

KULJETTAJAN TYÖTURVALLISUUS asiakkaan luona



Tämäkin on esimiehen vastuulla: kuljettajat joutuvat työssään eri ajankohtina mitä erilaisimpiin ympäristöihin ja mitä kummallisemmissa olosuhteissa. Siksi osaamisen ja vireyden tulee aina olla parasta A-ryhmää.

Kuljettajien työ on itsenäistä ja siinä saa nähdä paljon erilaisia ihmisiä ja ympäristöjä. Haittapuolena on, että ympäristöissä voi piillä yllättäviä vaaroja, eikä välttämättä kukaan ole opastamassa oikeaa työtappaa. Vaaroihin myös aikain saatossa turtuu: se mikä pelotti ennen voi olla rutiinia tänään. Ja sitten siirrytäänkin oikeasti vaarallisille vesille.

Teksti ja kuva: Juha Merjama, Tapaturva Oy, www.tapaturva.fi

Kuljettajan työ on Suomen vaarallisimpien töiden joukossa. Tapaturmavakuutuslaitosten liiton tilastojen valossa n. 10 % kuljettajista joutuu vuoden aikana jonkinlaisen työtappaturman uhriksi eli n. 25 kuljettajaa teloo itsensä jollakin tavalla vuoden jokaisena päivänä.

Työtappaturma

Erittäin kokenut kuorma-auton kuljettaja oli raakatärpättikuorman purun jälkeen

siirtynyt myöhään illalla pesemään autonsa säiliötä läheiselle pesupaikalle. Varhain seuraavana aamuna hänet löydettiin menehtyneenä avoimena olevan miesluukun päältä. Hänen päänsä ja kätensä olivat miesluukusta säiliön sisällä, ilmeisesti hän oli kurkkinut pesun aikana säiliöön tutkiakseen pesutulosta. Kuljettaja oli pessyt säiliötä yksin.

Kuljettaja oli koko 25-vuotisen työuran ajan kuljettanut muiden aineiden ohella raakatärpättiä. Hän oli saanut vuotta aiemmin turvakoulutuksen tehdasalueelle, jossa tapaturma sattui. Myös toimintatavat pesupaikalla oli käyty läpi. Työhön liittyvät järjestelyt, perehdyttäminen ja työohjeiden laadinta kuuluivat sopimuksen mukaan kuljetusliikkeelle.

Raakatärpätissä on erittäin haihtuva ja myrkyllinen lisäaine, joka suurina pitoisuuksina voi aiheuttaa tajunnanmenetyksen ja jopa kuoleman. Kuljettaja ei käyttänyt työnantajansa ohjeiden vastaisesti hengityksensuojaimia. Suojakypärään kiinnitettyä visiiriä hän oli käyttänyt roiskeuojana. (Lähde: Tapaturmavakuutuslaitosten liitto, TOT 4/11)

Edellä voimme vain arvailla, mitä meni pieleen. Kokenut kuljettaja ei käyttänyt hengityksen suojaimia ja maksoi virheestään kovan hinnan. Me ihmiset olemme erehtyväisiä. Erehtyväisyytemme myös lisääntyy monista syistä, esimerkiksi väsymyksestä. Arvatenkin kuljettaja oli väsynyt, hänellähän oli työpäivä takanaan. Iltakin oli jo myöhäinen.

Tapaus ei kuitenkaan jäänyt tähän. Koska valtiovalta on säättänyt lakeja, ruvetaan niiden varjolla miettimään vastuutahoja.

Käräjäoikeuden päätös

Oulun käräjäoikeus tuomitsi kuljetusyrittäjän ajajärjestelyjen esimiehen sakkoihin kuolemantuottamuksesta ja työturvallisuusringkoksesta.

Oikeuden mukaan raakatärpättiä sisältäneen säiliön pesu olisi ollut turvallista, jos hengityssuojainta olisi käytetty. Esimies ei ollut kuitenkaan mitenkään varmistanut, että suojavarusteita käytetään. Hän sai maksettavakseen 50 päiväsakkoa eli yhteensä 2 650 euroa.

(Lähde: Turun Sanomat 21.1.2014)

Äkkiseltään tuntuu hieman epärealistilta, että mahdollisesti satojen kilometrien päässä nukkumassa olleen esimiehen olisi

Samalla korostuu myös perehdytyksen osuus: esimiehen tulee olla täysin varma siitä, että yksin työskentelevä työntekijä osaa toimia oikein.

tullut varmistaa kuljettajan suojainten käyttäminen. Miksi tämä meni näin?

Työturvallisuuslaki lähtee siitä, että työnantajan – eli esimiehen – tehtävä on hoitaa työntekijöidensä työturvallisuus kuntoon. Se, jolla on valta, on myös vastuu. Tähän vastuuseen liittyy tiettyjä velvoitteita, kuten valvonta- sekä opastus- ja perehdytysvelvoitteet. Työnantajan tulee myös selvittää työhön liittyvät vaarat ja tietenkin torjua ne. Työn tekemisen yleiset olosuhteet tarkastetaan tekemällä tarkastuskäynti ja muutokset olosuhteissa selvitetään esimerkiksi uusintakäynnillä tai palavereilla. Mikäli esimies ei voi olla itse paikan päällä valvomassa työtä, tulee valvonta hoitaa jollakin muulla tavalla, esimerkiksi kameroin tai tarkistussoitoin. Samalla korostuu myös perehdytyksen osuus: esimiehen tulee olla täysin varma siitä, että yksin työskentelevä työntekijä osaa toimia oikein. Mikäli esimies ei luota työntekijän osaamiseen tai asenteeseen, ei hän voi tällaista työntekijää päästää liikenteeseen ilman valvontaa.

Myös isäntäyrityksellä (lakiterminä ”yhteisen työpaikan pääasiallista määräysvaltaa käyttävä työnantaja”) on tiettyjä työsuojelullisia velvoitteita. Heidän tulee informoida kaikkia alueella toimivia omista vaaranpaikoistaan sekä pitää kunnossa yleiset paikat, kuten liikenneväylät ja lastaus-/purkupaikat. Yhteiseen työpaikkaan liittyen on muuten luotu mm. työturvallisuuskortti, jolla pyritään varmistamaan työssään erilaisissa työympäristöissä liik-

kuville tietty työsuojelun perustietämys. Onkin jokaisen kuljettajan oikeus saada kyseinen koulutus asiantuntevalta kouluttajalta – siitä voi riippua oma tai jonkun toisen elämä.

Halusimme tai emme, tästä laki lähtee liikkeelle. Ja tätä taustaa vasten on luonnollista, että työsuojeluasioissa tehdään esimiehen tekemisistä ja tekemättä jättämisistä tutkinta. Mikäli tutkinnassa löytyy jotakin, mitä olisi pitänyt tehdä toisin, siitä tulee seuraamuksia. Työturvallisuuden perusajatus on siis se, että esimiehen tehtävä on ennakoita erilaiset tilanteet ja tehdä parantavat toimenpiteet ennen kuin kenellekään sattuu mitään.

Koska esimiehellä on velvollisuus pysyä perillä omaan työhönsä ja alaansa liittyvistä asioista, on hänen aktiivisesti selvitettävä vaikkapa työntekijöiden käsittelemien aineiden ominaisuudet. Tietolähteinä voidaan käyttää käyttöturvallisuustiedotteita ja Työterveyslaitoksen sivuilta löytyviä onnettomuuden vaaraa aiheuttavien aineiden kortteja (ns. OVA-kortit). Jos itse ei näitä lähteitä löydä tai osaa käyttää, laki velvoittaa käyttämään apuna asiantuntijaa.

Meitä työsuojelun ammattilaisia ihmetyttää, kuinka heppoisia ovat useiden esimiesten tiedot omista velvoitteistaan. Tapaturmat eivät satu vahingossa, alun tapaturmakin olisi ollut torjuttavissa ohjeidenmukaisella toiminnalla.

Hyvät ihmiset: on paljon parempi kuluttaa 5 minuuttia työn suunnitteluun ja järjestelyihin kuin 5 päivää sairaalolomaan. □

Tapaturmavakuutuslaitosten liiton tilastojen valossa noin 10 % kuljettajista joutuu vuoden aikana jonkinlaisen työtappaturman uhriksi eli noin 25 kuljettajaa teloo itsensä jollakin tavalla vuoden jokaisena päivänä.