



Jämförande studie av svensk statistik gällande arbetsolyckor och sjukdomar på fartyg för år 2011

Examensarbete inom Sjökapstensprogrammet

RICHARD STRIDMARK
JORGE LAGUNES

Institutionen för sjöfart och marin teknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2013
Rapportnr. SK-13/143

RAPPORTNR. SK-13/143

Jämförande studie av svensk statistik gällande
arbetsolyckor och sjukdomar på fartyg för år 2011

RICHARD STRIDMARK
JORGE LAGUNES

Institutionen för sjöfart och marin teknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2013

Jämförande studie av svensk statistik gällande arbetsolyckor och sjukdomar på fartyg för år 2011

Comparison of Swedish statistics regarding work related accidents and illnesses on board merchant ships during 2011

RICHARD STRIDMARK

JORGE LAGUNES

© RICHARD STRIDMARK, 2013.

© JORGE LAGUNES, 2013.

Rapportnr. SK-13/143

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

Bilden tagen under korsning av Atlanten när renovering av bromsbelägg på ankarspelen utförs.

Foto: Richard Stridmark 2012

Tryckt av Chalmers

Göteborg, Sverige, 2013

Jämförande studie av svensk statistik gällande arbetsolyckor och sjukdomar på fartyg för år 2011

RICHARD STRIDMARK

JORGE LAGUNES

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

SAMMANFATTNING

Denna rapport handlar om svensk statistik på arbetsolyckor och arbetssjukdom ombord på svenska fartyg. Statistik från två myndigheter och en försäkringsorganisation har samlats ihop, analyserats och sedan jämförts. En mindre litteraturstudie har genomförts för att få en djupare förståelse av behovet för statistiken och varför myndigheter publicerar den. Resultatet av litteraturstudien finns i huvudsak återberättat i bakgrundsdelen i denna rapport. De krav som finns uppställda för att de olika fallen skall registreras i statistiken har utforskats i enighet med frågeställningen. Vidare de krav som har uppfattats som de mest väsentliga har redovisats i detta arbete. Syftet med studien har varit att undersöka om Transportstyrelsens (TS) statistik är lämplig i det förebyggande arbetsmiljöarbetet. I Sverige finns Informationssystemet om arbetsskador (ISA) och det lagstadgade syftet med ISA är att statistiken skall skapa underlag för det förebyggande arbetet med arbetsmiljön.

För att få en insikt i statistikens validitet jämfördes statistiken från TS, Försäkringskassan och AFA Försäkringar som förvaltar avtalsförsäkringar. Statistiken från TS och AFA gällde totala antalet arbetsskador och arbetssjukdom registrerade under 2011. Försäkringskassan kunde endast presentera statistik över antalet godkända ärenden då regress begärts av arbetsgivaren. I frågeställningen fanns även antalet fall registrerade i den undersökta statistiken under 2011 och dessa finns redovisade i *resultat* kapitlet.

Arbetet gjordes på uppdrag av Pekka Räisänen, en finsk forskare som forskar i arbetsolyckor. Pekkas forskning studerar de nordiska ländernas statistik och söker ett lämpligt sätt för sjöfartsmyndigheterna i Norden att redovisa sin olycksstatistik så att den går att jämföra länderna emellan. Om det vore möjligt att jämföra de olika ländernas olycksstatistik finns det en möjlighet att få en bredare och mer tillförlitlig uppfattning om den egna säkerheten ombord.

Slutsatsen angående arbetets huvudfråga är att Transportstyrelsens statistik inte är lämplig som riktvärde i sin nuvarande form för det förebyggande arbetet med arbetsmiljön.

Nyckelord

säkerhet, arbetsmiljö, statistik, risk, arbetsskador, arbetssjukdom, olycksfall, förebyggande arbete

ABSTRACT

This report is about Swedish statistics on work related accidents and work related diseases onboard Swedish ships. The authors analyzed collected statistics from two authorities and an insurance organization in an attempt to compare the data. In order to understand the need for statistics and why the authority publishes them; minor literature study was conducted. The results of the literature study are in the background chapter. The requirements for the different cases to be registered in the statistics have been investigated, in unity with the issue in question. The requirements that have been considered, as the most important, are presented in the *Slutsats och rekommendationer* chapter.

The main goal of the study was to examine if the statistics published by Transportstyrelsen (TS) are an appropriate benchmark in the preventive work regarding occupational hazards. In Sweden, there is an information system regarding work-related injuries (ISA) whose statutory aim is that the statistics should create a basis for the preventive work with the work environment.

All of the statistics were compared to enhance the understanding of the validity between the statistics presented by TS, the social insurance office Försäkringskassan and AFA insurances, which manages collective agreement insurances. The statistics from TS and AFA concerned work-related injuries and diseases. The social insurance office could only present statistics over the number of validated dossiers when the employer had requested compensation. The answer to one of the questions at issue, the actual statistical numbers of cases during 2011, is presented in the *results* chapter.

The report was done on behalf of Pekka Räisänen, a Finnish researcher who studies the field of work related accidents. Pekkas research studies the Nordic countries statistics and searches for an appropriate way for the maritime authorities in the Nordic countries to present accident statistics. If it was possible to compare the statistics between the Nordic countries, a more reliable assessment of the safety aboard, could be possible.

The conclusion of this report is that, Transportstyrelsens statistics is not appropriate in its current form, as a benchmark in the preventive work.

Keywords

safety, work environment, statistic, risk, work-related injuries, work disease, accidents, preventive work.

FÖRORD

Kandidaterna fick i september 2013 uppdrag att sammanfatta kunskapsläget på antalet inrapporterade arbetsolyckor och sjukdomar ombord på svenska handelsfartyg, samt hur myndigheter och de olika inblandade organisationerna bedömer inkomna arbetsolyckors rapporter.

Vi vill tacka följande:

Johan Magnusson, vår handledare. Utan hans ousinliga positiva anda hade detta aldrig gått.

Pekka Räisänen från Turku Universitet i Finland för möjligheten att arbeta med detta projekt. Det här arbetet har fått oss medvetna om problematik med det förebyggande arbetet med arbetsmiljön och de ombordanställdas säkerhet. Detta kommer att påverka oss positivt i våra framtida yrkesroller. Kiitos, Pekka!

Vi vill även tacka de personer som i sin yrkesroll tålmodigt hjälpt oss med att ta fram data och med övrig information angående statistiken:

Johan Bagge, Sjömansregistret, Transportstyrelsen

Mats Lindblad, Försäkringskassans Sjöfartskontor

Per Anders Paulsson, AFA försäkringar

Erik Sandberg, Sektionen för statistik och analys, Transportstyrelsen

Vi skulle även vilja tacka våra familjer för att de stöttat oss detta arbete.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	I
ABSTRACT	II
FÖRORD	III
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	IV
FIGURFÖRTECKNING	V
TABELLFÖRTECKNING	V
DEFINITIONER OCH FÖRKORTNINGAR	VI
1. INTRODUKTION	1
1.1 Syfte	2
1.2 Frågeställning	2
1.3 Avgränsningar	2
2. BAKGRUND	3
2.1 Förordningar och lagar för förebyggande arbete med arbetsmiljön till sjöss.....	3
2.2 Arbetsolyckor ombord på fartyg	4
2.3 Aktiviteter och faktorer som orsakar olyckor.....	4
2.4 Arbetsolyckor är kostsamma	5
2.5 Inrapportering av arbetsolyckor	6
2.6 Mörkertal:	6
2.7 Statistikens syfte:.....	7
2.8 De olika aktörerna som tillför underlag till statistiken.....	8
2.9 Faktorer som påverkar statistiken:	9
3. METOD.....	12
3.1 Genomförande processen (analys)	12
4. RESULTAT	15
4.1 Försäkringskassan:	15
4.2 AFA Försäkringar:	16
4.3 Transportstyrelsen:	17
5. DISKUSSION	19
REFERENSER.....	29
BILAGOR	31

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1 Antalet ärenden då regress begärts med stöd av sjömanslagen under året 2011. Antalet är inkluderat alla typer av sjukärenden och inte enbart arbetsskador. I figuren finns även stapeldiagram över det totala antalet fall då regress begärts mellan åren 2009-2011.....	15
Figur 2 Antal ärenden handlagda av AFA Försäkringar under åren 2009-2011. Antalet ärenden gäller enbart arbetsskador bland sjömän.	16
Figur 3 Antalet arbetsskador presenterade i Transportstyrelsens statistik över arbetsskador under åren 2009-2011.....	17
Figur 4 Transportstyrelsens olycksfrekvens per 100 aktiva sjömän under åren 2009-2011... ..	18
Figur 5 Antal Aktiva Sjömän under åren 2009-2011.....	18
Figur 6 Totalt registrerade skadeärenden hos AFA Försäkringar mellan åren 1998-2011.....	21
Figur 7 Antal arbetsskador registrerade hos Transportstyrelsen mellan åren 2002 - 2011.....	21
Figur 8 Antal arbetsskador registrerade hos transportstyrelsen och AFA försäkringar under åren 2009-2011.....	24
Figur 9 Transportstyrelsens olycksfrekvens och AFA Försäkringars Arbetskadefrekvens. Observera att AFAs arbetskadefrekvens är beräknad på totala antalet ärenden som utretts av AFA försäkringar.	24

TABELLFÖRTECKNING

Tabell 1: Skillnader mellan de tre organisationernas statistiska underlag.	9
---	---

DEFINITIONER OCH FÖRKORTNINGAR

AFS - Arbetsmiljöverkets författningssamling. Preciserar kraven som kan ställas på arbetsmiljön (Arbetsmiljöverket, 2011).

AMF - Arbetsmiljöförordningen

AML - Arbetsmiljölagen

AV - Arbetsmiljöverket

DP – Designated Person, en DP är den sammanhållande länken mellan fartygen och rederiledningen enligt ISM. En DP är den person som administrerar rederiets ISM system, samlar in, bearbetar och vidarebefordrar incidentrapport samt är fartygets kontaktperson i land.

ILO – International Labour Organisation, FN organ vilket sätter upp internationella konventioner till skydd för arbetare, där ibland sjömän.

INSJÖ/Forsea – ett informationssystem om olyckor och tillbud till sjöss. **INSJÖ** är en databas och erfarenhetsbank, uppbyggd av kritiska händelser och incidenter. Erfarenhetsbanken består av rapporter från rederiernas DP. INSJÖ drivs av ett helt fristående företag och det är frivilligt att delta för rederier.

IMO – International Maritime Organisation, IMO är ett FN organ vilket är sammankallande för alla världens sjöfartsnationer. I IMO antas konventioner, resolutioner och principer vilka styr hur sjöfarten ska fungera, viktiga konventioner är SOLAS, STCW och MARPOL.

ISM – the International Safety Management Code, Ett säkerhetsstyrningssystem för sjöfarten. ISM syftar till att skapa en minimistandard för fartyg, rederier och managementbolag vad gäller säkerhet och motverkande av olyckor och miljöskador

KLASSNINGSSÄLLSKAP – ett företag vilket inspekterar och klassar fartyg på uppdrag av fartygsägaren för att fartyget ska kunna försäkras samt anses godkänt att användas för kommersiell drift. Ett klassningssällskap godkänns av nationella sjöfartsmyndigheter och utför en stor del av myndighetskontrollen av fartyg.

MARPOL – the International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978, IMO konvention vilken reglerar utsläpp från fartyg, både i luften som i havet.

OLYCKA- då någon faktiskt har skadat sig, oavsett om den har inneburit sjukfrånvaro eller inte.

P&I – Protection and Indemnity, ansvarsförsäkring för fartyg till skydd för skador vilka drabbar tredje man.

ParisMOU – Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, flaggstater i

Europa har bundit sig att inspektera minst 25 % av alla fartyg vilka anlöper landets hamnar. Detta för att upprätthålla en acceptabel nivå på alla fartyg vilka seglar utmed Europas kuster.

PSC – Port State Control, inspektioner utförda av myndigheter på fartyg för att förvissa sig om att besökande fartyg uppfyller internationella konventioner och krav. Ingår i ParisMOU

REGRESS - är en rätt som tillerkänns någon som har betalt annans skuld att återkräva vad han betalt från rätt betalningsskyldig (gäldenär).

SMS – Safety Management System, det system vilket skapats ombord i fartygen för att hantera ISMs krav. Systemet utgörs av ett antal manualer där bland annat rutiner och arbetssätt finns beskrivna och förklarade.

SOLAS – Safety of Life At Sea, grundläggande sjösäkerhetskonvention vilket sätter upp riktlinjer för hur fartyg skall vara utrustade för att anses sjösäkra samt konstruerade med avseende på bl.a. brandsäkerhet och livräddningsutrustning. Första SOLAS antogs 1914 och dagens SOLAS antogs 1974 men revideras återkommande.

STCW - The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, en IMO convention vilket styr utbildning, certifiering och vakthållning för sjöfarare. Antogs första gången 1978, reviderades 1995 och 2010.

TILLBUD- en händelse som skulle kunna ha lett till en olycka, exempelvis att någon halkar, men utan att skada sig.

1. Introduktion

Officiell statistik över arbetsskador har förts i Sverige sedan början av nittonhundratalet. (Transportstyrelsen Sjöfartsavdelningen, 2012). Sedan 1979 finns Informationssystemet om arbetsskador (ISA) efter beslut av riksdagen (Arbetsmiljöverket, 2012). Enligt förordning 2001:706 § 4 är syftet med denna statistik att den skall skapa underlag för det förebyggande arbetet med arbetsmiljön.

Arbete ombord på fartyg har ur historiskt perspektiv setts som riskfyllt med mycket skador och olycksfall. Fortfarande idag sker det mer olyckor ombord på fartyg än i land (Transportstyrelsen Sjöfartsavdelningen, 2012). Enligt Transportstyrelsen finns det problem med inrapporteringen av olyckor och incidenter ombord på fartyg, vilket är problematiskt med tanke på det statistiska underlaget (Sundgren, 2013).

Forskning som görs av Pekka Räisänen vid Turku University undersöker de olika nordiska ländernas statistik på arbetsolyckor. De olika ländernas myndigheter räknar alla på sina egna sätt. De olika faktorerna som påverkar statistiken skiljer sig åt så pass mycket att det är omöjligt att jämföra dem. För att nämna några exempel på skillnader: i Sverige och Norge räknar man med fiskare, vilket man inte gör i Danmark. I Danmark räknar man olycksfrekvensen med antal olyckor på en million arbetstimmar, vilket inget annat nordiskt land gör. De olika nordiska ländernas statistik är inte kompatibel med varandra. En studie visar att statistik kan vara användbar som riktvärde och att det kan med fördel användas i arbetet med arbetsmiljön ombord på fartyg (Räisänen, 2012).

Detta arbete görs för att granska statistiken som Transportstyrelsen publicerar årligen. Vi vill se om den är lämplig till det syfte som ISA har d.v.s. om den går att använda i det förebyggande arbetet med arbetsmiljön. Statistiken är ett viktigt verktyg i arbetet med arbetsmiljön ombord på fartyg eller i rederier, som ett riktvärde. **Utan ett bra riktvärde kommer en jämförelse inte ge ett bra resultat.** Om de olika faktorerna som påverkar statistiken är svårförstådda blir det svårt att veta exakt vad och hur det jämförs. Om statistiken däremot är lättförståelig ger den en tillfredställande överblick på den allmänna arbetsmiljön ombord på Svenska fartyg. Det blir lätt att veta hur den egna arbetsmiljön förhåller sig till den allmänna. Om statistiken är uppbyggd på ett sätt som gör att den blir svårtolkad och komplicerad att jämföra sig med, förlorar den sitt syfte.

Detta arbete utförs på uppdrag av en Finsk forskare vid namn Pekka Räisänen Turku University of Applied Sciences. Räisänen forskar på hur statistik över personolyckor kan med fördel användas i säkerhetsarbete inom den maritima sektorn.

1.1 Syfte

Syftet med den här studien är att undersöka om statistiken över arbetsolyckor som Transportstyrelsen publicerar årligen är användbar som riktvärde i arbetet med att förbättra arbetsmiljön ombord på svenska fartyg. Studien är även tänkt att undersöka antalet registrerade arbetsolyckor, vilka kriterier som måste uppfyllas för att ett ärende skall komma med i statistiken samt vad som ligger till grund för statistiken.

1.2 Frågeställning

Följande frågor kommer att undersökas:

- Är Transportstyrelsens statistik lämplig att använda som riktvärde i det förebyggande arbetet med arbetsmiljön ombord?
- Vilka kriterier måste uppfyllas för att en arbetsplatsolycka eller arbetsrelaterad sjukdom skall komma med i statistiken från varje enskild statistisk källa?
- Hur många arbetsplatsolyckor eller arbetsrelaterade sjukdomstillfällen finns registrerade hos Transportstyrelsen, Försäkringskassan samt AFA försäkringar gällande 2011
-

1.3 Avgränsningar

Kandidatarbetet kommer att avgränsas till att jämföra statistik från svenska myndigheter och organisationer. Vi kommer endast analysera och undersöka statistik från perioden 2009-2011 med fokus på året 2011. Statistik över ett större tidspann kan möjligtvis presenteras ifall det anses nödvändigt för att illustrera en i sammanhanget intressant trend som pågår under en längre tid. Statistiken vi jämför kommer endast röra data i direkt relation till olycksfall och sjukfrånvaro med ombordanställda inblandade. Denna avgränsning görs för att vi skall ha en distinkt population i statistiken samt att statistiken skall anses som fullständig för perioden.

2. Bakgrund

I detta bakgrundskapitel kommer en beskrivning av de olika faktorer och organisationer som påverkar statistiken. Det kommer en mindre redogörelse av de internationella och nationella organ som för och reglerar statistik. Även en generell beskrivning av arbetsolyckor, konsekvenser och risker för dessa presenteras i detta kapitel. Som avslutning kommer dessutom en mer ingående förklaring av de faktorer som påverkar processen och underlaget till statistiken.

2.1 Förordningar och lagar för förebyggande arbete med arbetsmiljön till sjöss

Internationell nivå

År 1948 godtog Förenta Nationerna (FN) den Internationella sjöfartsorganisationen IMO, som det första internationella organet enbart till utvecklingen av åtgärder för sjösäkerheten. Idag arbetar fram IMO vissa tvingande regelverk och rekommendationer som sedan accepteras av de enskilda nationerna att gälla som bindande bestämmelser. Några exempel är Säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS), som är den grundläggande och viktigaste konventionen om sjösäkerhet, vilket Sverige är anslutet till sedan 1959 och ISM-koden. Koden infördes 1993/94 och är ett obligatoriskt kvalitetssystem för handelssjöfarten världen över, STCW (1978), normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning och Internationella regler till förhindrande kollision till sjöss, COLREGS 1972 (IMO, 1998).

I Europeiska Unionens arbete med arbetsmiljön har reglerats och fastställts vissa kriterier för klassificeringen av arbetsolyckor. I EU:s reglering ställs krav på att medlemsländerna skall rapportera in statistik över arbetsolyckor. Dessutom anses det att minst tre sjukfrånvarodagar till följd av arbetsskadan krävs för att det skall betraktas som arbetsplatsolycka. Transportstyrelsen och arbetsmiljöverkets statistik påverkas i allra högsta grad av REGULATION (EC) No 1338/2008, EUs reglering avseende statistik över den allmänna hälsan samt arbetsplatsolyckor (European Commission, 2012). I denna reglering definieras arbetsolycka på ett sätt som skiljer sig från arbetsmiljöverkets tidigare definition. Definitionen enligt EU kräver att arbetsolyckan skall ha inneburit minst tre sjukdagar för att klassas som sådan.

Nationell nivå

Gällande lagar och föreskrifter för sjöfarten i Sverige grundar sig i hög grad på IMOs konventioner. Säkerheten vid arbete ombord på fartyg regleras av Fartygssäkerhetslagen 2003:364 och arbetsmiljölagen 1977:1160. Dessa lagar bestämmer att säkerhetsnivån och arbetsmiljöreglerna vid arbete till sjöss ska vara samma som på land. Arbetsmiljölagen ska vara rådande ombord på fartyget, utom när sjöfartens speciella förhållanden gör att detta inte är möjligt eller lämpligt. Dessa regler gäller även om ett Svenskt fartyg befinner sig utanför Svenskt territorialvatten (Transportstyrelsen, 2009).

2.2 Arbetsolyckor ombord på fartyg

Enligt IMO, ” Sjöfarten är kanske den mest internationella av alla världens största industrier och en av de farligaste.” Regelbundna övningar ombord på fartyget krävs för att säkerställa säkerheten. Kraven på dem som arbetar till sjöss är många gånger högre än dem som gäller på land (Lörnbo, 2009-2010).

Yrkesrisk kallas varje aspekt av det arbete som har potential att orsaka skada för arbetstagaren. Studier visar att de utan längre erfarenhet av arbete till sjöss har en betydligt högre sannolikhet för att en arbetsolycka inträffar än de med erfarenhet. Sjöfarten utpekas som en verksamhet med betydande risker för besättningen samt att antalet personskador för svenska sjömän är betydligt högre än för alla andra arbetstagare i Sverige (Transportstyrelsen, 2010).

”2011 ett tungt år inom både yrkessjöfarten och fritidsbåtssjöfarten med fler omkomna än tidigare år. Hopp ställs till nya och bättre rapporteringssystem för att kunna sprida kunskap om hur olyckor kan förebyggas.” beskriver sjöfartsverket i sin rapport över hur den svenska sjöfarten utvecklades under år 2011 (Sjöfartsverket, 2011).

Den aktuella statistiken angående incidenter och arbetsolyckor inom den svenska sjöfarten bekräftar att förekomsten av arbetsolyckor ligger på ungefär samma nivå, år efter år. Det är även enligt transportstyrelsens statistik mer arbetsolyckor ombord på fartyg än på arbetsplatser iland (Transportstyrelsen, 2011).

Arbetsmiljöverkets definition ”Arbetsskada är en skada eller sjukdom som beror på ett olycksfall eller annan skadlig inverkan i arbetet. Även en del smittsamma sjukdomar kan betraktas som arbetsskador” ligger till grund för vad som kan klassificeras som Arbetsskada eller arbetsrelaterad sjukdom (Myndigheten för samhällskydd och beredskap, u.d.).

2.3 Aktiviteter och faktorer som orsakar olyckor

Att arbeta ombord på ett fartyg är ofta utmanande på grund av hårda mentala och fysiska arbetsförhållanden. Risker för olyckor ökar beroende på fartygstypen och väderförhållanden. Forskning tyder på att arbetsolyckor ombord på fartygen orsakas av bland annat fallande och rörliga föremål. En annan stor riskfaktor som att halka eller snubbla resulterar ofta i dyr medicinsk behandling och andra tillkommande kostnader (H L Hansen, 2002).

Arbetsrundor runt på ett fartyg, som brandrundor och inspektioner av lastsäkringar är en välkänd högriskaktivitet. Studier påpekar att den största risken för olyckor är då man arbetar ensam. Generellt gäller det att tungt arbete på däck, lastrum samt i maskinrum är den arbetskategori som enligt statistiken medför den högsta risken för olyckor ombord på fartygen (H L Hansen, 2002).

För att motarbeta de negativa effekterna som arbetet och levnadsförhållandena ombord på fartygen har på personlig säkerhet och hälsa, antogs det i februari 2006 den Maritime Labour Convention (MLC) av den internationella arbetsorganisationen (ILO). Konventionen syftar till att säkerställa goda arbetsvillkor ombord på fartyg av 500 brutto eller mer i internationell trafik och reglerar bl.a. frågor angående arbetsmiljön, den sociala tryggheten och lönerna (International Labour Organization, 2006)

2.4 Arbetsolyckor är kostsamma

Fartygen i dagens konkurrensdrivna marknad är känsliga för ”lost time” incidenter. Lost time innebär att fartyget inte kan utföra operationer på grund av en händelse, det kan bland annat vara maskinhaveri eller att fartygets besättning inte uppfyller minimikraven. Om fartyget inte uppfyller kraven på bemanningsföreskrifterna för säkerhetsbesättning är fartyget inte sjödugligt i juridisk mening. Detta brukar innebära att fartyget hamnar ”off hire”, d.v.s. att rederiet betalar alla fartygets omkostnader och eventuellt skadestånd till deras uppdragsgivare. Fartyget kan tvingas stanna i hamn på grund av att en enskild besättningsmedlem saknas vid sjukdom eller en arbetsolycka. Förlorad tid på grund av olyckor eller arbetsmiljörelaterad sjukfrånvaro är mycket kostsamt för rederier och försäkringsbolag. För att aktivt kunna motarbeta olyckor och arbetsrelaterad sjukdom ombord är det viktigt med en väl utarbetad arbetsmiljöplan. En del av dessa skador kan redarna skydda sig mot med hjälp av försäkringar.

Enligt Swedish Clubs dataanalytiker hade Swedish Club under 2011 totalt 264 försäkringsärenden under kategorin ”Personal Injury” till en total kostnad av 4,9 millioner USD. Detta gäller deras totala antal försäkringstagare som försäkras mot personskador. Det är inte bara Svenska fartyg utan alla fartyg som genom Swedish Club försäkrats mot personskador (Lindau, 2013). Swedish Club är en P&I club, en försäkrings klubb verksam på den internationella marknaden. P&I står för Protection and Indemnity och försäkrar redarna mot skador som drabbar tredje person. En annan del av kostnaderna som redarna måste betala vid arbetsolyckor är sjuklöner.

På uppdrag av Försäkringskassan gjorde år 2012 Statistiska Centralbyrån en undersökning för att se hur stor del av svenska företags lönekostnader som var sjuklöner. År 2011 var detta 0,86 % i genomsnitt för alla svenska företag, alltså alla företag, inte bara rederier. År 2012 gjordes samma undersökning och motsvarande siffra för 2012 var då 0,88 % (Avdelningen för ekonomisk statistik Enheten för löne- och arbetskostnadsstatistik, 2013).

Försäkringskassans totala kostnader för de 4208 antal ärenden då regress begärts av rederiet under 2011 var SEK 35 046 221. **Regress är när Försäkringskassan tar över arbetsgivarens ansvar att betala ut sjuklön.** Andra runtomkringkostnader som sjukvård och rehabilitering är inte medräknat.

2.5 Inrapportering av arbetsolyckor

Svensk lag och Svenska myndigheter

Som det redan nämnts i *introduktionen*, se sid 1, har statistik över arbetsskador förts i Sverige sedan början av nittonhundratalet. Syftet med denna statistik är att den skall skapa underlag för det förebyggande arbetet med arbetsmiljön (Arbetsmiljöverket, 2012). Antal anmälda arbetsolyckor ombord på svensk handels- och fiskefartyg år 2011 minskade jämfört med år 2010. Även om antalet olyckor och tillbud inom sjöfarten sägs ha minskat, inträffar de fortfarande trots allt. Antalet varierar från år till år och antalet personolyckor ligger runtomkring 200 per år (Transportstyrelsen Sjöfartsavdelningen, 2012).

Sjöfart ses fortfarande, ur arbetsmiljösynpunkt, som en riskfylld bransch och detta understryker behovet av att förbättra arbetsmiljön till sjöss (H L Hansen, 2002). Det finns en tydligt sjunkande trend iland när det gäller personolyckor. På sjön ligger antalet personolyckor tämligen konstant, även om det 2008 var nästan lika lite olyckor till sjöss som iland, så gick antalet upp igen åren 2009 och 2010 (Transportstyrelsen Sjöfartsavdelningen, 2012).

IMO och ISM koden

År 1993 fattade internationella sjöfartsorganisationen IMO ett beslut om att införa ISM-koden. Anledningen till införande av ISM-koden var några allvarliga olyckor, t ex. kapsejsningen av Herald of Free Enterprise utanför Zeebrugge 1987, som ansågs ha orsakats av den mänskliga faktorn. Målet med koden är att förbättra säkerheten ombord på fartyg och förhindra att den marina miljön förorenas. ISM-koden antogs i Sverige 1996 och fr.o.m. 1 juli 2002 måste alla fartyg över 500 brutto och deras landkontor certifieras enligt ISM-koden.

I dag täcker ISM-koden den totala säkerheten ombord, inklusive arbetsmiljön och i princip all verksamhet som bedrivs av rederier. Enligt ISM-koden är rederier och befälhavaren skyldiga till att ombord på fartyget införa ett godkänt Safety Management System (SMS). I SMS återfinns ett antal manualer där bland annat rutiner och arbetssätt för specifika operationer finns beskrivna och förklarade.

I ISM koden är det tydligt uttryckt att fartygen och kontoren i land måste ha en fortlöpande kommunikation angående säkerheten. Fartygen måste rapportera in avvikelser i säkerheten såsom tillbud eller olyckor. Dessa inrapporteringar måste sedan följas upp av rederierna och hela processen måste dokumenteras (IMO, 1998).

2.6 Mörkertal

”Sjöfarten är sämre än andra trafikslag på att rapportera tillbud. Det vill Transportstyrelsen ändra på och planerar flera insatser för att öka inflödet” (Sundgren, 2013).

Det finns en motvilja att rapportera olyckor och tillbud till myndigheter. I en tidigare dansk studie med titeln ”Major differences in rate of occupational accidents between nationalities of seafarers” så uppger Dr. H L Hansen att den låga anmälningsfrekvensen beror på två faktorer. Han menar att det finns både kulturella och ekonomiska orsaker som ligger till grund för detta. Med hjälp av Dr. H L Hansens studie kommer författarna att förklara nedan de två olika faktorerna som enligt studien ligger bakom den låga anmälningsfrekvensen av tillbud och arbetsolyckor inom sjöfarten (Henrik L Hansen, 2008).

Olika nationaliteter

Oviljan mot att rapportera tillbud och olyckor som beror på kulturella faktorer kan till exempel vara att tidsbegränsat anställda sjömän väljer att inte anmäla en arbetskada på grund av rädsla för att bli av med sitt arbete, d.v.s. ekonomisk trygghet. Detta märks vid jämförelse av hur många inrapporterade incidenter som finns gjorda av olika nationaliteter. I studien framgår att danska sjömän rapporterar in fler arbetsolyckor än sjömän från t ex. Sydostasien (Henrik L Hansen, 2008).

Ekonomiska faktorn/Anställningstrygghet

Den oviljan mot att rapportera tillbud och arbetskadan som beror på de ekonomiska faktorerna grundar sig i att befälhavaren ibland väljer att inte rapportera in arbetskador på grund av de höga kostnader som ett olycksfall kan förorsaka. En situation som kan, t ex, uppstå är att en allvarligt skadad sjöman blir tvungen att lämna fartyget och en ersättare måste kallas in för att uppfylla de lagstadgade kraven för att fartyget skall klassas som sjövärdigt (Henrik L Hansen, 2008).

En insats för att minska mörketalet i inrapporteringen gjorde Maersk år 2008. Ett belöningssystem infördes för att öka sjömänens intresse för tillbudsrapportering ombord på fartygen. Belöningssystemet fungerade så att det fartyg som rapporterade in flest tillbud och olyckor under en kalendermånad fick en bonus. Satsningen på systemet gav snabbt ett tillfredsställande resultat. Redan efter ett år hade tillbudsrapporteringen ökat från 12 till 36 rapporter per fartyg och år, samt att antalet arbetsolyckor hade minskat (Hedström, 2011).

2.7 Statistikens syfte

Ett viktigt verktyg i arbetet för att minska arbetsolyckor inom sjöfarten är en väl genomarbetad arbetsmiljöplan. En arbetsmiljöplan kan hjälpa rederier att förbättra säkerheten ombord på fartygen. Redaren kan planera verksamheten och de resurser som krävs för att uppnå uppsatta mål för flera år in i framtiden. Redaren kan t ex. följa upp och åtgärda riskfaktorer, byta ut eller förbättra de ombordanställdas skyddsutrustning. Resultatet av en arbetsmiljöplan beror givetvis på hur man arbetar med den.

Inom olja och gasindustrin har man tagit fram en analysmodell för att kunna uppmärksamma arbetsmiljöns brister så tidigt som möjligt och förutsäga risken för arbetsolyckor ombord på fartygen. I modellen används det olika faktorer vilka inkluderar bland annat: direkta faktorer som de anställdas ansvar och medverkan, faktorer som påverkas av redaren, såsom kvalitet av personlig skyddsutrustning, prioritering av träning och utbildning. Även externa faktorer ingår i analysmodellen som väder och vind vilka tidigare varit svåra att kvantifiera. Denna analysmodell används för att noggrannare kunna förutsäga de kostnader som arbetsolyckor medför. (D. Attawood, May 2006).

Det är därför viktigt att hålla noggrann olycksstatistik. Dessa uppgifter är viktiga för att korrekt kunna analysera och bestämma olyckors faktorer, typer av skador, olycksfrekvens och områden ombord på fartyget med riskfyllda aktiviteter. Dessutom genom att förbättra arbetsmiljön och säkerheten ombord på fartygen förbättras även förutsättningarna för ökad effektivitet. (Anders Jacobsson, 2011).

2.8 De olika aktörerna som tillför underlag till statistiken

Försäkringskassan, AFA försäkringar och Transportstyrelsen är de organisationer vars statistik jämförts i denna studie. De olika organisationernas arbete skiljer sig åt, de har olika funktioner och därmed olika statistiska underlag. För att visualisera några skillnader mellan de statistiska underlagen finns det en matris i detta kapitel. Se tabell på sidan 9

Försäkringskassan

Försäkringskassan är en statlig myndighet som utreder, fattar beslut om och betalar ut ersättningar som sjukpenning och arbetsskadeersättning. Den del av försäkringskassans statistik för 2011 som vi har tagit del av handlar om godkända ärenden då sjukpenning betalats ut till ombordanställda sjömän med stöd av Sjömanslagen. Från och med februari 2011 gäller sjömanslagen endast sjömän i när och fjärrfart. Sjömän som arbetar i inre fart omfattas av de regler som gäller för landanställda.

AFA Försäkringar

AFA försäkringar är en försäkrings organisation som hanterar kollektivavtalade försäkringar. Den kollektivavtalade arbetsskedeförsäkringen som AFA förvaltar kompletterar den lagstadgade arbetsskedeförsäkringen som försäkringskassan ger. Flertalet av de som omfattas av AFAs försäkringar har kollektivavtal, så som Storsjöavtalet och Färjeavtal samt personal i skärgårdstrafik, med SEKO. SEKO sjöfolk har, enligt dem, omkring 9000 medlemmar. För att omfattas av AFAs försäkring så krävs det att det finns ett gällande försäkringsavtal eller kollektivavtal. Det krävs också att den försäkrade arbetar för en svensk arbetsgivare. Försäkringen gäller för alla nationalliteter ombord på svenska fartyg. AFA försäkringar gör ingen skillnad på tillsvidareanställd eller tillfälligt anställd personal, TAP. För anställda hos en svensk arbetsgivare som bedriver varaktig verksamhet i Sverige gäller försäkringarna även vid tjänstgöring utomlands (AFA Försäkring, 2013).

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen är en statlig förvaltningsmyndighet. Transportstyrelsen har hand om tillsynen i de olika transportslagen, vägtrafik, luftfart, spårbunden trafik och sjöfart.

Transportstyrelsen har hand om Arbetsmiljöverkets uppdrag när det kommer till statistiken på arbetsolyckor gällande sjömän.

Tabell 1: Skillnader mellan de tre organisationernas statistiska underlag.

	Gäller endast sjömän i när och fjärrfart	Gäller endast Arbetsolyckor eller sjukdom	Gäller alla ombordanställda oavsett nationalitet	Innehåller fall med om Svenska sjömän i utländska rederier	Innehåller fall med sjömän i Svenska rederier med fartyg under utländsk flagg	Gäller endast incidenter ombord på svenska fartyg
Försäkringskassan*						
AFA Försäkringar						
Transportstyrelsen						
*Då regress begärts med stöd av sjömanslagen.						

2.9 Faktorer som påverkar statistiken:

En säker och sund miljö är idag en rättighet och om avvikelser sker från dessa regler kan arbetsgivaren komma att bestraffas. Ett steg i att försöka förbättra arbetsmiljön ombord på fartyg gjordes 2003 då Arbetsmiljölagen (1977:1160) och Arbetsmiljöförordning (1977:1166) även började gälla ombord på Svenska fartyg, även om de befinner sig utanför Svenskt territorium. Vad som påverkar statistiken i form av regler kommer att presenteras i kapitlet *Slutsatser och rekommendationer*, se sidan 25. För att sjömanslagen skall gälla för ett ärende påverkas det av i vilken fart fartyget trafikerar. Fartyg som trafikerar inre fart omfattas sedan 2011 inte längre av sjömanslagen.

Fartindelning

Fartområdesindelning regleras i 64 kap 6 § inkomstskattelagen.

•Inre fart; fart inom landet till övervägande del i hamnar eller på floder, kanaler, insjöar, inomskärs vid kusterna eller i Kalmarsund.

- Närfart; linjefart mellan svenska hamnar utanför öppen kust eller utomskärs vid kusterna. Linjefart mellan svensk och utländsk hamn eller mellan utländska hamnar, dock inte linjefart bortom linjen Hanstholm – Lindesnäs eller bortom Cuxhaven.
- Fjärrfart; annan fart än inre fart och närfart.

Sjömansregistret

För att sjömännen ska undgå hantera tjänstegörningsintyg måste rederierna med Svenskregistrerade fartyg enligt lag rapportera in uppgifter direkt till Transportstyrelsens sjömansregister. Rederierna rapporterar in i vilken befattning och antalet sjö dagar som sjömannen varit mönstrad ombord på fartyget. Dessa uppgifter kommer sedan bland annat att ligga till underlag för sjömannens behörighet och specialbehörigheter. Det är detta register som är underlag för enheten Aktiv Sjöman som Transportstyrelsens använder i sin uträkning av olycksfrekvens.

Aktiv sjöman skall ha arbetat 3 månader under 18 månader. 3 månader är i sjömansregistret 90 sjö dagar och 18 månader är följaktligen 540 sjö dagar. En sjö dag är en dag då sjömannen i en befattning varit mönstrad ombord på ett fartyg.

Det finns ingen regel eller föreskrifter för hur eller när Sjömansregistret tar fram antalet Aktiva sjömän, utan tillfället när sjömansregistret tar fram dessa siffror är avgörande. Sjömansregistret gör en körning i registret där man tar fram antalet individer som de senaste 540 dagarna har varit mönstrad minst 90 dagar. Antalet aktiva sjömän som tas fram, kommer därför att skilja sig åt om man gör körningen vid två olika tillfällen, avseende samma år.

Sättet som sjömansregistret tar fram antalet sjömän ombord på Svenska fartyg är inte exakt och går inte att återskapa. Man kan inte göra om körningen i efterhand och få fram samma antal Aktiva Sjömän.

Sjömansregistret har under 2013 i sammanbete med Trafikanalys bestämt att man skall gå ifrån begreppet Aktiv Sjöman. Man kommer istället att titta på hur många sjömän som varit mönstrade minst en dag under kalenderåret och det totala antalet sjö dagar. Kandidaterna har fått ta del av ett utdrag ur sjömansregistret avseende antalet sjömän som varit mönstrade under minst en dag. Antalet sjömän som varit mönstrade ombord på ett Svenskt fartyg minst en dag under år 2011 var 17223 stycken och antalet sjö dagar var 1 824 827 (Bagge, 2013).

Sjömännens arbetsperioder och dess rotationer

Livet som sjöman präglas kanske mest av det faktum att man arbetar i perioder. De olika positionerna eller befattningarna ombord på fartygen fylls upp av personal som arbetar ombord i rotation. När en sjöman är mönstrad ombord så är det en eller flera sjömän som är lediga. Det finns flera olika system som tillämpas av olika rederier, beroende på olika faktorer som rederierna övervägt. Nedan beskrivs de tre vanligaste rotationssystemen.

- 1:2, på en position arbetar 3 sjömän. När en befinner sig ombord är två på ledighet. Oftast är besättningsmedlemmen ombord i en eller två veckor och sedan hemma i två

eller fyra. Det förekommer inte så ofta, men existerar i färjetrafiken och i offshoreindustrin.

- 1:1 För varje mönstrad sjöman är en hemma på ledighet. Detta är det absolut vanligaste systemet och majoriteten av alla svenska sjömän arbetar på detta sätt. Periodernas längd kan variera från en vecka upp till tio veckor. D.v.s. om du arbetar tio veckor så är du sedan ledig i tio veckor.
- 2:1 På två positioner roterar 3 sjömän. För två ombordvarande är en hemma på ledighet. Ett system som i Sverige nästan uteslutande tillämpas för den Tillfälligt Anställda Personalen (TAP). Manskabet arbetar i sex månader och är hemma i tre. Befälen burkar ha något kortare kontrakt, två, tre eller fyra månader med hälften så lång ledighet.

Det som är viktigt att förstå med dessa rotationssystem i relation till denna studie är att för varje arbetstillfälle, eller position ombord på ett fartyg är det i regel aldrig bara en sjöman. Det kan finnas undantag för befattningar som t.ex. reparatör eller elektriker men dessa undantag är sällsynta.

Ombord på fartygen arbetar man i olika vakter. Dessa vakter arbetas i regel 7 dagar i veckan. Vissa arbetar som dagmän, vilket kan liknas vid en vanlig åttatimmarsjänst under dagtid, andra arbetar i skift. Det vanligaste skiftsystemet är att man arbetar i fyratimmars pass och är ledig i åtta. Detta upprepas två gånger per dygn. De olika passen är 24.00-04.00 samt 12.00-16.00; 04.00-08.00 samt 16.00-20.00 och 08.00-12.00 samt 20.00-24.00.

All övertid arbetas utöver dessa timmar och mängden övertid beror helt på hur pass mycket arbetet med fartyget krävs.

Det är också vanligt med tolv timmars arbetsdag. Det vanligaste sättet att dela upp de arbetstimmarerna är i sex timmars vakter, man arbetar sex timmar och är sedan ledig i sex timmar. Det finns även en annan variant på tolvtimmarsdagen som innebär att man arbetar åtta timmar, ledig fyra timmar och sedan igen arbetar fyra och ledig åtta timmar.

Det som är viktigt att förstå med dessa olika varianter av en arbetsdag är att det skiljer sig mellan fartygen, ett fartyg som har 12h arbetsdag behöver färre antal personal ombord än ett fartyg där man tillämpar 8h arbetsdag.

3. Metod

Statistiken används som ett verktyg i olika utredningsarbeten för att kunna ordna, bearbeta och analysera data. Med hjälp av statistik bearbetas insamlad information som är av intresse, på ett kvantitativt sätt. Författarna till det här arbetet valde en kvantitativ metod (statistisk metod) för att kunna undersöka om statistiken över arbetsolyckor som Transportstyrelsen publicerar varje år är användbar som ett riktvärde i arbetet med att förbättra arbetsmiljön ombord på svenska fartyg. Kandidaterna ansåg att studien måste vara kvantitativ framför kvalitativ då intervjuer för att besvara frågeställningen ansågs allt för osäkert med tanke på rapportens reliabilitet. Transportstyrelsens statistiks uppbyggnad granskas och jämföras med Försäkringskassans och AFA Försäkringar (Davidson, 2002).

De olika organisationernas bedömning och registrering av arbetsskador, arbetsolyckor och arbetssjukdomar, som skett ombord på fartyg kommer att studeras. Försäkringarna som täcks genom AFA försäkringar kompletterar den lagstadgade arbetsskadeförsäkring som Försäkringskassan beslutar om. Genom att jämföra statistiken över de tre olika organisationernas registrerade fall, Hoppas vi få djupare insikt om statistikens validitet.

När det kommer till Försäkringskassans statistik har vi valt att endast jämföra de godkända ärenden då regress har begärts med stöd av Sjömanslagen. Det innebär att statistiken endast innehåller fall som omfattar fartyg i när och fjärrfart samt ärenden som uppstått när sjömannen är i tjänst ombord på fartyget. Anledningen till detta är att de olika statistikerna skall ha följande gemensamma nämnare: ärendet skall ha uppstått ombord på fartyg och inte på ledigheten. Ärendet skall ha inneburit sjukfrånvaro. Statistiken som analyserats i det här arbetet är från perioden 2011.

En litteratursökning har genomförts för att få en djupare förståelse av behovet för statistiken och varför myndigheter publicerar den. Resultatet av den här översikten återberättas i uppsatsens bakgrund.

3.1 Genomförande processen (analys)

Ett organiserat arbetssätt krävs för att kunna analysera statistisk (kvantitativ) data. Analysen går ut på att analysera och sammanställa redan publicerat vetenskapligt material. Detta kan göras med hjälp av till exempel litteraturstudie och intervjuer såsom kandidaterna gjorde.

I ett första skeende samlades information om organisationer och myndigheter vilka skulle kunna föra statistik som var intressant för studien. Organisationer som fackföreningar, redarföreningen, Arbetsmiljöverket, SCB och ett antal till intervjuades via telefon för att kunna samla adekvat material till det här arbetet. Intervjuerna gick till så att de olika organisationerna kontaktades via telefon där informanterna blev informerade om studiens

innehåll och vilken typ information som var av intresse för studien. Intervjuerna bestod av en rad frågor som sammanstälts innan kontakten togs samt att informanterna själva kom med synpunkter, som information om begränsningar i organisationernas statistik.

Innan kontakten formulerades en kortfattad presentation av oss själva och studien där syftet med intervjun klargjordes. Vid den första kontakten presenterades ett antal huvudfrågor, se bilaga 1. Statistik Sjukfall och 2. Förfrågan om statistik till examensarbete, arbetsolyckor ombord fartyg Chalmers på sidorna 33 till 35 och organisationerna tillfrågades om de kunde tänka sig ge sitt medgivande till intervjun. Svaren på frågorna och olika tips på ytterligare organisationer, som inte hafts i åtanke, samlades och utvärderades.

Resultatet av den första kontakten blev att den mest relevanta och tillgängliga statistiken ansågs komma ifrån Transportstyrelsen, Försäkringskassan och AFA försäkringar. Inför en andra kontakt med dessa organisationer, via elektronisk post utarbetades en mer specifik begäran om statistisk data. Data skulle innehålla ärenden som uppstått under 2011, gälla endast sjömän och arbetsskador eller arbetssjukdom ombord på fartyg.

Under tiden som dessa kontakter genomfördes och planerades, fördjupade sig kandidaterna i relevant forskning rörande arbetsmiljö, användande av statistik och arbete med arbetsmiljön. Litteraturen hittades via sökfunktionen i Chalmers biblioteks hemsida. Sökfunktionen ger tillgång till databaser med tidskrifter och artiklar. Ur ett första urval av omkring 15 olika vetenskapliga artiklar valde vi att fokusera oss på de 6 som är refererade till i denna rapport.

För att kunna hitta relevant forskning användes olika nyckelord(sökord) med varierande kombinationer och avgränsningar. Sökorden som användes var: säkerhet, arbetsmiljö, statistik, risk, arbetsskador, arbetssjukdom, olycksfall, förebyggande arbete.

Det första steget var att få överblick över det forskningsområde som var av intresse för kandidaterna. I början låg inte tyngdpunkten på några specifika detaljer utan artiklarna sorterades efter titeln som hade något samband med arbetsmiljön och statistik. I första hand lästes abstrakten på artiklarna vilka tycktes ha samband med ämnet. Efteråt lästes de utvalda artiklarna i sin helhet för att kunna avgöra om de svarade på arbetets syfte. Artiklarna lästes genom flera gånger vid olika tillfälle och översattes till svenska. Under tiden då artiklarna lästes gjordes anteckningar i form av korta meningar och stödord för att underlätta analysprocessen. Artiklarnas ursprung granskades och fokus lades på vetenskapliga rapporter och artiklar publicerade i välrenommerade tidskrifter.

I takt med att statistiskt material inkom från de olika organisationerna granskade vi även de regelverk som styr de statistiska källorna. Vid ett flertal tillfällen så uppstod frågor kring statistiken och regelverken. Om inga tillfredställande svar fanns i regelverken tog vi kontakt, med organisationen i fråga, för att få kompletterande svar på frågor som uppstått. Detta gjordes med alla organisationerna.

Avslutningsvis så slutfördes denna rapport parallellt med att studiens frågeställning utvärderades och besvarades.

Etiska aspekter.

Informanter blev informerade om syftet med arbetet och tillfrågade om de ville förbli anonyma eller om kandidater kunde använda deras namn och efternamn i arbetet. I samtycke från informanter framgick det inte någon önskan om anonymitet eller konfidentialitet.

Kandidater fick lov att använda personernas namn, efternamn samt yrkestitel i förordet där de tackat för samarbete.

Trots detta var det viktigt för kandidaterna att försäkra sig om att ingen av de intervjuade kände sig kränkt på något sätt (Wicbeck, 2010).

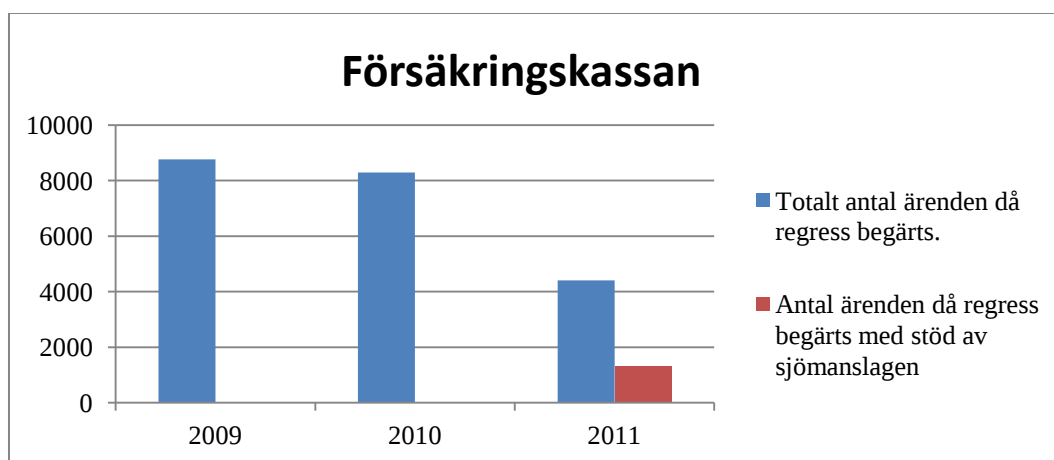
4. Resultat

I detta kapitel presenteras den statistik som levererades av de tillfrågade organisationerna. I statistiken som tillhandahölls ingick även en del information som inte var nödvändig för att besvara de frågor som ställts. Den extra informationen bedöms dock att vara av allmänintresse och gynnsam för en förbättrad förståelse av statistikens ursprung och syfte. Kandidaterna har valt att presentera data numeriskt och i diagram för att illustrera utvecklingen samtidigt som de exakta talen presenteras

4.1 Försäkringskassan:

Statistiken från försäkringskassan visar endast antalet godkända ärenden då redaren begärt regress. Regress är då försäkringskassa betalar sjuklönen istället för redaren. Anmälningarna avser ombordanställda. Sedan 2011 skiljer man i reglerna om sjömannen haft en sjukperiod ombord eller inte. Figur 1 på sidan 15 visualiserar Försäkringskassans antal ärenden under perioden 2009-2011.

- 2011
Totalt: 4408 anmälningar
Kostnad: SEK 35 046 221
Antal då regress begärts med stöd av sjömanslagen: 1329
Innebörden av att regress begärts med stöd av sjömanslagen är att ärendet haft en ombordperiod.
- 2010
Totalt: 8289 anmälningar
Kostnad: SEK 50 111 886
- 2009
Totalt: 8760 anmälningar
Kostnad: SEK 51 664 422



Figur 1 Antalet ärenden då regress begärts med stöd av sjömanslagen under året 2011. Antalet är inkluderat alla typer av sjukärenden och inte enbart arbetsskador. I figuren finns även stapeldiagram över det totala antalet fall då regress begärts mellan åren 2009-2011

4.2 AFA Försäkringar:

Dessa ärenden gäller endast arbetsskador och arbetssjukdom som anmälts till AFA Försäkringar. Enligt AFA täcks ungefär 9000 sjömän av deras försäkringar. Se mer om vilka som täcks i kapitlet *De olika aktörerna som tillför underlag till statistiken*. Figur 2 på sidan 16 illustrerar nedan data.

2011

Totalt antal ärenden: 191

Godkända ärenden: 150

Icke godkända ärenden: 41

2010

Totalt antal ärenden: 188

Godkända ärenden: 132

Icke godkända ärenden 56

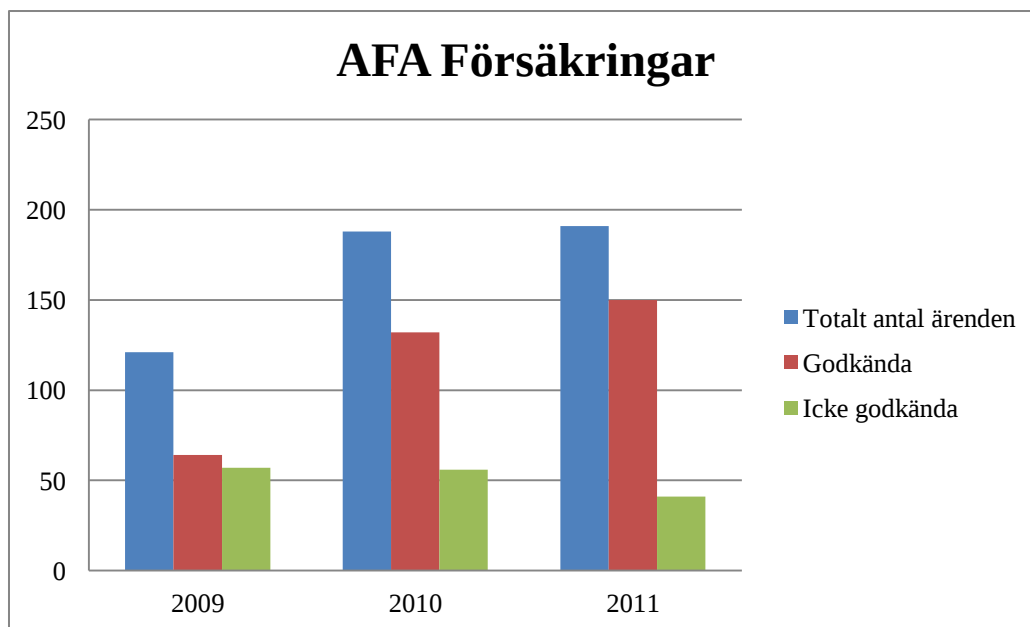
2009

Totalt antal ärenden: 121

Godkända ärenden: 64

Icke godkända ärenden: 57

Se Figur 2, sidan 16.



Figur 2 Antal ärenden handlagda av AFA Försäkringar under åren 2009-2011. Antalet ärenden gäller enbart arbetsskador bland sjömän.

4.3 Transportstyrelsen:

2011

Antal arbetsskador, arbetsolyckor och arbetssjukdomar inklusive fritid ombord och fritid iland, inklusive dödsfall: 363

Arbetsolyckor med sjukfrånvaro: 178

Antal utan sjukfrånvaro: 151

Antal aktiva sjömän: 11227

Olycksfrekvens per 100 aktiva sjömän: 1,59

2010

Antal arbetsskador, arbetsolyckor och arbetssjukdomar inklusive fritid ombord och fritid iland, inklusive dödsfall: 451

Arbetsolyckor med sjukfrånvaro: 202

Antal aktiva sjömän: 11 268

Olycksfrekvens per 100 aktiva sjömän: 1,79

2009

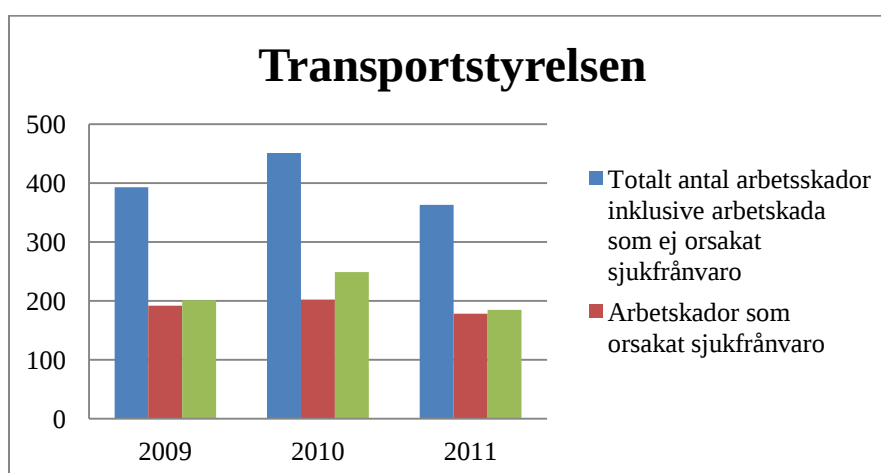
Arbetsskador, arbetsolyckor och arbetssjukdomar inklusive fritid ombord och fritid iland, inklusive dödsfall: 393st

Arbetsolyckor med sjukfrånvaro: 192

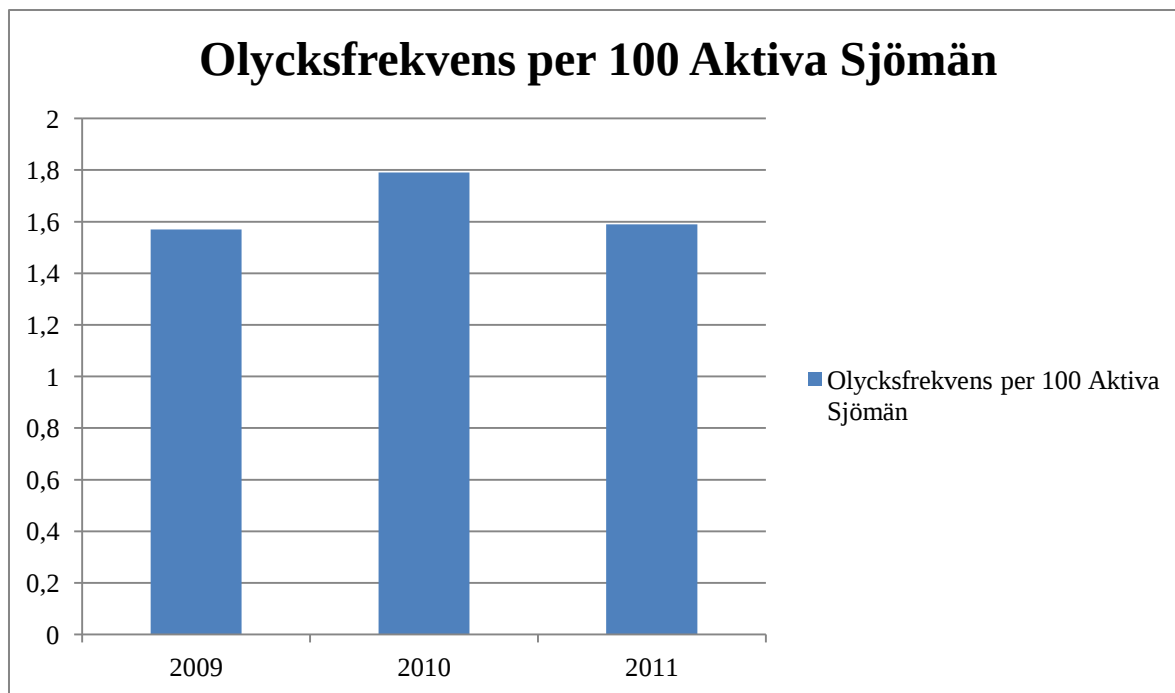
Antal aktiva sjömän: 12 250

Olycksfrekvens per 100 aktiva sjömän: 1,57

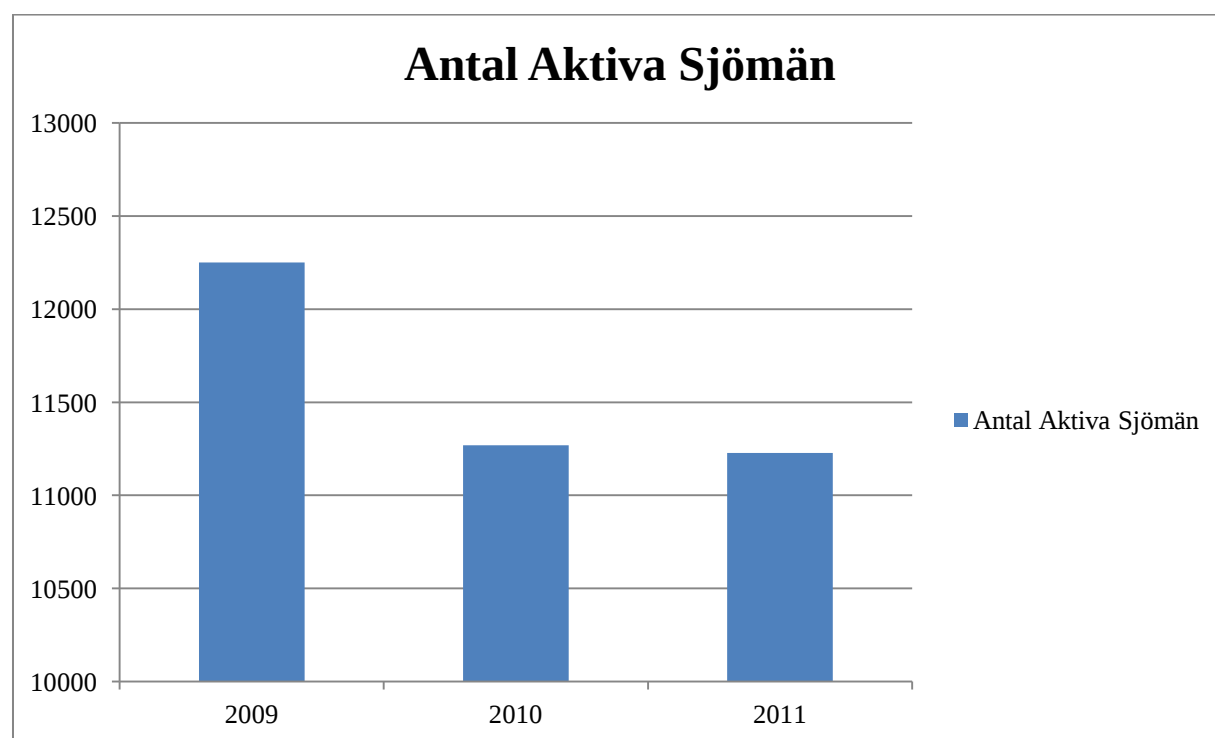
Figur 3 på sidan 17 illustrerar fördelningen av antalet fall som orsakat och inte orsakat sjukfrånvaro. Figur 4 sidan 18 visar olycksfrekvensen hos Aktiva Sjömän under åren 2009-2011. Figur 5 på sidan 18 illustrerar utvecklingen i antalet Aktiva Sjömän mellan 2009-2011.



Figur 3 Antalet arbetsskador presenterade i Transportstyrelsens statistik över arbetsskador under åren 2009-2011.



Figur 4 Transportstyrelsens olycksfrekvens per 100 aktiva sjömän under åren 2009-2011.



Figur 5 Antal Aktiva Sjömän under åren 2009-2011.

5. Diskussion

Allteftersom arbetet med denna undersökning pågått har kandidaterna kommit till insikt med olika samband och faktorer som kan påverka hur statistiken kan komma att användas eller uppfattas. I detta kapitel görs ett försök till att sammanfatta dessa insikter.

5.1 Försäkringskassan

Redaren kan begära regress från första dagen när olyckor eller sjukdomsfall inträffats ombord på fartyg. Från och med februari 2011 gäller samma regler för regress för sjömannen som för landanställda då sjömannen inte är i tjänst ombord. Redaren kan då begära regress först efter 14 dagar. Detta förklarar den markanta skillnaden i antalet fall från åren innan 2011. Eftersom redaren får regress redan från första dagen när det gäller sjukfrånvaro ombord så borde denna inrapportering ha hög tillförlitlighet och ett relativt lågt mörkertal, eftersom redaren skulle förlora pengar om han inte begär regressen.

Det finns en större mängd sjömän i Försäkringskassans statistik än i Transportstyrelsens och AFA försäkringar. Sjömän bosatta i Sverige som jobbar i utländska rederier, med andra arbetsskadeförsäkringar, räknas med. Sjömän som jobbar på utflaggade fartyg men i svensk regi räknas med samt utländska sjömän i svenska fartyg. I Försäkringskassans statistik är det inte enbart arbetsskador utan all godkänd sjukfrånvaro.

Försäkringskassan har inte kunnat lämna uppgifter om hur stor andel av statistikens ärenden som är vanlig sjukdom. På grund av avsaknaden av den uppgiften är det svårt att dra någon slutsats angående Transportstyrelsens statistiks lämplighet i vår jämförelse.

5.2 AFA Försäkringar

AFAs statistik gäller endast arbetsskador. De hanterar inte vanlig sjukskrivning så som Försäkringskassan gör. Enligt AFA försäkringar täcks cirka 9000 sjöfarare av deras försäkring.

Dessa ärenden handlar om arbetsskador eller arbetssjukdom. De har anmälts till AFA försäkringar för att komplettera försäkringskassans ersättning. Grundkraven för att ha rätt till ersättning från AFA är att man skall ha varit sjukskriven eller att arbetsskada styrks med läkarintyg. En viss del av fallen har dock inte godkänts av AFA. I det statistiska materialet finns inga uppgifter på vilka grunder AFA ej godkänt de ärendena. AFA:s försäkringsregler är omfattande och orsaken till avslag kan vara många. Det kan tänkas att några ärenden inte alls rör en faktisk arbetsskada, men ingen möjlighet i att undersöka detta har givits. Med detta i åtanke har i studien alla till AFA anmälda arbetsskador och arbetssjukdom tagits med i

jämförelsen med Transportstyrelsens statistik, godkända eller inte. Detta kan påverka studiens validitet, men författarna utgår ifrån att sådan påverkan, i så fall, är marginell.

Statistiken från AFA kan sakna arbetsskador som uppstått på svenska fartyg under 2011. Några anledningar till detta skulle kunna vara:

- Skadan är av en lättare typ och den skadade anser att sannolikheten att AFA kommer att godkänna ärendet är så pass liten att ärendet aldrig anmäls till AFA.
- Den skadade helt enkelt inte är medveten om möjligheten till ersättning genom AFAs försäkring.
- Arbetsplatsen har inget kollektivavtal och därmed gäller inte AFAs försäkring
- Skadan eller olyckan rapporterades aldrig från första början, skadan innebar aldrig sjukfrånvaro och därmed har man inte gått vidare med ärendet till Försäkringskassan eller AFA.
- Den skadade har inte varit anställd i mer än 90 dagar.

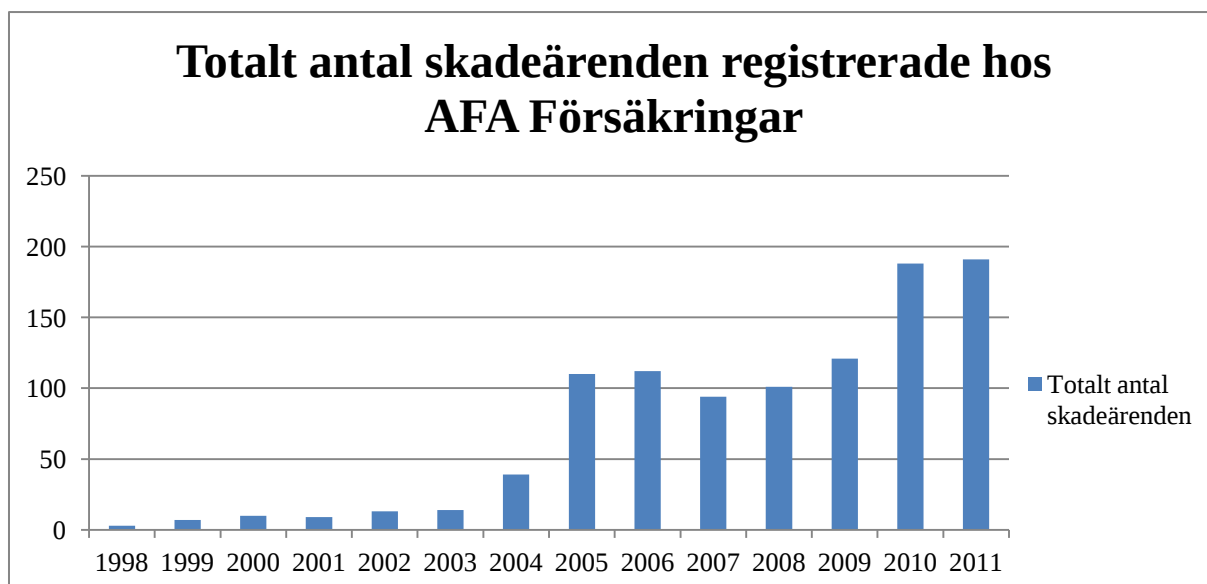
Dessa källor till mörkertal beträffande antal arbetsskador skiljer sig från de källor till mörkertal som Transportstyrelsens statistik har.

Olycksfrekvensen, räknat med de sjömän som täcks av AFAs försäkringar och antalet registrerade ärenden blir för 2011 följande, $191/9000=0,0212$. Räknar man per 100 försäkringstagande sjömän som Transportstyrelsen gör blir antalet arbetsskador 2,12 per 100 sjömän. Det kan jämföras med Transportstyrelsens frekvens för 2011 som var 1,59 per 100 aktiva sjömän. För åren 2009 och 2010 blir frekvensen respektive 1,3 (2009) och 2,1 (2010)

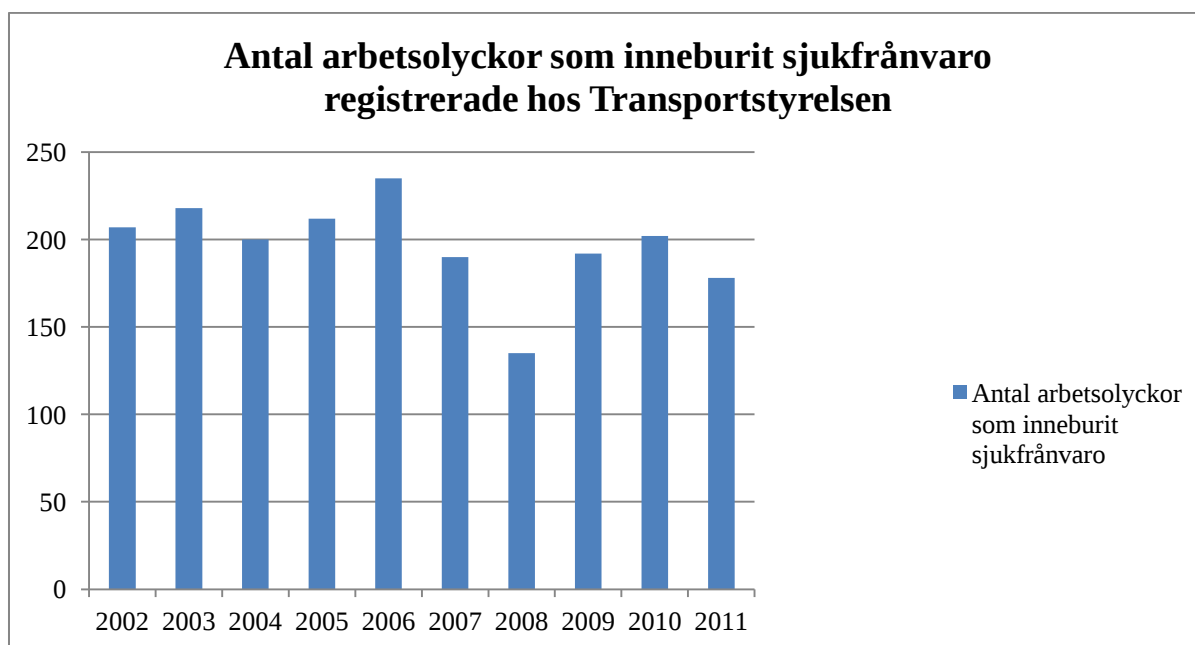
Den procentuella skillnaden mellan de olika frekvenserna för år 2011 blir därmed att Transportstyrelsens frekvens över arbetsskador endast är 75% av den vi räknat fram genom AFA:s statistik. Detta till trots att det krävs att ett AFA ärende tas genom två instanser, både Försäkringskassan och AFA Försäkringar. De relativt hårda krav som ställs för att ett ärende skall godkännas av AFA Försäkringar måste enligt författarna tas i betänkning. Figur 8 på sidan 24 visar antalet rapporterade ärenden till Transportstyrelsen och AFA Försäkringar under åren 2009 till 2011. Figur 9 på sidan 24 illustrerar hur Transportstyrelsens skadefrekvens skiljer sig mot den, av kandidaterna beräknade, skadefrekvensen hos försäkringstagarna hos AFA Försäkringar.

Den statistik som tagits del av täcker tidsperioden från 1998 till 2011. Under denna tidsperiod har antalet anmälningar som kommit in till AFA Försäkringar i stort sett ökat år efter år, med undantaget åren 2006 och 2007. Anledningen till minskningen mellan de åren kan bero på den drastiska ökningen mellan åren 2004-2005. Figur 6 sidan 21 ger en överblick på dessa tendenser. Anledningen till varför antalet ärenden har ökat från 3 stycken år 1998 till 191 stycken år 2011 är inget som utretts i detta arbete. Det kan dock vara lämpligt att ha det i åtanke vid jämförelsen mellan antalet arbetsskador hos Transportstyrelsen och AFA Försäkringar som kommer i stycket här nedan.

Transportstyrelsens statistik över arbetsskador som medfört sjukfrånvaro ligger under åren i antal mellan 135 och 235. Det kan låta som att olycksstatistiken varierar mycket mellan åren, men vid granskning kan det noteras att året 2008 då endast 135 arbetsskador är ett undantag i statistiken. Olycksstatistiken ligger tämligen konstant runt 200 fall om året. Figur 7 sidan 21 illustrerar antalen olycksfall som inneburit sjukfrånvaro anmälda till Transportstyrelsen.



Figur 6 Totalt registrerade skadeärenden hos AFA Försäkringar mellan åren 1998-2011.



Figur 7 Antal arbetsskador registrerade hos Transportstyrelsen mellan åren 2002 - 2011.

5.3 Transportstyrelsen

I Transportstyrelsens frekvens över olyckor räknar man med antal olyckor per 100 aktiva sjömän. Enligt transportstyrelsen fanns det 2011, 11227 aktiva sjömän ombord på Svenska fartyg, d.v.s. sjömän som tjänstgjort minst 3 månader under en 18 månaders period. Detta kan jämföras med en totalundersökning över svenska fartyg och fartyg i svensk regi där den faktiska mängden ombordanställda räknats till 10222, en lägre siffra än transportstyrelsens (Krantz, 2011). Detta trots att det totala urvalet borde vara större då även utländska fartyg i svensk regi räknats med i den undersökningen, vilka inte kommer med i Transportstyrelsens statistik (Transportstyrelsen, 2011). Ett annat sätt att räkna antal sjömän, då man räknar alla som under kalenderåret haft minst en dag mönstrad ombord på ett svenskt fartyg under 2011 ger ett antal enskilda sjömän på 17 223 med ett totalt antal sjö dagar på 1 824 827. Då är alla registrerade fartyg medräknade. Motsvarande siffror om endast fartyg över 500 brutto tas med i beräkningarna är 13 783 sjömän med totalt 1 556 919 sjö dagar. (Bagge, 2013). Med en större mängd ombordanställda får så kommer frekvensen eller sannolikheten för arbetsolyckor att minska.

Med stöd av tidigare forskning (Räisänen, 2012) anser vi att antalet sjömän inte är det mest väsentliga då man räknar på olycksfrekvensen. Det finns många faktorer som påverkar antalet sjömän. Tillfälligt anställd personal, pensioneringar och sjöpersonal som bestämmer sig för att gå iland, olika arbetstider och rotationssystem bara för att nämna några. En faktor som absolut påverkar frekvensen i och med att man tittar på antalet sjömän är antalet arbetstimmar som sjömännen aktivt arbetar ombord på fartygen. Även om man som ombordanställd är hemma 6 månader om året så arbetar man i regel fler timmar per år än en landanställd.

Den Danska sjöfartsmyndighetens sätt att räkna, då man räknar arbetstimmar uppfattas som en bra, funktionell modell och lätt att sätta i relation till det egna säkerhetsarbetet. Det är arbetet på arbetsplatsen som är den huvudsakliga riskfaktorn och antalet timmar som tillbringas där borde vara den faktorn som ska ligga till grund för frekvensen av olyckor. Givetvis kan statistik baserad på antalet sjömän presenteras med, men det vore önskvärt om även antalet timmar då sjömännen utsätts för risk finns med i Transportstyrelsens statistik.

Några problem med att Transportstyrelsen använder begreppet Aktiv Sjöman kommer här nedan att beskrivas:

- Sjömansregistrets primära funktion är att fungera som en service till sjömännen. För att sjömännen ska slippa hantera tjänstgöringsintyg måste rederierna med Svenskregistrerade fartyg enligt lag rapportera in uppgifter direkt till sjömansregistret. Rederierna rapporterar in i vilken befattning och antalet sjö dagar som sjömännen varit mönstrad ombord på fartyget. Dessa uppgifter kommer sedan att bland annat ligga till underlag för sjömannens behörighet och specialbehörigheter. Sjömansregistret är alltså inte tänkt att användas för att räkna sjömän under en viss period. Därmed kan det vara olyckligt att använda sjömansregistrets uppgifter som underlag i olycksstatistiken.

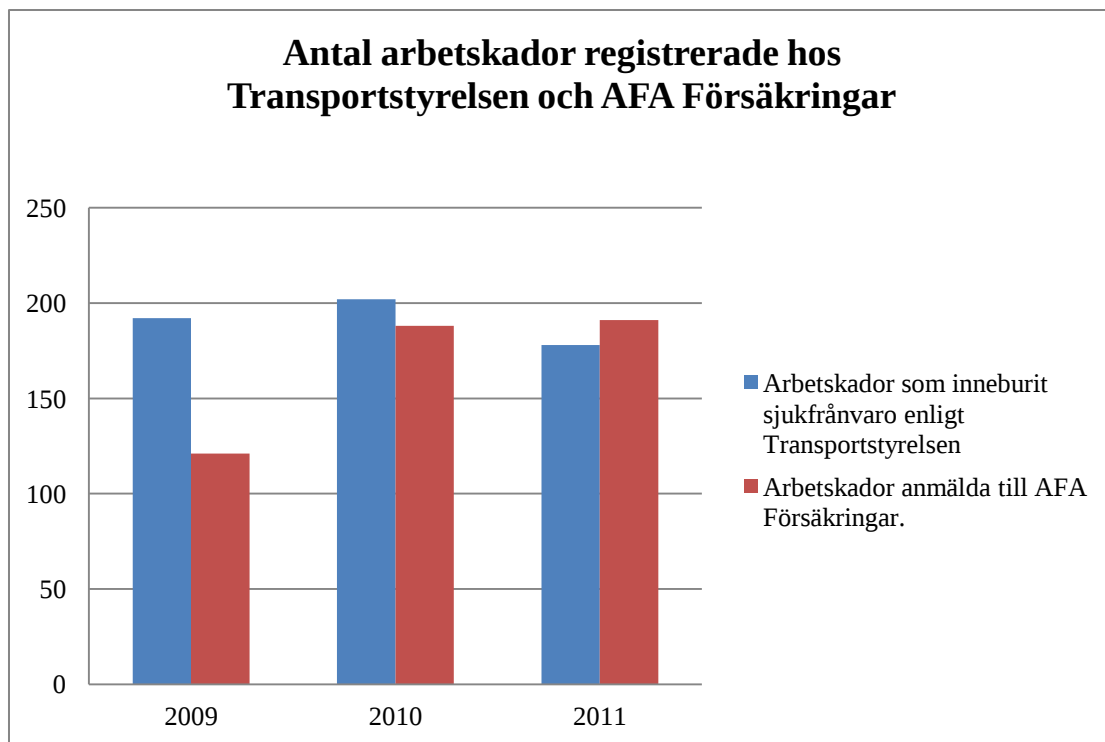
- Ett problem med begreppet aktiv sjöman är att det finns för stora felmarginaler. Sättet man tar fram antalet på är inte exakt. Antalet kommer att skilja sig från tillfälle till tillfälle då man gör körningen i registret. Hur många sjömän som varit aktiva på fartygen är i sig intressant, men kanske inte vid utvärdering av hur pass säker arbetsmiljön är i den svenska handelsflottan. Det som är intressant enligt författarna är hur många positioner som finns ombord på arbetsplatserna som olyckorna inträffar på eller mer exakt hur många arbetstimmar som sjömännen utsätts för risk i de olika positionerna ombord på de svenska fartygen.
- En annan nackdel med att räkna sjömän är de mycket varierande arbetsförhållanden som sjömännen har. Dessa varierande arbetsförhållanden har tidigare beskrivits i kapitlet *Vad reglerar statistiken- Sjömännens arbetsperioder och dess rotationer*.

För att beskriva hur stor skillnaden kan vara mellan antalet sjömän och den tid som sjömännen faktiskt utsätts för risk att skadas i sitt arbete, görs nedan beräkningar på två grupper med 3 sjömän i vardera gruppen.

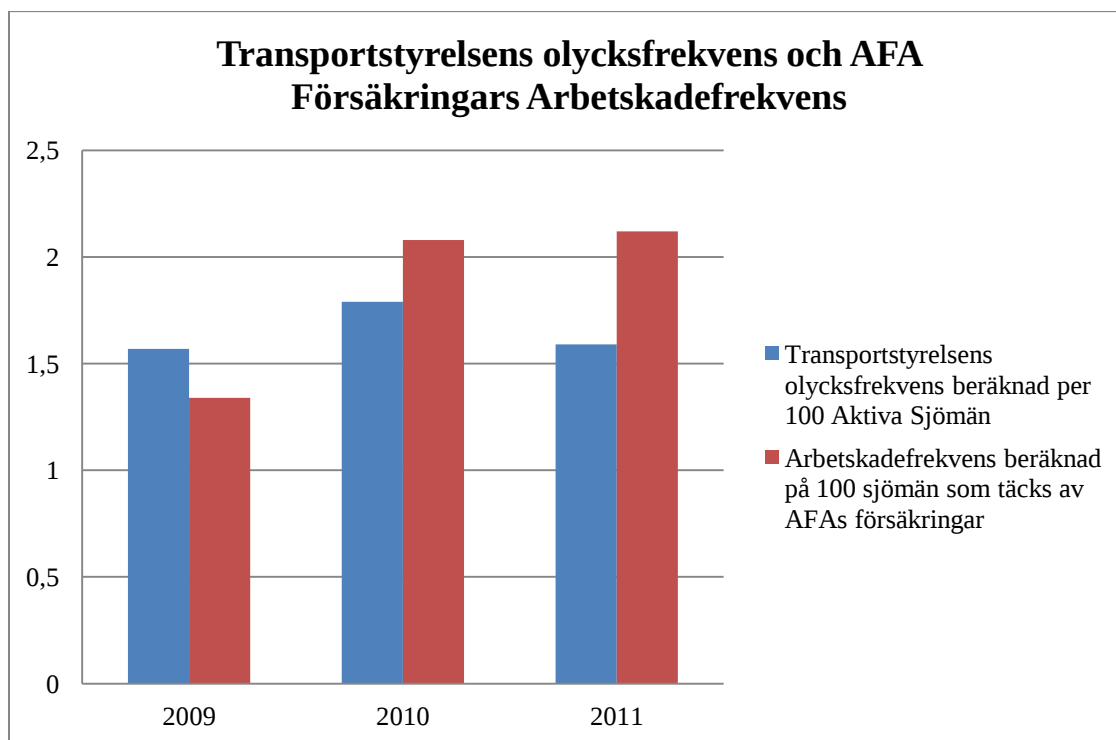
Grupp 1 består av tre styrmän som arbetar vid ett visst färjerederi. De arbetar en vecka och är lediga två. De är varandras avlösare, d.v.s. de arbetar på samma position på fartyget och är inte ombord samtidigt. Deras genomsnittliga arbetsdag ligger på 12 timmar. Den totala tiden som styrmännen arbetar under ett år är följande: $365 \cdot 12 = 4380$ timmar. Utryckt per styrman blir det $4380/3 = 1460$ timmar.

Grupp 2 består av 3 matrosar som är anställda enligt TAP. De arbetar på ett mindre tankrederi som levererar bunkerolja på västkusten och arbetar sex månader och är lediga tre. Matroserna är varandras avlösare, de delar på två positioner och arbetar i sextimmars vakter ombord på fartyget. Alltså arbetar 12 timmar per dygn. Deras totala tid som de arbetar under ett år blir följande $2 \cdot 365 \cdot 12 = 8760$. Per matros blir tiden de utsätts för risk under ett år följande $8760/3 = 2920$ timmar. **Tiden som de utsätts för risk skiljer sig markant, dubbelt så mycket, i dessa extrema exempel.** Dessa exempel är fiktiva men realistiska.

Vid jämförelse av statistik beträffande arbetsolyckor inom sjöfarten och arbetsolyckor i land använder man i beräkning av frekvensen uttrycken förvärvsarbetare och aktiva sjömän. Samma problematik gäller vid en sådan jämförelse som den som är beskriven ovan. En heltidstjänst beräknas till 1808 timmar under ett kalenderår, vilket försvårar en rättvis jämförelse. Antalet timmar som arbetas i land skiljer sig mot det antal som arbetas till sjöss.



Figur 8 Antal arbetskador registrerade hos transportstyrelsen och AFA försäkringar under åren 2009-2011.



Figur 9 Transportstyrelsens olycksfrekvens och AFA Försäkringars Arbetskadefrekvens. Observera att AFAs arbetskadefrekvens är beräknad på totala antalet ärenden som utretts av AFA försäkringar.

5.4 Metoddiskussion

På grund av att de olika statistikernas ursprung och förutsättningar skiljer sig åt så har vår valda metod vissa svagheter. **De olika organisationernas funktioner skapar olika underlag för statistiken.** Se Tabell 1 på sidan 9. Med dessa skillnader i åtanke skall jämförelsen av statistiken betraktas med viss skepsis. De direkta orsakerna till de skillnaderna beskriver vi nedan.

- Försäkringskassans statistik inkluderar vanlig sjukfrånvaro som t ex. förkylningar, influensa och magsjuka. På grund av tidsbrist har det inte funnits möjlighet att undersöka hur stor del av de ärendena i Försäkringskassans statistik som inte rört arbetsskada eller arbetsrelaterad sjukdom. Detta skulle kunna vara föremål för framtida forskning.
- AFA:s statistik rör ärenden som behandlas för att komplettera den lagstadgade arbetsskadeförsäkringen. Tyvärr så är vi övertygade om att många arbetsolyckor inte finns med i deras statistik på grund av att de är av en lättare typ som inte innebär några besvär som befogat att AFA:s försäkring faller ut, alltså skadan anmäls aldrig till AFA.
- Mörkertal. I alla de tre statistikerna finns det överhängande risk för mörkertal. Bara för att nämna några exempel: egna företagare kan förlora så pass mycket på att sjukskriva sig att man väljer att inte göra det. Fartyg kan riskera att vara tvunget att ligga kvar i hamn om de rapporterar in till Transportstyrelsen att en besättningsmedlem är ur stånd att sköta sin roll i säkerhetsbesättningen. En lätt skada anmäls inte till AFA för den skadade är av den uppfattningen att det inte kommer bli något av ärendet ändå.
- De uppsättningar regler och lagar som ligger till grund för Transportstyrelsens, Försäkringskassans och AFA försäkringars arbete skiljer sig åt. De olika lagarna och reglerna är skrivna utifrån olika samhällsfunktioner som i realiteten har mycket gemensamt förutom olyckorna i sig. Försäkringskassans arbete styrs av socialförsäkringslagen. Transportstyrelsens uppdrag för Arbetsmiljöverket styrs av Arbetsmiljöförordningen och Informationssystemet om arbetsskador.

Bristen på tid och begränsad insikt i underlaget till statistiken har varit till nackdel. Mer tid hade varit önskvärd för att på flera sätt undersöka materialet. Försäkringskassans fall hade gärna granskats noggrannare, för att skilja på vanlig sjukdom och arbetsskador. Även att utreda orsaken till varför AFA gett avslag i vissa ärenden hade varit intressant för studien.

Kandidaterna anser att den mest tillämpliga metoden för denna studie är en kvantitativ metod för att kunna kartlägga och sammanställa material som besvarar arbetets syfte. En annan typ av kvantitativ studie som skulle kunna användas till att skriva detta arbete är exempelvis enkätundersökningar med slutna alternativ.

En kvalitativ metod anses vara olämplig i detta fall därför att denna metod syftar till att skapa fördjupad förståelse för attityder, människors handlingar och beslutsfattande, snarare än att kartlägga vad som beslutas, görs och sägs.

5.5 Validitet och reliabilitet

Rapportens validitet uppfattas som god av kandidaterna. De olika statistiska källor som jämförts är, med den kunskap som kandidaterna besitter, de mest relevanta register över arbetsskador som år 2013 finns i Sverige. Statistikens korrekthet är av största vikt hos de berörda organisationerna, deras verksamhet är direkt beroende av uppgifterna, så organisationernas trovärdighet anses som hög. Kandidaterna kan inte se hur de statistiska källorna skulle kunna tjäna på att förvanska statistiken. Reliabiliteten anses av kandidaterna som god den med. Det statistiska underlaget som analyserats handlar om arbetsolyckor som skett ombord på fartyg och inte på ledigheten.

I det fall då det inte har varit helt klart att statistiken endast handlar om arbetssjukdom eller arbetsolyckor ombord så har den statistiken ignorerats. Inte heller så har sådan statistik jämförts eller påverkat på något sätt påverkat kandidaternas slutsats. Kandidaterna har i rapporten informerat om någon del av analysen innehåller faktorer som inte kunnat undersökas fullt ut. Resultat av en sådan analys har endast presenterats om kandidaterna varit övertygade om faktorernas påverkan inte överdriver resultatet som vill belysas. Med detta i åtanke är kandidaterna av den uppfattningen att rapportens validitet är god.

5.6 Svar på frågeställningen

Är statistiken lämplig att använda som riktvärde i det förebyggande arbetet med arbetsmiljön ombord?

Med stöd av tidigare forskning som nämnts i *Inledningen* och i *Diskussionen*, samt resultatet av denna undersökning anser vi att Transportstyrelsens statistik över arbetsrelaterade olyckor inte är lämplig som riktmärke i det förebyggande arbetet med arbetsmiljön.

Huvudorsakerna till detta, som redan nämnts tidigare i diskussionen, är följande:

- Mörkertalet är för stort. Ett aktivt arbete för att minska mörkertalet är önskvärt både från Transportstyrelsens håll, men framför allt så måste rederier och de ombordanställda bli bättre på att rapportera in tillbud och olyckor.
- Begreppet Aktiv Sjöman blir svårt att omsätta i relation till de egna fartygen/fartyget. Det är för många faktorer som påverkar begreppet Aktiv Sjöman och antalet besättningsmän på det egna fartyget.

Vilka kriterier måste uppfyllas för att en arbetsplatsolycka eller arbetsrelaterad sjukdom skall komma med i statistiken från varje enskild statistisk källa?

Försäkringskassan:

Försäkringskassans statistik innehåller antalet godkända ärenden då rederiet har begärt regress. Regress innebär att Försäkringskassan tar över arbetsgivarens roll som ansvarig för utbetalande av sjuklön. Rederier och Arbetsgivare är skyldiga att betala sjuklön de första 14 dagarna i sjukperioden. Därefter kan de begära regress mot Försäkringskassan. Detta regleras

i Socialförsäkringslagen (1999:799). När Sjömannen är mönstrad ombord på fartyget regleras rätten till regress av Sjömanslagen (1973:282). Med stöd av Sjömanslagen har redaren rätt till att begära regress redan efter första dagen i sjukperioden. Från och med februari 2011 gäller sjömanslagen endast sjömän i när och fjärrfart. Sjömän som arbetar i inre fart omfattas av de regler som gäller för landanställda.

AFA Försäkringar:

AFA försäkringar för statistik över de försäkringsärenden som handläggs av dem. De försäkringsärenden som AFA utreder är arbetsskadeärenden. Som tidigare nämnts så kompletterar AFAs försäkring, som är kollektivavtalad, den lagstadgade arbetsskedeförsäkringen.

För att täckas av AFAs försäkring så måste bland annat följande krav vara uppfyllda:

- **Arbetssjukdom** skall styrkas med läkarintyg eller med kopia av försäkringskassans läkarintyg. Arbetssjukdomen skall innebära en arbetsnedsättning av minst 25% och som mest 75%. Försäkringen börjar gälla efter det att anställningen varat i 90 dagar. Ersättningen betalas ut efter den 15 dagen i sjukfrånvaroperioden.
- **Arbetsskada**, med arbetsskada avses en skada till följd av olycksfall arbetsolycksfall eller annan skadlig inverkan, arbetssjukdom, i arbetet. Arbetssjukdom ger rätt till ersättning om skadan kvarstår sedan 180 dagar har passerat från den dag då skadan visade sig och av Försäkringskassan förklarats vara arbetsskada (AFA Försäkring, 2013).

Transportstyrelsen:

Transportstyrelsen har hand om Arbetsmiljöverkets uppdrag när det kommer till statistiken gällande sjömän. Befälhavare ombord svenska handelsfartyg och befälhavare på fartyg under annan flagg på Svenskt territorialvatten är skyldiga att rapportera arbetsplatsolyckor till de Svenska myndigheterna (Transportstyrelsen, 2011). Arbetsgivare är skyldiga att rapportera arbetsplatsolyckor, vilket regleras i Arbetsmiljöförordning (1977:1166) §2. Inrapportering av arbetsplatsolyckor och arbetsrelaterad sjukdom ombord på fartyg regleras i 6 kap. 14 § sjölagen (1994:1009). Det är dessa rapporter tillsammans med uppgifter som Försäkringskassan vidarebefordrar till Transportstyrelsen som ligger till grund för den statistik som vi har granskat i detta arbete.

Hur många arbetsplatsolyckor eller arbetsrelaterade sjukdomstillfällen finns registrerade hos Transportstyrelsen, Försäkringskassan samt AFA försäkringar?

För år 2011 var antalen följande:

- **Transportstyrelsen:** 178 stycken ärenden som medfört sjukfrånvaro.
- **Försäkringskassan:** Det var inte möjligt att få uppgift från Försäkringskassans Sjöfartskontor om hur stor del av deras ärenden som rör arbetsskador.
- **AFA Försäkringar:** 150 godkända fall rörande arbetsskada.

5.7 Rekommendationer:

Sjöfartsnäringen är en riskfylld bransch och ett aktivt arbete behövs för att förbättra arbetsmiljön ombord på de Svenska fartygen. Transportstyrelsen har en central roll när det kommer till regleringar och rekommendationer och kan i stor grad påverka förutsättningarna för detta arbete.

Tidigare forskning har visat att ett gott riktmärke som beskriver den allmänna arbetsskadefrekvensen kan med fördel användas i säkerhetsarbetet ombord. Det är därför önskvärt att transportstyrelsen ser över sin statistik på arbetsolyckor och presenterar den på bästa möjliga sätt. Transportstyrelsen är inte tvungen att endast redovisa statistiken på ett sätt, utan flera sätt framstår som bra för att kunna främja arbetet med arbetsmiljön.

Mörkertalen i statistiken är oroväckande. Uppenbarligen finns det faktorer som skapar en ovilja att rapportera in incidenter och olycksfall till myndigheterna. Det framstår som mycket viktigt att komma tillrätta med orsaken till dessa faktorer.

5.8 Några förslag på framtida forskning inom området:

- Hur fungerar olika typer av belöningssystem för att öka inrapporteringen? Hur effektiva är de?
- En jämförelse mellan olycksfrekvensen framräknad hos Transportstyrelsen och en egen undersökning. Undersökningen skulle kunna vara baserad på intervjuer eller enkät. Det vore intressant att veta om de olyckor som kommer fram i den egna undersökningen är inrapporterade och om inte, varför?
- Jämföra olika sjöfartsnationers modeller att beräkna antalet sjömän i respektive handelsflottor
- Jämföra hur man i olika sjöfartsnationer kvantiserar den risk för arbetsskador som sjömännen utsätts för ombord på fartyg.
- Kvalitativ undersökning över hur aktiva sjömän ser på inrapporteringssystemet för arbetsskador.
- Hur stor del av Försäkringskassans ärenden med regress begärd med stöd av sjömanslagen rör vanlig sjukdom och inte Arbetsskada?
- Vilken typ av statistisk data, om någon, använder sig svenska rederier av?

Referenser

- European Commission, 2012. *European Statistics on Accidents at Work (ESAW) — Summary methodology*, Luxembourg: Publication Office of the European Union.
- AFA Försäkring, 2013. *AFA-försäkringar, Omställningsförsäkring och Avtalspension SAF-LO Försäkringsvillkor och bestämmelser*. [Online]
Available at:
http://www.afa-forsakring.se/Global/Alla%20Forsakringsvillkor/F0265_afa.se.pdf
[Accessed 24 11 2013].
- Anders Jacobsson, M. B. Å. E. A. A. K. P. o. R. A., 2011. *Lärande från incidenter för säkerhet inom farliga verksamheter LINS*, Lund : Lunds Universitets centrum för riskanalys och riskhantering, LUCRAM, <http://www.lucram.lu.se>.
- Arbetsmiljöverket, 2012. *Arbetssskador 2011, Arbetsmiljöstatistik Rapport 2012:2*, Stockholm: Arbetsmiljöverket.
- Avdelningen för ekonomisk statistik Enheten för löne- och arbetskostnadsstatistik, 2013. *Beräkning av genomsnittlig andel sjuklönekostnad 2012*. Stockholm: Statistiska Centralbyrån.
- Bagge, J., 2013. *Herr* [Interview] (13 November 2013).
- D. Attawood, F. a. B., May 2006. Can We Predict Occupational Accident Frequency?. *Process Safety and Environmental Protection*, 84((B3)), pp. 208-221.
- Davidson, R. P. o. B., 2002. *Forskningsmetodikens grunder*. tredje upplagan ed. Linköping: Studentlitteratur.
- H L Hansen, D. N. M. F., 2002. Occupational accidents aboard merchant ships. *occupational Emvriom Med*, Volume 59, pp. 85-91.
- Hedström, C., 2011. *Satsning på tillbudsrapportering gav färre olyckor*. [Online]
Available at: <http://www.prevent.se/sv/Arbetsliv/Artikel/2011/Satsning-pa-tillbudsrapportering-gav-farre-olyckor/>
[Accessed 24 11 2013].
- Henrik L Hansen, L. H. M. F. a. S. K., 2008. Major Differences in Rates of Occupational Accidents Between Different Nationalities of Seafarers. *International Maritime Health*, Volume 59, pp. 1-4.
- IMO, I. M. O., 1998. *International Maritime Organization (IMO)*. [Online]
Available at: <http://www.imo.org>
[Accessed 20 11 2013].
- International Labour Organization, 2006. *International Labour Organization*. [Online]
Available at: <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>
[Accessed 25 11 2013].
- Krantz, K. W. A., 2011. *Fartyg 2011 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Stockholm: Trafikanalys.
- Lindau, M., 2013. *Head data analyst* [Interview] (16 10 2013).
- Lörnbo, M., 2009-2010. *Arbetsmiljömanual för sjöfarten*. [Art] (Prevent).

Myndigheten för samhällskydd och beredskap, n.d. *Register till stöd för arbetet med trygghet och säkerhet*. [Online]

Available at: <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/26204.pdf>

[Accessed 21 11 2013].

Räisänen, P., 2012. *Some Uses of Accident Data in Maritime Occupational Safety*, Turku: Turku University of Applied Sciences.

Sjöfartsverket, 2011. *Sjöfartens Utveckling 2011*, Githemburg: Sjöfartsverket.

Sundgren, L., 2013. [Online]

Available at: <http://www.san-nytt.se/2013/09/23/insatser-for-okad-rapportering/>

[Accessed 19 10 2013].

Sundgren, L., 2013. *san-nytt.se*. [Online]

Available at: <http://www.san-nytt.se/2013/09/23/forebygga-genom-rapportering/>

[Accessed 19 10 2013].

Transportstyrelsen, 2011. *Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud samt personolyckor i svenska handelsoch*, Norrköping: www.transportstyrelsen.se.

Transportstyrelsen Sjöfartsavdelningen, 2012. *Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud samt personolyckor i svenska handelspersonolyckor i svenska handels och fiskefartyg år 2011*. Norrköping: Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen, 2009. <http://www.transportstyrelsen.se>. [Online]

Available at:

http://www.transportstyrelsen.se/Global/Regler/Remisser/Sjofart/Arbetsmiljo_2009/Arbetsmilj%C3%B6_konsekvensutredning.pdf

[Accessed 25 11 2013].

Transportstyrelsen, 2010. *Sammanställning av rapporterade fartygsolyckor och tillbud samt fartygsolyckor och tillbud samt och fi skefartyg år 2010*, Norrköping: www.transportstyrelsen.se.

Wicbeck, V., 2010. *Fokusgrupper*. Andra upplagan ed. Lund: tudentlitteratur AB.

Bilagor

Bilaga 1.



Richard Stridmark <richardstridmark@gmail.com>

Statistik sjukfall

Richard Enden Stridmark <richardstridmark@gmail.com>
Till: "Lindblad Mats (1418)" <mats.lindblad@foreakringskassan.se>

4 oktober 2013 13:51

Hej

Vi pratades vid på telefon för ett tag sedan.

Jag och min kollega arbetar just nu med ett examensarbete angående statistik över arbetsplatsolyckor och arbetsrelaterad sjukdom ombord på fartyg. Vi läser 4 året på Sjökaptenprogrammet vid Chalmers tekniska högskola. Vårt arbete görs på förfrågan av Pekka Räsänen vid Turku Universitet som forskar kring statistik över arbetsplatsolyckor i den maritima sektorn inom Norden.

Vår handledare är Johan Magnusson, johan.n.magnusson@chalmers.se

Vår examinator är Olle Lindmark, olle.lindmark@chalmers.se

Bollplank Pekka Räsänen, pekka.raasanen@turkuamk.fi

Vi behöver följande, om möjligt, ifrån er:

- Statistiken skall gälla ombordanställda, alltså sjömän under året 2011.
- Antal anmälda arbetsplatsolyckor och arbetsrelaterade sjukdomsfall och/eller godkända sådana.
- Om ni har det så vore vi tackfulla över uppgifter om hur många sjömän som täcks av sjukförsäkring genom försäkringskassan.

Sedan skulle jag vilja veta följande om denna statistik:

- Vilket regelverk reglerar vilka som täcks av försäkringskassans sjukförsäkring? Stycke?
- Inkluderas sjömän som är anställda i svenska rederier men som har flaggat ut sina fartyg?
- Inkluderas tillfälligt anställd personal (TAP)?
- Inkluderas något av följande: Sjömän medborgare inom Norden/inom EU/utanför EU som arbetar ombord på svenska fartyg?
- Inkluderas något av följande: svenska sjömän som arbetar för rederier registrerade i länder inom Norden/inom EU/utanför EU rederier eller jobbar utanför EU:s men som bor Sverige?
- Inkluderas något av följande: svenska sjömän som är bosatta i Norden/inom EU/utanför EU men arbetar på svenska fartyg?
- Inkluderas utländska sjömän som arbetar ombord på utländska fartyg men som skadar sig på svenskt territorialvatten eller i svensk hamn?

Ni kan skicka det till mig:

Richard Stridmark
Karl Johansgatan 7a
414 58 Göteborg

Om ni har några frågor så tveka inte att ringa mig, Richard Stridmark på +46737300784

Tack på förhand för samarbetet

Richard Stridmark och Jorge Lagunas

Bilaga 2.



Richard Stridmark <richardstridmark@gmail.com>

Förfrågan om statistik till examensarbete, arbetsolyckor ombord fartyg Chalmers

Richard Enden Stridmark <richardstridmark@gmail.com>
Till: peranders.paulsson@afaforsakring.se
Hemlig kopia: Jorge Lagunes <lagunesjorge@hotmail.com>

10 oktober 2013 10:07

Hej

Vi pratades vid på telefon för ett tag sedan.

Jag och min kollega arbetar just nu med ett examensarbete angående statistik över arbetsplatsolyckor och arbetsrelaterad sjukdom ombord på fartyg. Vi läser 4 året på Sjökaptenprogrammet vid Chalmers tekniska högskola. Vårt arbete görs på förfrågan av Pekka Räisänen vid Turku Universitet som forskar kring statistik över arbetsplatsolyckor i den maritima sektorn inom Norden.

Ni bad om att få en verifiering om att Pekkas forskning är etiskt godkänt och detta dokument finns bifogat detta mail. Om ni vill verifiera vårt projektarbete med Chalmers så har ni kontaktuppgifter nedan.

Vår handledare är Johan Magnusson, johan.n.magnusson@chalmers.se

Vår examinator är Olle Lindmark, olle.lindmark@chalmers.se

Bollplank Pekka Räisänen, pekka.raisanen@turkuamk.fi

Margaretha Lützhof, Docent vid Sjöfart och marin teknik/Maritime Operations/Maritime Human Factors var den som förmedlade kontakten mellan oss och Pekka Räisänen. Hennes mailadress är: margareta.lutzhof@chalmers.se

Nedan kommer information om vad vi skulle vilja ha ifrån er. Om ni inte kan ge denna information så vore vi tackamma om vi får information om er statistik och vad vi kan få ifrån er.

Vi behöver följande ifrån er:

- Statistiken skall gälla ombordanställda, alltså sjömän under året 2011.
- Antal anmälda arbetsplatsolyckor och arbetsrelaterade sjukdomsfall och/eller godkända sådana.
- Om ni har det så vore vi tackamma över uppgifter om hur många sjömän som täcks av sjukförsäkring genom er.

Sedan skulle jag vilja att ni beskriver vad och varför som kommer med 1 er statistik och hur den är uppbyggd.

Till exempel:

- Hur räknar ni fram hur olycksbenägne fartyg är? Räknar ni arbetsolyckor/försäkrings "ojalms" t.ex. per fartyg, anställd eller arbetstimmar? Räknar ni på ett annat sätt?
- Vilken/vilka försäkringspolicyer reglerar vilka som täcks av AFA försäkringar

- Inkluderas sjömän som är anställda i svenska rederier men som har flaggat ut sina fartyg?
- Inkluderas tillfälligt anställd personal (TAP)?
- Inkluderas något av följande: Sjömän medborgare inom Norden/inom EU/utanför EU som arbetar ombord på svenska fartyg?
- Inkluderas något av följande: svenska sjömän som arbetar för rederier registrerade i länder inom Norden/inom EU/Utanför EU rederier eller jobbar utanför EUs men som bor Sverige?
- Inkluderas något av följande: svenska sjömän som är bosatta i Norden/inom EU/Utanför EU men arbetar på svenska fartyg?
- Inkluderas utländska sjömän som arbetar ombord på utländska fartyg men som skadar sig på svenskt territorialvatten eller i svensk hamn?

Om dessa frågor är för ingående för att svara på via mail så vore vi tacksamma för information om var vi kan söka svaren själva och kan återkomma med kompletterande frågor istället.

Om ni har några frågor så tveka inte att ringa mig, Richard Stridmark på +46737300794

Tack på förhand för samarbete!

Richard Stridmark och Jorge Lagunes



Statement on ethical research from Pekka Raisanen to Chalmers Richard Stridmark.pdf
59K