Container med tak	Container utan tak
Skuldror/Axlar	70 %	48 %
Handleder/Händer	58 %	43 %
Rygg, nedre del	75 %	52 %

Lastning av containrar med tak upplevs som väsentligt mer belastande för alla kroppsdelar, jämfört med öppna containrar.

Arbetsredskap

Med tanke på de påfrestande arbetsställningar som arbetet innebär är det extra viktigt att använda arbetsredskap som avlastar kroppen och ger möjlighet till en bättre arbetsmiljö. Framförallt gäller det för dem som arbetar med att lasta och lossa inne i flygplanens lastutrymmen och i bagagecontainrar.

Det är också viktigt med utbildning i hur arbetsredskapen fungerar så att de används på rätt sätt och får rätt typ av underhåll.

Lastband, lyftkrokar, vacuumlyftar och rampsnake

Det finns belastningsreducerande arbetsredskap på många arbetsställen. Lastband ska alltid användas vid lastning mellan vagnar och flygplanets lastrum, även om det är så lite bagage att det går snabbare att lasta utan lastband.

Det finns bra arbetsredskap för lyft- och transport – det gäller bara att införskaffa och använda dem!

I hög grad/I mycket hög grad belastande	Lasta/Lossa mellan vagn och lastband	Lasta/Lossa mellan vagn och lastrum
Nacke	21 %	44 %
Skuldror/Axlar	49 %	73 %
Handleder/Händer	44 %	60 %
Armbågar	32 %	52 %
Rygg, nedre del	49 %	68 %
Höfter	25 %	39 %
Knän	22 %	39 %

Procentandel som upplever att lastning och lossning mellan vagn och lastband eller lastrum i hög grad, eller i mycket hög grad, är belastande.

I hög grad/I mycket hög grad belastande	Lasta/Lossa med slide*	Lasta/Lossa med rampsnake**
Nacke	34 %	19 %
Skuldror/Axlar	56 %	32 %
Handleder/Händer	52 %	32 %
Armbågar	38 %	23 %
Rygg, nedre de	58 %	35 %
Höfter	31 %	17 %
Knän	56 %	42 %

Procentandel som upplever att lastning och lossning med slide och med rampsnake i hög grad, eller i mycket hög grad, är belastande.

Rätt lyftteknik

Den som lyfter i arbetet måste ha utbildning i lyftteknik för att veta hur man på bästa sätt ska lyfta så att kroppen inte belastas mer än nödvändigt. För även om kroppen inte är ett lyftredskap måste den användas ibland för lyft och förflyttning av gods i trånga utrymmen.

Blir man fysiskt trött när man lyfter är det lätt att skada sig. Därför är det viktigt att träna styrka, kondition och rörlighet så att man orkar mer än den belastning som arbetet innebär.

Skillnaden mellan att lyfta rätt och fel är i de flesta fall liten. Därför krävs utbildning i rätt lyftteknik.

*Slide: Teleskopisk "glidmatta" som lastas och matas in eller ut sektionsvis i lastrummet.

**Rampsnake/Powerstowe: Ledat transportband som för in bagage i lastrummet utan att lastaren behöver lyfta och stuva.

Förbättringsförslag

Fyra aktiva arbetsgrupper har varit ett referens- och diskussionsforum där forskarna träffat personer från företag och medarbetare med kunskaper om branschen och flyglastningsarbetet samt planerings- och ledningsfrågor. Arbetsgrupperna har fokuserat på var sitt delområde:

1 - Fysisk belastning och arbetsskador. 2 - Arbetsorganisation och psykosociala faktorer. 3 - Hjälpmedel och arbetsmetoder. 4 - Utbildning och utveckling.

Syftet med att involvera företagen i projektarbetet var att göra dem delaktiga i forskningsresultaten och förhoppningsvis motiverade att använda resultaten i sin konkreta verksamhet.

Exempel på förbättringsförslag ur projektets slutrapport:



Utbilda i säkra lyft

Alla medarbetare som i sitt arbete utför manuell hantering av bagage och gods bör genomgå utbildning i ergonomi/lyftteknik.

(TYA har en speciell endagskurs för flyglastare.)



Utbilda i att använda arbetsredskap

En förutsättning för att använda arbetsredskap är att lastaren känner sig säker på hur redskapen fungerar. Bättre utbildning och uppföljning är en del i att öka användningen av arbetsredskap.



Utveckla organisationen

En bra psykosocial arbetsmiljö innehåller bland annat färre beslutsnivåer vilket kan leda till ökad delegering och större delaktighet i verkligheten.



Lär ut konsten att tillbudsrapportera

Ett "AJ" gör ont. Ett "OJ" skulle kunna göra ont och ska rapporteras.

Rapportering av tillbud sker inte alltid på ett tillfredställande sätt. En orsak kan vara att det inte klart och enkelt återrapporteras om vad som händer och vilka åtgärder som genomförts för att en upprepning inte ska ske.

Tillbudsrapportering är en mycket viktig del i säkerhetsarbetet och ska hanteras med största respekt.

Underhåll arbetsredskapen

Det går att förbättra brister på fordon och arbetsredskap genom att bland annat synliggöra höga underhållskostnader, utse daglig ansvarig bland personalen, uppmuntra positiva attityder och förbättringsförslag samt att omedelbart anmäla felaktigheter.



Ta fram en tidsatt utbildningsplan

För att säkerställa att personalen har rätt kompetens för sina arbetsuppgifter har flera företag infört individuella utbildnings-/utvecklingsplaner för lastarpersonalen.



Skapa bredare gemenskap

På en del områden finns en tydlig uppdelning av arbetsområden vilket kan skapa en ”vi och dom”-attityd. Det är ett ledaransvar att bryta upp gränserna och uppmuntra personalen att medverka i detta.



Utbilda i ledarskap

Kartläggningen har, bland annat genom intervjuer, visat att arbetsledning som ger feedback, lyssnar samt är tydlig och rak i sitt arbete är viktiga förutsättningar för ett bra arbetsklimat. Aktiv samverkan runt arbetsmiljöfrågor med tydliga mål, rapportering och uppföljning av tillbud och olyckor, strategier för underhåll av arbetsredskap med mera, kan förbättra samarbetet mellan personal och arbetsledning.



Begränsa bagagevikter

Mindre enheter och lägre vikt skulle göra arbetet lättare, med minskad skaderisk. Det pågår idag arbete i olika organisationer, även internationellt, angående begränsning av bagagevikter.



Investera i arbetsredskap

Lastband av typen Rampsnake och Powerstow är kostsamma investeringar men kartläggningen har visat att de minskar risken för belastningsbesvär. Även sliding carpet minskar besvärskrisken.



Utveckla beställarkompetensen

Det finns exempel på inköpta arbetsredskap som inte motsvarat förväntningarna. En god investering är att höja beställarkompetensen genom att förankra inköpen tillsammans med representanter från de som ska använda arbetsredskapen.



Från ord till handling!

Nu vet vi hur flyglastarnas arbetssituation ser ut. Vi vet vad som är bra, men framförallt vet vi vad som inte är bra och måste förbättras.

Undersökningen av flyglastarnas arbetsförhållanden visar på två viktiga förbättringsområden:

- Minska arbetets fysiska belastningar
- Prioritera psykosociala arbetsförhållanden

Projektet har resulterat i ett antal förbättringsförslag. Det är vår förhoppning att flygplatser, marktjänstbolag och beställande flygbolag tar detta till sig och arbetar vidare med att förbättra flyglastarnas arbetsmiljö.

Allt går om man vill

Ingenting är så bra att det inte kan bli bättre. Kartläggningen av flyglastarnas arbetsmiljö visar på både bra och dåliga sidor av yrket och en rad områden där arbetsmiljön kan förbättras – om man bara vill.

Med utgångspunkt från de förbättringsförslag som kartläggningen har lett fram till så är menyn klar och bordet redan dukat.

Nu är det upp till alla inblandade att gå från ord till handling.



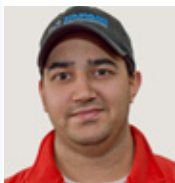
Trots att arbetet är tungt och belastande med hög stressfaktor har man låg sjukfrånvaro, låg personalomsättning och de flesta mår bra.



Cargo- och
flygplanslastare
får ständigt nya
flygplan som ska
lastas och lossas.

Frågan är:
HUR kan flyg-
lastarnas arbets-
miljö förbättras för
att minska stress
och skadliga
belastningar?

Hur tror du att
lastaryrket ser
ut om 10 år?



Andreas Wettainen

10 år som lastare

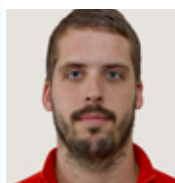
Följs teknik och praktik åt så kommer det att finnas bra hjälpmedel.



Carina Andersson

5 år som lastare

Jobbet är nog samma. Hoppas på mer och bättre underhållen utrustning.



Robert Kviborg

6 år som lastare

Teknikutvecklingen har nog gett oss bra arbetsredskap som håller bättre.

Sliding carpet är nog borta av kostnadsskäl.



Sofie Rindestam

Drygt 2 år som lastare

Hoppas det finns mer personal för att minska stress och belastningar. Sliding carpet borde finnas i alla trånga lastrum.

Cargo- och flygplanslastares arbetsmiljö

71 procent av kartlagda flyglastare rapporterar ryggbesvär, 60 procent rapporterar besvär i axlar/skuldror och 45 procent rapporterar besvär i handleder/händer.

Man arbetar ofta med böjd och vriden bål samt drar och skjuter tung last vilket ökar risken för besvär i rygg och axlar, handleder och händer. Det förekommer även arbeten med armarna i extrema arbetsställningar.

Flyglastare arbetar i ogynnsamma arbetsställningar under så stor del av arbetsskiftet att det innebär ökad risk för besvär i rygg och axlar. Det mest slitsamma är att lasta och lossa i lastcontainer och i flygplanens lastrum.

Det finns bra arbetsredskap som väsentligt minskar belastningen, exempelvis Rampsnake och Powerstove. Många flyglastare rapporterar dock att bra arbetsredskap inte finns tillgängliga, eller så är de trasiga när de behövs. Man har också en bild av att arbetet går snabbare utan redskap.

Många flyglastare upplever bristande ledarskap, vilket påverkar den psykosociala arbetsmiljön negativt.



Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd, Box 1826, 171 26 Solna

Telefon: 08-734 52 00 Fax: 08-734 52 02

info@tya.se www.tya.se