

Katastrofiluontoisten työtapaturmien tutkintajärjestelmä
Työpaikkakuolemantapausten tutkinta

Tapaturmavakuutuslaitosten Liitto
Bulevardi 28
00120 Helsinki
Puhelin 19251
Sakari Seppänen/kk

14.5.1987

1 (3)

33/86 Kuolemaan johtanut työtapaturma ahtaajan (ajoi polkupyörällä) ja rekan törmätessä satama-alueella

1. Tapahtuman kuvaus

Ahtaaja N.N. oli käynyt klo 13.00 varatulla ajallaan ahtausliikkeen työterveysasemalla ja mennyt sen jälkeen kahvitunnille. N.N. liikkui polkupyörällä kuten yleensäkin. Hän teki mm. työmatkansa polkupyörällä. Vähän ennen klo 14:ää N.N:n nähtiin kiireesti ajavan H-terminaalin edessä varastoituna olevien konttien sivuitse. Samaan aikaan tuli rekka-auto terminaalin pääovesta konttirivin toista sivustaa pitkin. N.N. ja rekka kohtasivat kulmassa. N.N. menehtyi törmäyksessä saamiinsa vammoihin (ks. piirros 1).

2. Tapaturmaan johtaneita tekijöitä

N.N:n liikkuminen

N.N:n tehtävänä onnettomuuspäivänä oli avustaa truckia puutavaran lastauksessa alukseen. Ennen lähtöään työterveysasemalle oli työnjohtaja sanonut, että lastattavaa puutavaraa riittää laivan vieressä.

Samaan aikaan kun N.N. tuli konttien sivustalle ajoi trucki terminaalin edustalta N.N:n työpisteeseen päin. On oletettavaa, että N.N. luuli trukin menevän lastaustyöhön ja hän kiirehti vauhtiaan. N.N. oli hieman myöhässä (terveysasemalla käynnistä johtuen) palatessaan kahvitunnilta. Kontin kulman ympäri ei luonnollisesti näe tulossa olevaa ajoneuvoa. Samanaikaisesti konttien kulmaukseen tultaessa ei väistäminen tai pysäyttäminen ole mahdollista.

Rekan liikkuminen

Rekka-auton kuljettaja oli saanut tultuaan terminaalin nurkalle työnjohtajalta ohjeen ajaa terminaalin toiselle seinustalle, jonne taas työnjohtaja sisä-kautta siirtyy ja avaa oven. Kuljettaja oli ko. seinustalle tullessaan nähnyt avonaisen oven; tämä oli kuitenkin kauempana kuin työnjohtajan tarkoittama. Rekka ajoi siitä sisään, kuljettaja tiedusteli lastattavia selluloosayksikköjä ja sai trukinkuljettajalta ohjeen ajaa edelleen ja ulos pääovesta. Paikasta, johon rekka oli tullut, ei päässyt lastattavien yksikköjen viereen.

Rekka ajoi pääovesta, kääntyi äsken ajamalleen reitille ja törmäsi konttien takaa tulleeeseen ahtaaja N.N:ään (piirros 2).

Myöskään rekan ohjaamosta ei näe konttien sivustaa mahdollisesti kävelevää tai pyöräilevää henkilöä. Rekka ajoi hitaasti; moottorin äänikään ei siten varoittanut.

Ei merkittyjä liikenneväyliä

Tässä osassa satamaa terminaalin edessä ei ollut merkittyjä kevyen tai raskaan liikenteen väyliä.

Konttien varastointi

Kontit olivat varastoituna terminaalin edessä odotamassa kuormausta. Aluetta ei oltu mitenkään merkitty tai erotettu vain tähän tarkoitukseen.

Liikenteen väylät muotoutuivat siten kuin konttien varastointi ja kuormausta aluetta muuttivat.

Ahtaajan ja rekkakuljettajan työkokemus

Ahtaaja tunnettiin ammattitaitoisena, hänellä oli tässä satamassa 15 vuoden työkokemus.

Rekkakuljettaja tunsi satama-alueen hyvin, oli kuormannut siellä muutamia vuosia jatkuvasti.

Mahdollisesti tottumus satama-alueeseen ja siellä alati vaihtuviin tilanteisiin on tuonut liikkumiseen turvallisuuden tunnun, jolloin mm. katvealueita ei varottu säännönmukaisesti.

3. Ehdotukset vastaavien sisäisen liikenteen onnettomuuksien välttämiseksi

1. Tavaraliikenteen siirtymäajan vähentäminen

Satamien liikennejärjestelyjen yleisohjeet, kohta 4 (julkaissut Kuljetusalan työsuojeluneuvottelukunta 30.3.1978);

"Odotus- ja pysäköintialueet

Tavaraliikenteen (muu kuin rautatieliikenne) valvomista ja ohjaamista tulisi tehostaa ottamalla tarvittaessa käyttöön erityinen odotusalue satamassa asioivia ajoneuvoja varten. Odotusalueella tulisi olla odotustila ajoneuvojen kuljettajia varten. Liikenteen valvontaelin, joka pitää yhteyttä odotusalueeseen ja eri työpisteisiin, annostelee tarkoituksenmukaisella tavalla ajoneuvoliikenteen siirtymistä odotusalueelta työpisteisiin siten, ettei näissä synny ruuhkaa. Henkilöautojen pysäköintitilat tulisi erikseen osoittaa."

2. Liikenneväylien järjestäminen

Edellä mainittujen ohjeiden kohta 5:

"Liikenneväylät

Liikenneväylät tehdään mahdollisuuksien mukaan leveiksi ja merkitään tarpeen mukaan korokkeilla tai maalaamalla sekä väliaikaisratkaisuisa lippusii- moilla, pukeilla tai betoniesteillä siten, että toisaalta jalankulkijoille ja muulle kevyelle liikenteelle sekä toisaalta työkoneille, henkilöautoille ja raskaalle liikenteelle erotetaan omat kais- tansa.

Betoniesteitä voidaan myös asettaa liikenneväylien sellaisiin kohtiin, joissa ristiliikennettä ei sallita. Sallitut risteyskohdat merkitään selvin liikennemerkein. Liikenneväylien puhtaana- ja kunnosapitoon on kiinnitettävä erityistä huomiota. Liikenneväylät tulisi selvästi erottaa varastoalueista merkitsemällä."

3. Konttien varastoinnin järjestäminen

Valtioneuvoston päätös alusten lastauksessa ja purkamisessa noudatettavista järjestelyohjeista (915/85), 15 §(astuu voimaan 1.10.1988):

"Konttiterminaalit

Satama tai sataman osa, joka on rakennettu ja varustettu yksinomaan taikka pääasiallisesti konttiliikennettä varten, tulee eristää muusta satama-alueesta.

Konttien ajoneuvoihin kuormaamista varten tulee olla tarkoitukseen osoitetut kuormausalueet.

Edellä 1 momentissa tarkoitetuilla alueilla tulee olla selvästi osoitetut jalankulkuväylät."

4. Opastus

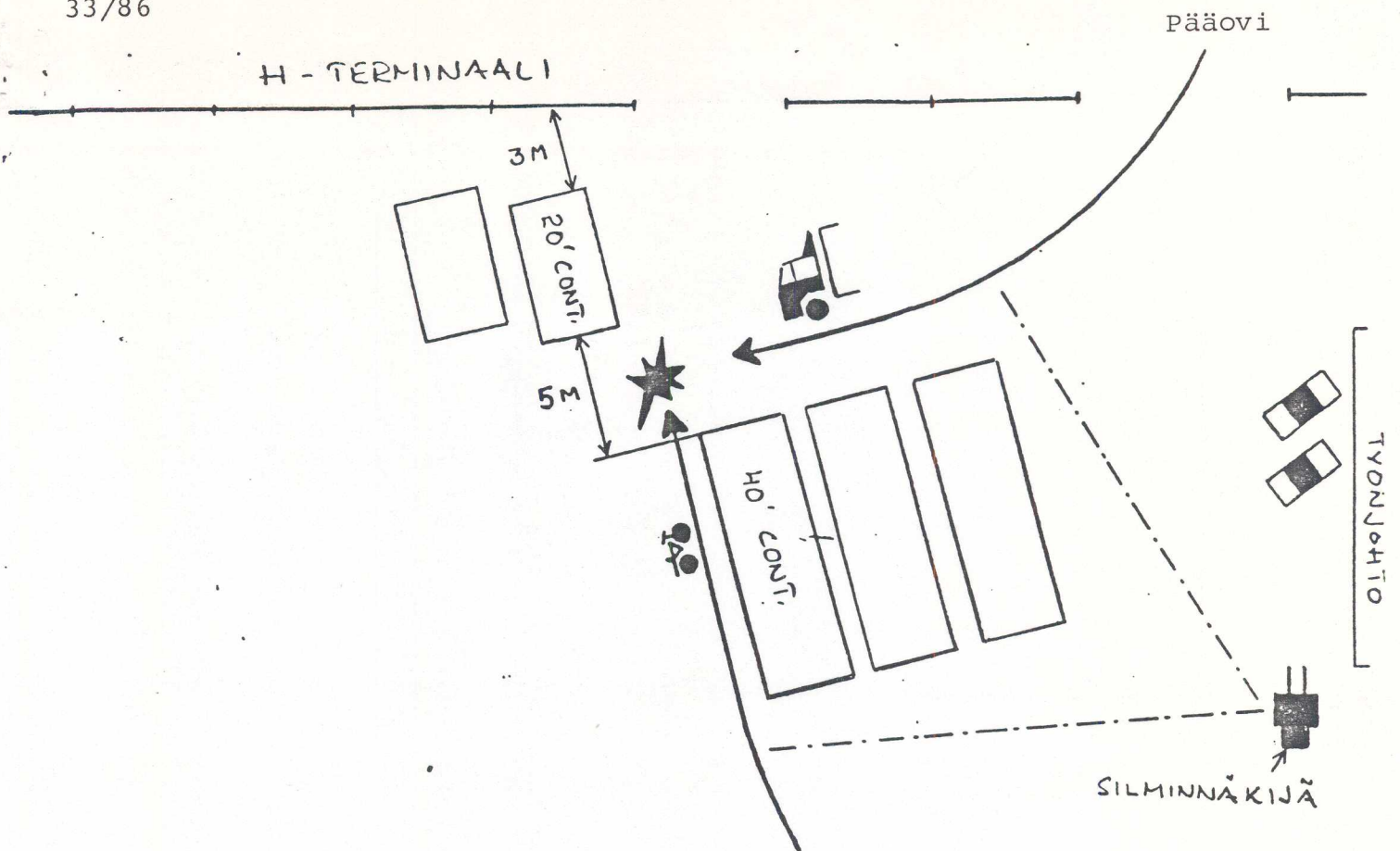
Liikennejärjestelyistä on annettava opastus sekä ulkopuolisille autonkuljettajille että satamassa työskenteleville.

5. Suojavaatetus

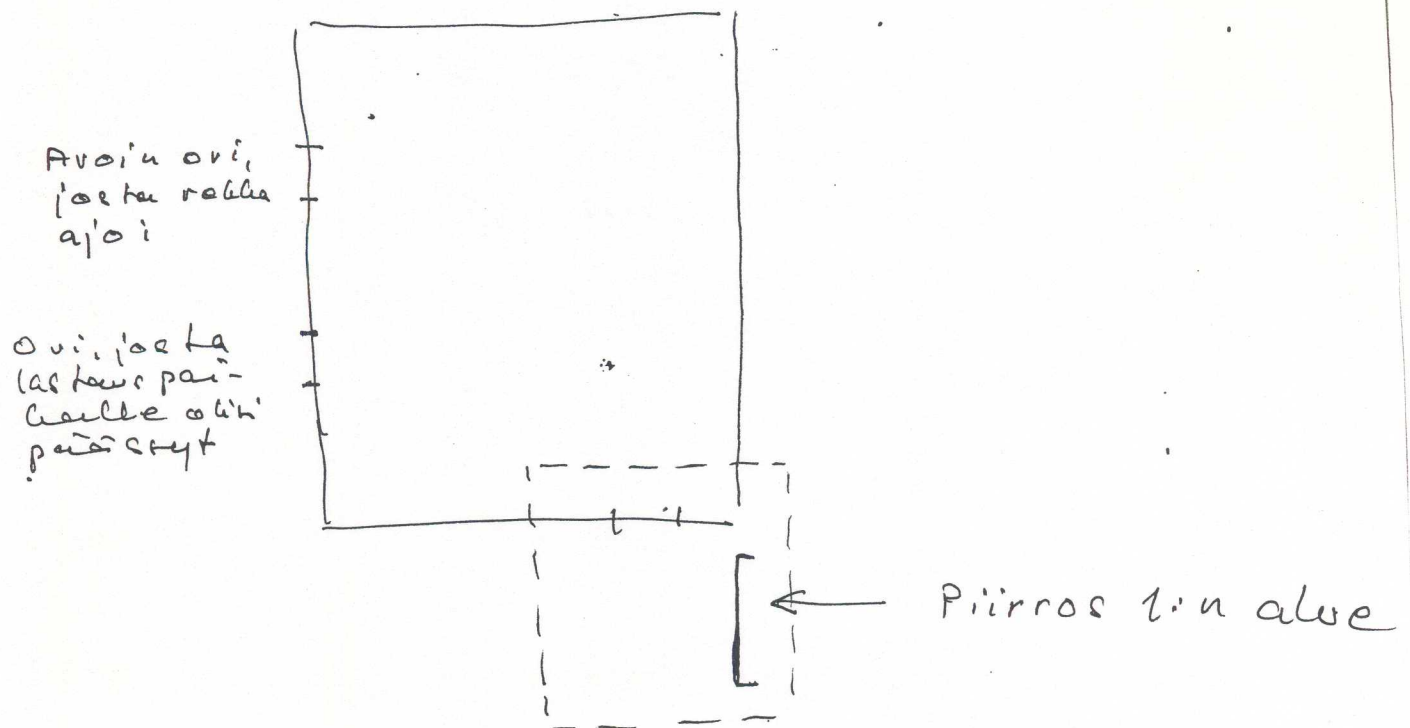
Näkyvä, pimeällä heijastimin varustettu suojavaatetus edistää satamassa liikkuvien ja työskentelevien havaitsemista.

Liitteet:

- Kaavio tapahtumista ja niissä vaikuttaneista tapaturmatekijöistä
- Kuva- ja piirrosliite



Piirros 1.



Piirros 2

