

TAPATURMAVAKUUTUSLAITOSTEN LIITTO



17/94 Autonkuljettaja puristui puukuorman ja puutavaranoŃturin väliin vaikutettuaan tahattomasti nosturia siirtävän vipuun

typaikkaonnettomuuksien tutkinta (TOT)

1. Tapahtuman kuvaus

Kuljetusliikkeen kolmesta puutavara-autosta yhdellä oli ajettu puutavaraa kaksi viikkoa. Kuljettajina vuorottelivat K.K ja hänen isänsä N.N. Työtapaturmaa edeltävänä päivänä he sopivat vuoronvaihdoiksi klo 04.00 - 04.30.

Ko. aikaan ei N.N kuitenkaan ilmestynyt vuoronvaihtoon. K.K soitti autossa olevaan puhelimeen, mutta lukuisista yrityksistä huolimatta ei saanut vastausta soittoihin.

K.K tiesi viimeisen lastauspaikan, jonne hän saapui noin klo 05.00 aikoihin. Auto oli käynnissä ja koko kuorma lastattuna. Kierrettyään auton K.K löysi N.N:n puristuksissa auton takana olevan nosturin ja lastatun kuorman välistä ja totesi jo siinä vaiheessa N.N:n kuolleeksi. K.K yritti irrottaa N.N:ää pois puristuksesta siinä kuitenkin onnistumatta. Paikalle hälytetyt palomiehet saivat N.N:n irrotetuksi vasta sahattuaan pöllinpäitä lyhyemmiksi (kuva 1).

2. Työtapaturmaan johtaneita tekijöitä

Puutavaranostin

Käytössä oli Volvo F 12 -merkinen kuorma-auto. N.N oli lastaamassa vain veto-autoa, koska ko. lastauspaikan puut mahtuivat siihen. Yhdistelmään kuului myös täysperävaunu.

Lastauslaitteena oli LOGLIFT-puutavaranosturi, joka on irrotettava. Lastauksen aikana nosturi kytketään vetoauton perään. Käyttövoiman nosturi saa ulosotosta. Lastauksessa käytettävä vivusto on ylhäällä olevan lastausistuimen vieressä. Alhaalla rungossa on viiden vivuston ryhmä, josta kahdella vivulla lasketaan nosturin jalat alas ja nostetaan ylös. Yhdellä siirretään peräkärryn pankkaa ja yhdellä levitetään tukijalkoja. Ulommaisella autosta pois päin katsottuna siirretään nosturia lähemmäs ja kauemmas autosta. Vivuston päällä on öljyputki, jolloin vipujen päistä on näkyvissä noin 3 cm (kuva 2).

N.N oli ilmeisesti alas tullessaan liukastunut, jolloin hän vartalonsa painolla oli painanut vipua, jolla nosturi oli siirtynyt lähemmäksi lastattua kuormaa. Lastattu tavara oli noin 3 metristä koivupuuta eli puutavara oli hieman ylipitkää. N.N joutui näin ollen heti puristuksiin ja kehon painon ollessa siirtovivun päällä, hän ei ollut päässyt pois kuorman ja nosturin välistä (ks. piirros).

Kyseisen mallinen nosturi on ollut kuljetusliikkeen käytössä vuodesta 1984 alkaen ja nyt onnettomuustapauksessa mukana ollut nosturi oli hankittu 1989. Käytössä ei kerrotun mukaan ole sattunut haavereita tai läheltä piti -tilanteita.

Kuormausnosturi oli tarkastettu vajaa vuosi aikaisemmin. Tarkastuspöytäkirjan mukaan siinä ei havaittu mitään vikaa.

Vipujen suojaus

Alakäyttövipuja ei oltu suojattu estämään tahatonta kosketusta.

Kulcutie

Nostimen rungon ulokkeet ja muutama astin muodostivat kulkutien lastausistuimelle. Yhtenä astimena toimii vipujen päällä kulkeva öljyputki, jolta on mahdollista luiskahtaa ja siten vaikuttaa käyttövipuihin.

Kokemus

N.N oli 59-vuotias, toiminut autoilijana 30 vuotta.

3. Vastaavien työtapaturmien estäminen

3.1 Käyttövipujen suojaus

Kuormausnostureiden rakenteellisen turvallisuuden suunnittelussa tulee kiinnittää huomio hallintalaitteisiin, mm. käyttövipujen sijoitteluun ja suojaukseen. Mahdollisuus tahattomaan vaikuttamiseen vipuihin on estettävä.

Nosturitelineen siirtyminen on aina vaaratekijä mikäli käyttäjä joutuu kuorman ja nosturin väliin. Tällaisessa tapauksessa telineen siirtonopeuden hidastaminen ja siirtoliikkeen rajoittaminen antaisi lisää pelastautumisaikaa.

3.2 Kulcutie

Nosturin istuimelle tulee järjestää asianmukainen kulkutie, jolta ei ole mahdollista pudota kuorman ja nosturin väliin.

3.3 Avun hälyttäminen

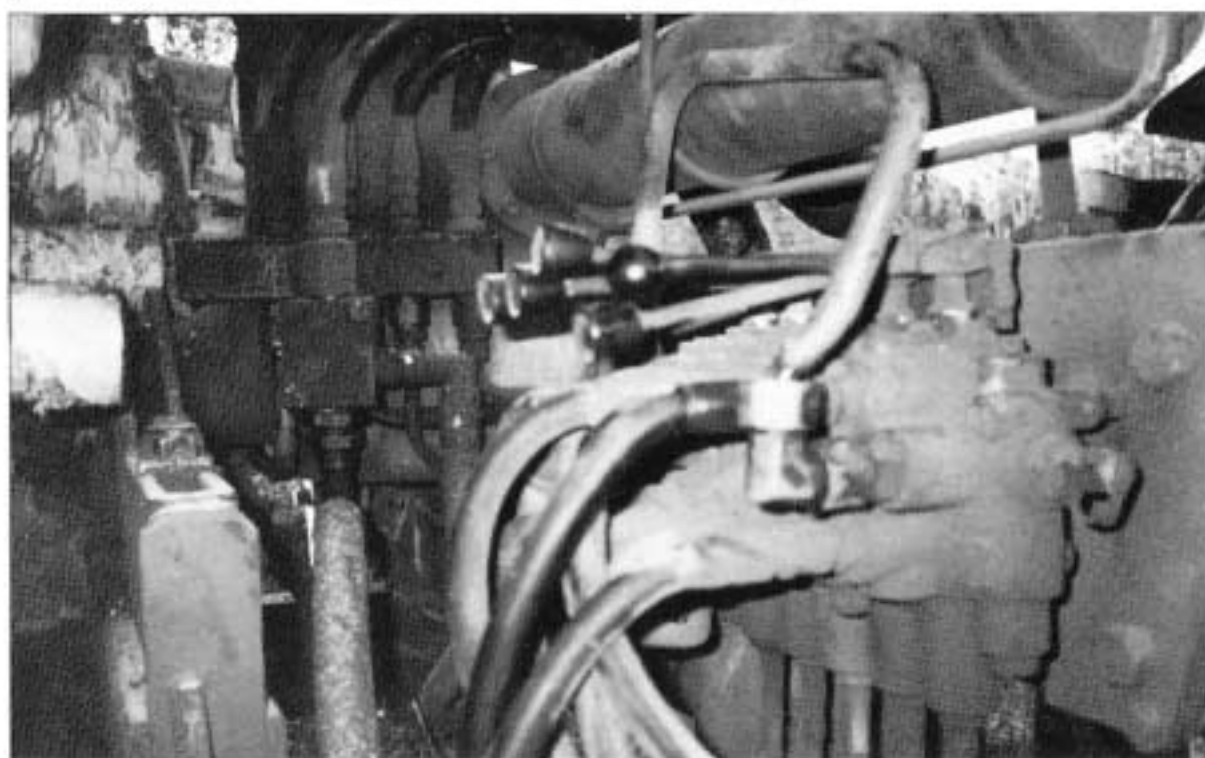
Käyttöön tulisi vastaavissa yksintyöskentelytilanteissa ottaa järjestelmä, jolla hengenvaaraan joutunut kuljettaja voi hälyttää apua (mukana kannettava hälytyn).

LIITTEET

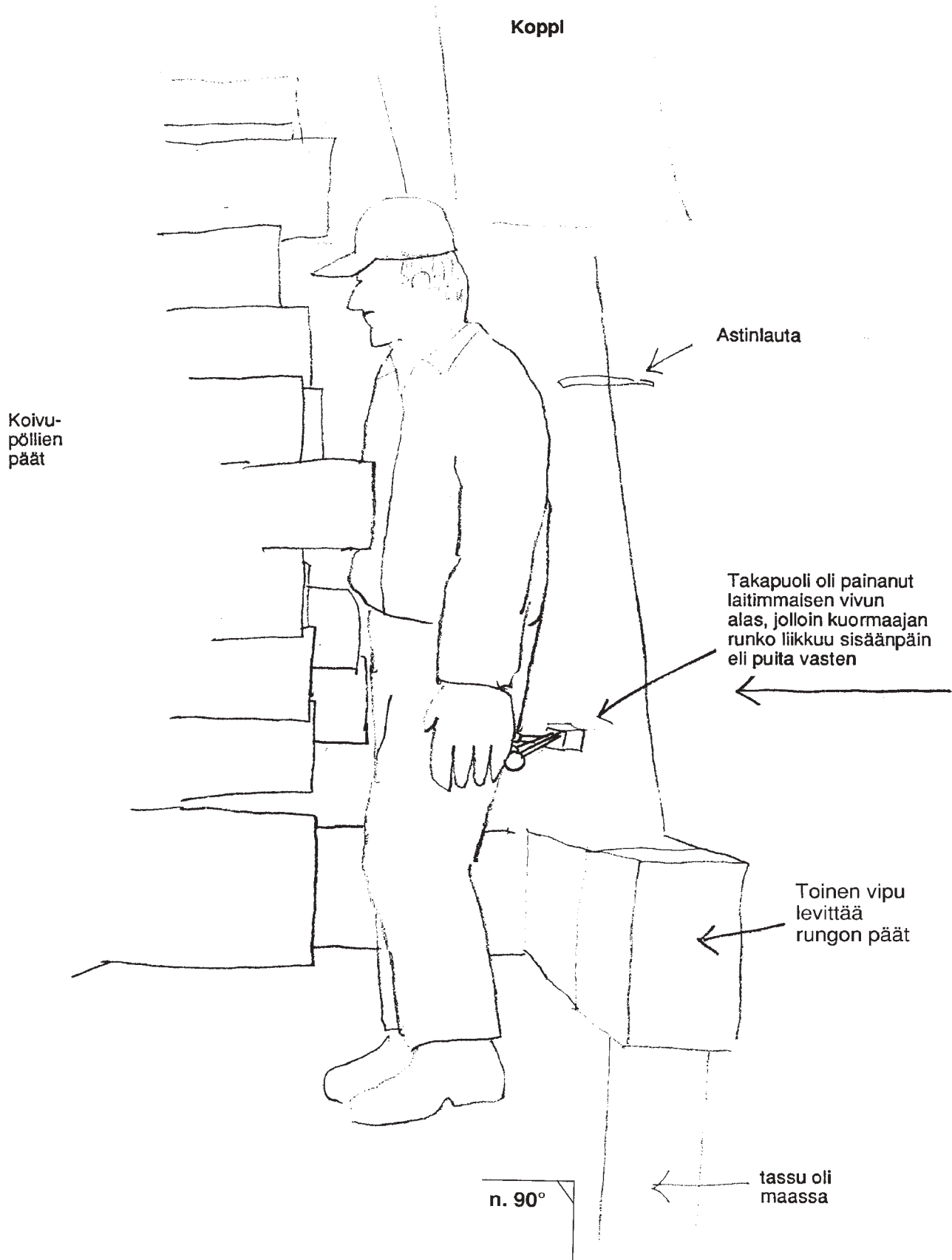
- Piirros
- Valokuvia



Kuva 1. Työtaturma.



Kuva 2. Ohjausvivut.



**Tapaturmavakuutus-
laitosten Liitto**

Bulevardi 28
00120 Helsinki
puh. (90) 680 401

Jaarli Oy  1995