

**GÖTEBORGS HAMNARBETSKONTOR**

Protokoll fört vid sammanträde med Skyddskommittén å Göteborgs Hamnarbetskontor  
onsdagen den 31 mars 1976.

Närvarande: för arbetsgivarna

Herr A. Ankar  
" C. Andersson  
" S. Jacobsson  
" S. Jönsson  
" B. Kärnbrink  
" H. van Mameren  
" A. Mattiasson  
" L. Nordling  
" K. Ödman Ordf.

för arbetsledarna

" O. Danielsson  
" L. Liljered  
" B. Wiberg

för arbetstagarna

" S. Andersson  
" E. Isberg  
" A. Jansson  
" D. Kastin  
" R. Lysell  
" C. Rånge

för tjänstemännen

" W. Sepp

för företagshälsovården

" R. Johansson  
" L. Lehmann

Vid protokollet: undertecknad

" R. Johansson

§ 1.

Föredragningslista

Sedan densamma kompletterats med pkt. 13 och 14 godkändes den enligt bilaga A.

§ 2.

Justering av protokoll

Protokoll från föregående sammanträde godkändes.

GÖTEBORGS HAMNARBETSKONTOR

§ 3.

Olycksfalls- Olycksfallsstatistiken för 1975 redovisades och kommenterades.  
statistik

Herr S. Andersson framhöll att de svåra klämskadorna orsakade av truckar inte visar någon nedgång och riktade en mening till konstruktörerna inom företaget att beakta detta och göra ändringar som förhindrar olycksfall av det slag som nyligen inträffade på Göteborgs Linjetransport.

Redogörelse  
för utförda  
uppdrag

a) Information om klämskador har lämnats i vår personaltidning.

b) Överenskommelse om utdelning av skyddsskor till den tillfälliga arbetskraften är träffad.

c) Oljevägen - Nordatlanten

Med anledning av våra krav om förbättring, breddning och cykelbanor på rubr. vägsträcka i samband med förestående utbyggnad av hamnarna kallade Göteborgs Hamn till sammanträde i frågan. Protokoll i bilaga B. Skriftväxling har också förts med Gatukontoret och Stadsbyggnadskontor bilaga C. Så gott som samtliga av våra synpunkter har beaktats. Utförlig information har lämnats i personaltidningen.

d) Herr S. Andersson redogjorde för utförande och antal truckplattformar i hamnen. Antalet är något för lite samt behöver plattformarna ses över så att de fyller myndigheternas krav.

e) Skrivelse till jämgrossisterna bilaga D med svar upplästes.

Beslöts tillskriva mäklarna samt "Backalagret".

f) Betr. vår skrivelse om färdigbandad massa svarar Arbetarskyddsstyrelsen bilaga E att en separat anvisning kommer att ges ut.

g) Redogörelse lämnades för skriftväxling med Broströms, bilaga F, angående bullerdämpande åtgärder å m/s Atlantic Saga.

h) Protokoll från Samarbetsgruppens möte den 12 mars upplästes.

i) Redogörelse lämnades över hur arbetet med normer för lastpallar fortskrider. Uppdrogs åt sekreteraren att följa frågan.

j) Körcentralen.

Herr W. Sepp hade nu fått se de nya ritningarna och dessa verkade bra men arbetsrutiner måste utarbetas.

Herr R. Johansson uppgav att enligt herr Sven Andreasson är lokalen dimensionerad för 3 personer.

Herr C. Andersson meddelade att ärendet f.n. behandlades i byggnadsnämnden. Önskemålet är att centralen är bemannad på samma tider som truckverkstaden.

k) Herr S. Andersson påpekade att man i Samarbetsgruppen tagit upp problemet med kringflygande sand som en trivsel-fråga och även diskuterat dammet som en hälsofara.

Herr L. Lehmann svarade att detta diskuterats tidigare men att Arbetsmedicinska institutet bedömt riskerna för hälsan som minimala.

#### § 5.

Skyddskommitténs framtida utformning

Herr S. Andersson inledde med att säga att den grupp som vid föregående sammanträde tillsatts för att utforma skyddsverksamheten kommit igång. Men de aktiviteter som hos Göteborgs stuveri pågår på detta område har gjort att jag måste taga upp några frågor. Lagen anger klart att det är skyddskommittén

som ska arbeta med miljöfrågorna. Detta sker ej i vårt företag idag.

Herr S. Andersson deklarerade att de grundläggande kraven i arbetsmiljölagen är att arbetsplatserna skall anpassas till människan. En rad bestämmelser förs in i lagen för att arbetsmiljöns beskaffenhet skall bli tillfredsställande. Det är inte bara olycksfallsriskerna som skall beaktas utan också - det är det nya - de psykiska och sociala effekterna.

En viktig del för att uppfylla de nya kraven är uppläggningsav arbetet. Där får skyddskommittéerna en viktig uppgift: att vara med och bevaka utvecklingen, ställa krav på förändringar.

Det gäller även de arbetshygienska förhållandena: Arbetsplatserna ska planeras så att de inte framkallar stress, isolering eller monoton.

Alla arbetsmiljöfrågor skall behandlas av skyddskommittén.

De frågor man nu ställer sig är:

Vad är det man sysslar med i alla de olika projektgrupper som bildats?

Var kommer miljöfrågorna in när det gäller de nya hamnarna?

Vilka arbetsmetoder har man för avsikt att använda sig av?

Var är det samråd som lagen talar om?

S. Andersson hävdade att de olika konsulterna arbetar med den del av miljöproblematiken som lagenligt ska tillkomma skyddskommittén och detta kan inte accepteras från de i fackföreningen som arbetar med skyddsfrågor.

Ur en projektgrupp, som tillkommit nyligen har man för avsikt att låta en arkitekt utarbeta bl.a förslag till raststugor, vindskydd m.m. Detta är frågor som efter vad vi förstår ska handläggas i skyddskommittén och i samråd med hälsocentralen.

S. Andersson tog upp maskininköpen. Tre truckfabrikat presenterades utan att något som helst samråd hade förevarit. Efter anmärkningar mot förslaget anordnades en snabbtest av dessa som inte skulle ligga till grund för beställning utan att fabrikanterna skulle få en viss tid för att genomföra de ändringar som testgruppen föreslagit. Redan långt innan några ändringar hunnit göras har ett fabrikat erhållit en order. Ett truckfabrikat

fick inte tillfälle att ens få sin sista modell testad av gruppen. Meningen med testen är väl att den färdiga och ändrade maskinen ska presenteras innan man köper.

S. Andersson fortsatte med frågan om utflyttningen av arbetare till väntrummen. Miljön ska anpassas till människan och inte tvärtom. Trots att våra väntrum idag knappast håller måtten betr. utrymmen och komfort är man beredd att verkställa utflyttning av folk från väntrum 1. Detta utan att skyddskommittén eller undertecknad informerats.

Hur ska förslag utformas och hur ska skyddsarbetet i fortsättningen bedrivas om man i de olika avdelningarna tillsätter folk som arbetar med frågor som det rätteligen åligger skyddskommitté och företagshälsovården att göra i samråd med berörda befattningshavare. Frågan är om det är någon mening med att ha en skyddskommitté under dessa förhållande. Hur ska denna kunna utföra sin verksamhet om det samråd och samverkan som lagen talar om åsidosättes.

Herr S. Andersson gav slutomdömet att han helt underkände handläggningen av nämnda frågor.

Herr A. Jansson framhöll betr. flyttning av folk till väntrummen att önskemål framförts om c:a 100 man. Detta har tagits upp i driftsutskottet men först bör man inventera och kontrollera att antalet kan ökas utan avkall på personalrumsanvisningarna. Vi vet att det dessutom anordnats lokaler för fastavdelade som närmast är att betrakta som slum. Jag kräver en utredning av dessa förhållanden där företagshälsovården ska ingå.

Herr L. Lehmann framhöll att vi idag har ett modernt företag, skyddskommitté och företagshälsovård. Företaget lägger ned pengar på utbildning av denna personal, som dessutom är ledamöter i olika organ och kommittéer, arbetar med ergonomi och skydd samt är insatta i de problem som arbetarna har.

Med de olika projekt, som nu startas upp är det av vikt att företagshälsovården kopplas in på ett tidigt stadie. Vi är till för detta

**GÖTEBORGS HAMNARBETSKONTOR**

men initiativet ska komma från företagsledningen.

Herr B. Wiberg meddelade att man vid lokal skyddsronda blivit informerad om det projekt som berör miljöfrågor i Skandia- och Älvsborgshamnarna. Den information vi fick var tämligen diffus och det är helt klart att det är skyddskommittén, som ska informeras i dessa frågeställningar. Det framgick också att det i projektet ligger andra aspekter än miljön men i så fall bör dessa särskiljas.

Herr K. Ödman svarade att han ska taga upp ovannämnda problemställningar med företagsledningen men framhöll att olika grupper i vilka fackliga representanter finns sysslar med olika projekt.

Herr S. Andersson framhöll att detta är riktigt men faktum kvarstår att vi inte har fått vara med att taga fram eller utveckla en färdig produkt. Det är inte samråd att få en information över vilka krav företaget ställer på en maskin.

När t.ex. Toyata presenterade en ny maskin fick vi inte testa denna då man hade bestämt sig för ett annat fabrikat. Ett fabrikat som har en ny hytt under utveckling men där vi hittills inte fått veta någonting. Trots beslut i skyddskommittén att inte anskaffa maskiner utan hytt har företaget ändå 10 st sådana för leverans.

Vad ska ske med dessa?

Herr C. Andersson svarade att produktionsavdelningen själv har svarat för bedömningen och det fabrikat som valts ska ha en hytt som helt fyller våra krav. Så fort vi kommit fram längre i vårt arbete kommer vi att låta testgruppen vara med. Jag tror att den gaffelvagn, hytt och stol vi siktar på ska lösa många av de problem vi idag har.

Herr D. Kastrén sade att det som hittills framkommit i diskussionen gör rubriken ännu mer aktuell. Det "rummas" lite väl mycket på de bestämmelser, som redan finns. Vi måste utforma kommittén så att frågorna kan lösas och beslut fattas.

Herr S. Jacobsson tyckte att man skjuter över målet. Vi har gjort det mest seriösa truckinköpet hittills med testgrupp och samråd

## GÖTEBORGS HAMNARBETSKONTOR

med olika sektioner. Betr. det antal arbetare som ska flytta har vi fått dessa uppgifter från Hamnarbetskontoret. De fastavdelade arbetarna har själva begärt att få disponera de lokaler de f.n har.

Herr S. Andersson framhöll att det varken är truckfrågor eller utflyttning av folk det i princip gäller. Det är andemeningen i vad jag sagt som det handlar om. Det som skett är att vi inte fått information om vad som ska ske på längre sikt och hur skyddskommittén ska arbeta i framtiden.

Vi har lagar som till en del reglerar detta. Men har man den uppfattningen att de olika cheferna ska arbeta hur de vill på fältet är det fel. Det är bara bra om prod.avd. tillsätter konsulter för att förbättra förhållandena men gör man detta utan att blanda in personalavd. och facket är det fel. Prod.avd. ska inte syssla med frågor, som skyddskommitté och företagshälsovård ska handlägga. Nu gör man först en produktionslayout och sedan ska folket anpassas till denna. Det handlar här inte om personer utan principer och att följa lagens anda och mening, d.v.s att anpassa produktion till människa och inte tvärtom.

Betr. det sista projektet där även miljöfrågor ingår ställde S. Andersson frågan för vem resultatet ska redovisas. S. Andersson framhöll att skyddskommittén är rätt forum.

Herr R. Lysell förklarade att det redan nu stadgas att det som ordförande i kommittén ska sitta en företagsledare. Det är också klart att arbetsgivarrepresentanterna som sitter i kommittén ska ha ekonomiskt ansvar. Här är det så att samtliga är underställda chefer och inte kan fatta beslut. När nu en avdelningschef tillsätter en utredning helt vid sidan av skyddskommittén eller inte delegerar någon att redovisa i kommittén anser facket detta felaktigt och kan inte acceptera detta fortsättningsvis.

Ingen av cheferna i det organisationschema, som presenterats finns med i kommittén och facket kan inte acceptera att man går förbi kommittén som man hittills gjort. Vidare ska kommittén ha en egen budget för att ge pengar till utveckling av förslag och idéer.

## GÖTEBORGS HAMNARBETSKONTOR

Herr D. Kastin frågade vilka direktiv det nämnda projektet fått och inför vem redovisning ska ske. Enligt D. Kastins mening ska skyddskommittén ha resultatet. Man får absolut inte göra om samma misstag som med Skandiahamnen där inga arbetstagare fick medverka.

Herr S. Andersson framhöll att det ännu inte framgått eller uttalats att skyddskommittén ska underställas några förslag.

Herr L. Lehmann förordade ett tidigt kontakttagande med företagshälsovården och trodde att det kan bli ett mycket bra samarbete om man får vara med i tid. Alla parter tjänar på detta.

Herr R. Johansson framhöll betr. kritiken mot det senaste projektet med de miljöaspekter som ingår att skyddskommittén visserligen inte är inkopplad i sin helhet men att skyddsing. deltagit i det absolut första mötet i frågan och vid det andra mötet mycket kort därefter var driftsutskottet inbjudet. Dessutom presenterades projektet vid lokal skyddsronda där berörda parter deltog varför informationen i detta fall kom i ett tidigt skede.

Herr D. Kastin hävdade att allt som har med miljö att göra ska handläggas av skyddskommittén.

Herr S. Andersson framhöll åter att projektgrupper inte ska syssla med frågor som tillhör skyddskommittén och av människor som inte är närvarande vid våra möten. Vi kräver ett nytt möte där företagets direktörer och chefer ställer upp och bemöter våra synpunkter.

Herr D. Kastin. Vi kräver också större ekonomisk frihet ute på fältet och för zoncheferna i skyddsfrågor.

Herr B. Wiberg ansåg det vara bra om vi får direktiv av våra chefer hur vi ska handla.



## GÖTEBORGS HAMNARBETSKONTOR

Följande beslut fattades:

Nytt möte till vilket cheferna kallas för att diskutera frågor om den framtida utformningen och direktiven för skyddskommitténs arbete.

Inspektion av väntrummen gemensamt av driftsutskott och företags-hälsovård.

### § 6.

Klarare  
direktiv  
rörande  
trafikvakt  
på Ro/Ro-  
fartyg.

Herr S. Andersson ansåg att man behöver instruktioner för hur trafikvakter ska vara klädda och arbeta på de olika terminalerna och de olika fartygstyper som förekommer.

Herr R. Johansson förslog en grupp som gemensamt utarbetade dessa.

Herrar Stig Jönsson, Olle Danielsson och L. Liljered utsågs att i samråd med Rune Johansson utarbeta förslag.

### § 7.

Utfarten  
från Lind-  
holmgarage.

Herr S. Andersson framhöll att något måste göras för att förhindra genomfart vid vårt truckgarage. Flera tillbud har inträffat.

Beslöts uppsätta permanent avstängning i samråd med A. Mattiasson på Göteborgs Stuveri.

### § 8.

Redogörelse  
för åtgär-  
der med den  
äldre truck-  
parken.

Herr S. Andersson frågade vilka åtgärder som ska vidtagas med den del av truckparken som ej ska bytas ut. Varje dag framförs klagomål på brister, som behöver avhjälpas men rutiner saknas helt för hur rapportering etc. ska gå till.

Herr C. Andersson meddelade att man skapat en funktion, som ska taga emot anmärkningar av alla slag. Målsättningen är att alla reparationer ska göras i vår truckverkstad i Skandihammen och alla anmälningar om fel ska inrapporteras till körcentralen.

## GÖTEBORGS HAMNARBETSKONTOR

Under 1976 ska alla maskiner utan hytt förutom ett tiotal vara utbytt.

Från 1977 är målsättningen att alla el-truckar ska ha hytt såväl som några inomhusgående 1,5- och 3,2 tonsmaskiner.

Alla maskiner, som inte fyller kraven i åktruckanvisningarna ska i princip bytas ut.

Herr R. Johansson framhöll att det inte är så illa som det framgått av kritiken tidigare. Det finns nu större möjligheter att i samråd finna bra lösningar och "skyddet" kommer att delta i utformning och utveckling av kommande maskiner enligt gjorda överenskommelser.

Herr S. Andersson ansåg detta bra och att man säkert skulle kunna samarbeta om man bara tar större hänsyn till varandras åsikter.

Herr A. Jansson hänvisade till vårt gamla beslut i kommittén, att man på Skandiaterminalen inte ska köra utomhus med truck utan hytt. Dock måste våra beslut respekteras av cheferna. Inte minst gäller detta de beslut som träffas i anpassningsgruppen om placering av folk som av hälsoskäl inte kan utföra alla sysslor.

### § 9.

Flak och container lastade på järnvägs-vagn så att truck ej kommer åt gaffelbaljor utan att stöttor måste tagas bort.

Herr S. Andersson redovisade för de problem, som uppstår när flak och container placeras så att truckar inte kommer åt gaffelbaljorna utan att vagnens stöttor först måste tagas bort. Vi föreslår att berörda parter tillskrives för att få problemet belyst.

Beslut om skrivelser till Statens järnvägar, Omlastningsföreningen och att informera via Älvmynningen.

## § 10.

Krav att truckar utan hytt skall vara utrustad med värmesits under den kalla årstiden samt att i truckar med hytt finnas iskrapa. Truckarnas däck.

Då målsättningen är att alla truckar ska ha hytt med värme, defroster, motorvärmare bortfaller problemet successivt. Under övergångsperioden får lösa sitsar i likhet med vad som f.n. praktiseras accepteras. Isskrapor kan lätt anskaffas i form av plastskivor. Dessa ska truckverkstaden tillhandahålla.

Betr. truckars däck har olika uppgifter cirkulerat om skador, mönsterdjup etc. vilka skulle komma ligga till grund för byte av däck. Någon bestämmelse om profildjup på truckdäck finns ännu inte men då Arbetarskyddsstyrelsen genom en skrivelse, bilaga G, gett en något "luddig" tolkning beslöts att tillskriva myndigheten om ett förtydligande.

## § 11.

Krav att blandning av salt och sand skall finnas tillgänglig i land och ombord för att undvika halkningsolyckor.

Herr S. Andersson delade inte uppfattningen att en blandning av salt och sand var bra. Vi vill dock inte vara bundna enbart till flisen utan ska kunna välja det material vi vill ha.

Kommittén var enig om att sand måste finnas tillgänglig på arbetsplatsen.

## § 12.

Övergång till automatok för undvikande av klämskador.

Herr R. Johansson redogjorde för det framställda önskemålet.

Herr A. Mattiasson svarade att man helt delar uppfattningen att automatok är bättre och att denna fråga kommer att prioriteras. Det vi prövar nu är ok, som tar hänsyn till var tyngdpunkten på containern befinner sig.

Herr S. Andersson framhöll att det är på tiden att avveckla alla gamla olika typer av ok till förmån för automatok och att man dessutom väljer den typ, som ej kan lyfta förrän man vet att knastren vridit sig.

**GÖTEBORGS HAMNARBETSKONTOR**

Herr A. Mattiasson svarade att allt detta är på gång.

§ 13.

Rengöring av  
kylcontainer  
på Skandia-  
terminalen.

Herr B. Kärnbrink framförde att ACL önskar utföra rengöring av kylcontainer på terminalområdet. Enligt uppgift rör det sig om 120 - 150 l vatten per container och med ett miljövänligt rengöringsmedel. Vattnet samlas upp i ett tråg efter rengöringen. Rengöringen ska utföras på anvisad plats. B. Kärnbrink ställde frågan om detta kan accepteras.

Kommittén hade inget att erinra mot ärendet.

§ 14.

Olycksfall på  
Ro/Ro-fartyg.

Herr R. Johansson lämnade rapport över det inträffade olycksfallet och redogjorde för de krav som ställts av Yrkesinspektionen.

Herr B. Wiberg ansåg att det bör vara samma system med anordningar och vakter vid alla terminaler.

Herr R. Johansson och C. Andersson ansåg att det tekniskt är enkelt att lösa frågan om ett varningssystem. Det pågår också en ombyggnad av en tugmaster på Göteborgs Linjetransport med säkerhetsbåge och säkerhetsbälte.

Herr S. Andersson menade att det primära vore att taga bort den balk som i detta fall orsakade olyckan och förändra konstruktionen.

Man beslöt att tillskriva Redareföreningen, klassificeringssällskapen om inbyggnad av varningssystem samt Transatlantic betr. m/s Barranduna.

**GÖTEBORGS HAMNARBETSKONTOR**

Vidare förekom icke till anteckning i protokollet.

Som ovan

*E. Johansson*

Justerat

*Hen. Andersson*

*J. M. ...*