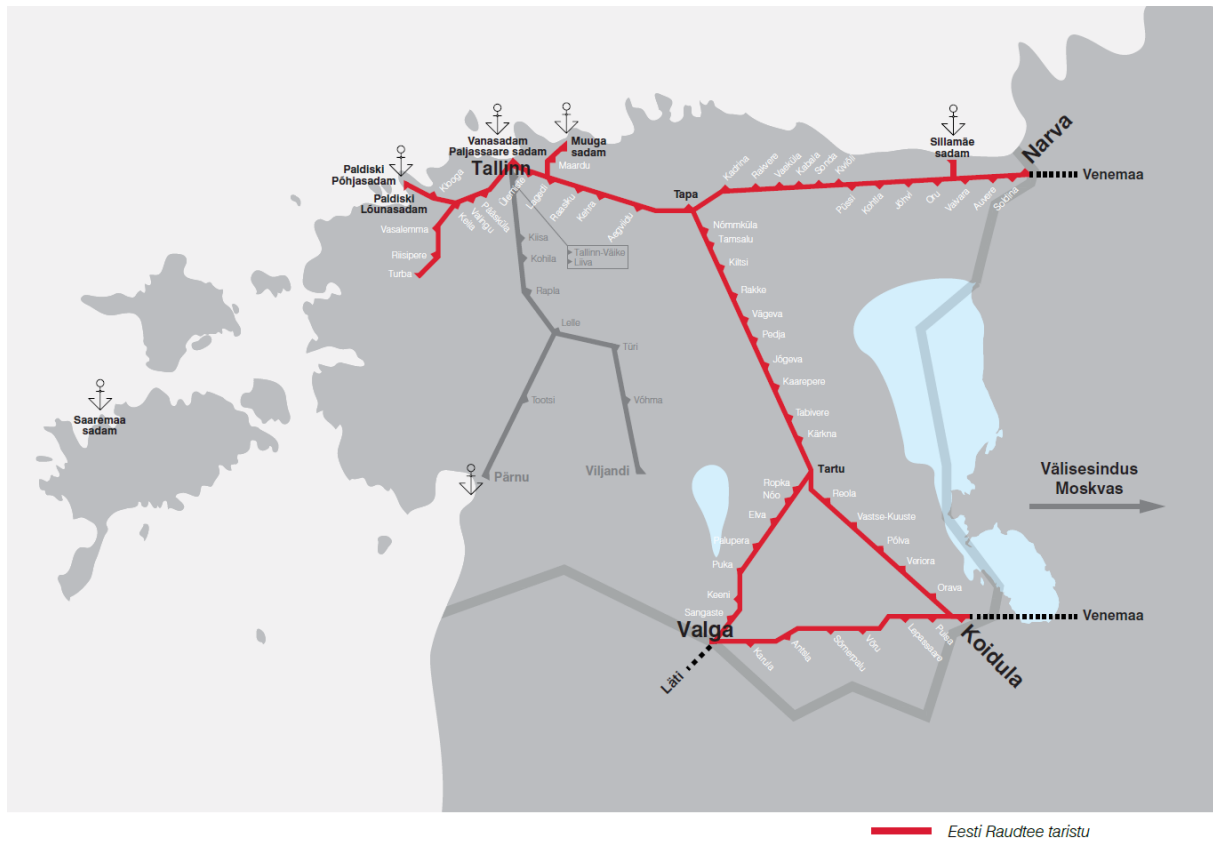




OHUTUSJUURDLUSE
KESKUS

2023. a uuritud
raudteeliiklusõnnetuste
aastaruanne

Tallinn 2024



Avalikud raudteed Eesti Vabariigis

(Allikas: AS Eesti Raudtee)



Eessõna

Eestis korraldatakse raudteeõnnetuste ohutusjuurdlusi alates 31. märtsist 2004, kui parlamendi poolt vastu võetud „Raudteeseaduses“ jõustusid „Raudteede ohutuse direktiivis“ 2004/49/EÜ sätestatud õiguslikud alused. Sellest hetkest alustas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonnas tööd raudteeõnnetuste uurimisüksus. Enne seda tegutses kriisireguleerimise osakonnas juba mitu aastat lennuõnnetuste uurimisüksus. Laevaõnnetuste uurimisüksus alustas samas osakonnas tööd hiljem. Sellega oli loodud ühtne struktuur kolme transpordivaldkonna ohutusjuurdluste läbiviimiseks vabariigis. Õiguslikult olid ohutusjuurdluste kriisireguleerimise osakonna põhifunktsiooniga nõrgalt seotud.

Tänapäeval täidab ohutusjuurdlusasutuse ülesandeid Ohutusjuurdluse Keskus (OJK). Laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste ning intsidentide ohutusjuurdlusüksused eraldati kriisireguleerimise osakonnast 1. jaanuarist 2012 ja liideti nad äsja selleks otstarbeks moodustatud Ohutusjuurdluse Keskusega.

Viimased suuremad muudatused raudteeõnnetuste ja intsidentide ohutusjuurdluste korraldamises kaasnesid Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 sätete kohaldamisega Eesti õigusruumi. Need jõustusid „Raudteeseaduses“ 31. oktoobril 2020. Eestis kuuluvad raudteeohutust mõjutavate juhtumite hulka tõsine õnnetusjuhtum, õnnetusjuhtum ja vahejuhtum, mis on kooskõlas direktiivis sätestatud raudteeohutust mõjutavate juhtumite liigitusega. Ohutusjuurdluste läbiviimine toimub ohutusdirektiiviga kooskõlas olevate siseriiklike õigusaktide järgi. Ainult Ohutusjuurdluse Keskuse pädevusse kuulub ohutusjuurdluste korraldamine. Raudteeõnnetuste ja intsidentide ohutusjuurdluste viiakse läbi sõltumatult ükskõik millisest teisest sama juhtumi uurimisest.

Vaadeldava aasta jooksul lõpetati 11. märtsil 2022 Ropka raudteeülesõidukohal toimunud tõsise õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlus. Aastaruandes käsitletakse juurdlusaruandes esitatud soovitude menetlemise hetkeseisu. Aasta jooksul pidas OJK arvet ja analüüsis kõiki talle teada antud õnnetus- ning vahejuhtumeid. Uusi ohutusjuurdlusi ei alustatud.



Sisukord

Avalikud raudteed Eesti Vabariigis	2
EESSÕNA	3
SISUKORD	4
1. SISSEJUHATUS OHUTUSJUURDLUSE ASUTUSE KOHTA	5
1.1 Õiguslik alus	5
1.2 Roll ja eesmärk	10
1.3 Organisatsioon	12
1.4 Organisatsiooniline struktuur	13
2. PROTSESSID OHUTUSJUURDLUSES	16
2.1 Uuritavad juhtumid	16
2.2 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid	17
2.3 Ohutusjuurdluse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis	19
3. OHUTUSJUURDLUSED	23
3.1 Lõpetatud ohutusjuurdluste ülevaade	23
3.2 2023. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused	24
3.3 2023. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõtted	25
3.4 Ohutusjuurdluste kommentaarid	26
3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2019-2023)	27
4. SOOVITUSED	29
4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitlus	29
4.2 2023. aasta soovitused	30
Lisa 1. Soovituste menetlemine – Ropka, 11.03.2022	32



1. Sissejuhatus ohutusjuurdluse asutuse kohta

1.1 Õiguslik alus

Eesti õigusruumi kohaldati Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiiv“ 2004/49/EÜ 31. märtsil 2004, kui jõustus „Raudteeseaduse“ uus versioon. Sellest kuupäevast moodustati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonnas raudteeõnnetuste uurimisüksus. Uurimisüksuse ülesandeks oli korraldada sõltumatu raudteeliiklusõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdlust.

Ühtne multimodaalne struktuuriüksus – Ohutusjuurdluse Keskus (OJK) - tekkis 1. jaanuaril 2012, kui selleks liideti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonnas tegutsenud laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste uurimisüksused. Õiguslikult sätestati OJK moodustamine muudatustega „Lennundusseaduses“, „Meresõiduohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“. Ohutusjuurdluse Keskuse üldised ühised õiguslikud alused on kehtestatud „Lennundusseaduses“. Valdkonnapõhiselt on ohutusjuurdluse korraldamine õiguslikult reguleeritud vastava seadusega.

Viimased suuremad ohutusjuurdlusega seotud muudatused „Raudteeseaduses“ jõustusid 31. oktoobril 2020. Selles on kohaldatud Eesti õigusruumi Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv (EL) 2016/798, 11. mai 2016, raudteeohutuse kohta. Eesti seadusandlus on kooskõlas direktiivi mõttega. Hilisemad „Raudteeseaduse“ muudatused ei ole olnud seotud ohutusjuurdluste korraldamisega.

Praegu on raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse käsitlemisele pühendatud raudteeseaduse 2. jagu pealkirjaga „Ohutusjuurdlus“. Siin leiab kogu ohutusjuurdluse temaatika terviklikku käsitlust, mis on mahutatud üheksa paragrahvi (paragrahvid 47 – 55) sisse.

Seaduse §47 „Ohutusjuurdluse Keskus“ sätestab, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksus Ohutusjuurdluse Keskus (OJK) teostab tõsiste õnnetusjuhtumite, õnnetusjuhtumite ja vahejuhtumite ohutusjuurdlust. Ohutusjuurdluse teostamisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel on OJK sõltumatu ning lähtub üksnes seadustest ja muudest õigusaktidest ning Eestile kohustuslikest välislepingutest. Teenistuslikku järelevalvet OJK ohutusjuurdluselase tegevuse üle ei tehta. Ohutusjuurdluse Keskusel on õigus kaasata eriteadmisi nõudvate asjaolude selgitamiseks eksperte ja moodustada komisjone. Ohutusjuurdlust teostav ametiisik juhhib ja teostab järelevalvet ekspertide ja moodustatud komisjonide



üle. Oma pädevuse piires on ohutusjuurdlusega seotud asutused kohustatud osutama OJK-le vajalikku kaasabi. Tööülesannete täitmisel peab ohutusjuurdlust teostav ametiisik esitama ametitõendi.

Ohutusjuurdluse Keskusele antud sõltumatus on sätestatud lisatingimustega „Lennundusseaduse“ §48 lõikes 2. Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja nimetab ametisse ja vabastab ametist valdkonna eest vastutava ministri ettepanekul Vabariigi Valitsus. Ministeeriumi teiste struktuuriüksuste juhtide ametisse nimetamine toimub ministeeriumisiselt. Ohutusjuurdluse Keskuse ametnikud nimetab ametisse ja vabastab ametist ning Ohutusjuurdluse Keskuse töötajatega sõlmib ja lõpetab töölepingu Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja. Lisaks on Ohutusjuurdluse Keskuse eelarve sõltumatu ja selle kehtestab parlament - Eesti Vabariigi Riigikogu, mis 2023. aasta kohta sätestati riigieelarve seaduse objektikoodiga 20SE070004. Ohutusjuurdluse Keskuses korraldatavate kõigi transpordiliikide ohutusjuurdluste läbiviimine toimub põhimõtete järgi, mis on õiguslikult kehtestatud vastavate valdkonnapõhiste seaduste ja määrustega.

„Raudteeseaduse“ §48 „Raudteeohutust mõjutav juhtum“ võetakse kasutusele raudteeohutust mõjutava juhtumi mõiste. Raudteeohutust mõjutavateks juhtumiteks on tõsine õnnetusjuhtum, õnnetusjuhtum ja vahejuhtum. Kõik raudteeohutust kirjeldavad mõisted on defineeritud identsetena direktiivi 2016/798 artiklis 3 defineeritutega. Siinses paragrahvis on kehtestatud nõue, et tõsises õnnetusjuhtumis ja õnnetusjuhtumis osalenud juhil on vahetult peale juhtumit keelatud tarvitada alkoholi, narkootilisi, psühhotroopseid või psühhotoksilisi aineid. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal või valdajal lasub kohustus likvideerida juhtumi tagajärjed ja taastada raudteeliiklus võimalikult kiiresti. Ühtlasi peab ta kontrollima taastamistöde tõhusust ja vajadusel rakendama meetmeid tööde paremaks korraldamiseks. Vajadusel peavad kohalik omavalitsus ja riik andma taastamiseks abi. Sätestatud on ka järelevalveasutuse õigus üle 12 tunni kestva liikluskatkestuse raudteeliikluse taastamise ajakulu põhjuste asjakohasust menetleda. Viidatud on Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse nr 1371/2007 kohaselt raudteeveoettevõtja kohustusele osutada ohvriabi.

Ohutusjuurdluse Keskusele peavad raudteeohutust mõjutavast juhtumist viivitamata teabe edastama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad või muude raudteeinfrastruktuuri valdajad ja raudteeveo-ettevõtjad ning järelevalvetoimingute käigus teatavaks saanud juhul Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet. Teave edastatakse avaliku sidevahendi kaudu. Seda kirjeldab „Raudteeseaduse“ §49 „Raudteeohutust mõjutavast juhtumist teatamine“. Samas sätestatakse peale suulise teate edastamist kirjaliku teate esitamine õnnetusjuhtumi ja tõsise õnnetusjuhtumi kohta kolme tööpäeva jooksul. Kirjalik teade sisaldab täpsustatud ja kontrollitud fakte juhtumi kohta. Lisateave õnnetusjuhtumi või tõsise õnnetusjuhtumi kohta edastatakse samuti koheselt suuliselt ja kolme tööpäeva jooksul teabe teadasaamisest kirjalikult. Vahejuhtumite kohta esitatakse kolme tööpäeva jooksul ettekanne, kui OJK seda küsib. Sätestatud on raudtee-ettevõtja kohustus võtta tarvitusele kõik abinõud



raudteeohutust mõjutava juhtumi põhjuste väljaselgitamiseks. Seaduse sama paragrahvi lõige 7 sätestab volitusnormi raudteeohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise kohta ministri sellekohase määruse kehtestamiseks. Volitusnormi kohaselt on viimane versioon majandus- ja taristuministri määrusest nr 83 „Ohutusjuhtimise süsteem, ohutusnäitajad, raudteeinfrastruktuuri, -liikluse korralduse ja -ohutuse nõuetele vastavuse kontrollimine, nende aruandlus, vormid ning tähtajad ja raudteeohutust mõjutavatest juhtumitest teavitamine“ jõustunud 14. augustil 2023. Määruse lisa 11 sisaldab teate vormi tõsisest õnnetusjuhtumist või õnnetusjuhtumist. Määruse lisa 12 sisaldab ettekande vormi vahejuhtumist.

Ohutusjuurdluse Keskuse kohustuse algatada viivitamata ohutusjuurdlus tõsise õnnetusjuhtumi puhul sätestab „Raudteeseaduse“ §50 „Ohutusjuurdluse algatamine“. Muude juhtumite ohutusjuurdluse alustamiseks on seadustatud tingimused kaalutusotsuse vastuvõtmiseks. Kaalutusotsuse tegemisel tuleb arvesse võtta õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi tõsidust, seda, kas see on õnnetusjuhtumite või vahejuhtumite seeriast, mis mõjutavad süsteemi kui tervikut, ja selle mõju raudteeohutusele. OJK võib alustada ohutusjuurdlust õnnetus- või vahejuhtumi puhul, mis teatud tingimustel oleks võinud põhjustada tõsise õnnetusjuhtumi, samuti üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi või koostalituse komponendi tehnilise rikke korral. Ohutusjuurdluse algatamisel võtab OJK arvesse nii teise liikmesriigi ohutuasutuse, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti kui ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveoettevõtja esitatud taotlusi. Sama paragrahv määrab otsuse langetamise tähtajaks õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdluse alustamiseks 2 kuud juhtumi kohta teate kättesaamisest. Ühe nädala jooksul peale ohutusjuurdluse alustamist teavitab OJK sellest Euroopa Raudteeametit. Ohutusjuurdluse peamiseks seadusekohaseks eesmärgiks on kindlaks teha, kas raudteeohutust mõjutava juhtumi põhjustas tegevus, tegevusetus, sündmus, tingimus või nende kombinatsioon ja esitada soovitus, et edaspidi sellist juhtumit vältida ning raudteeohutust parandada.

Raudtee-ettevõtjate ja kolmandate isikute kohustuse esitada OJK nõudmisel nende valduses olev asjassepuutuv teave on sätestatud seaduses §51 „Ohutusjuurdluse menetlus“. Seadustatud on raudtee-ettevõtja kohustus esitada OJK-le kõigi tõsiste õnnetusjuhtumite ja õnnetusjuhtumite kohta kogutud materjalid. Vahejuhtumite kohta esitab raudtee-ettevõtja materjalid, kui OJK seda nõuab. Ohutusjuurdluse Keskus korraldab sündmuspäiga uurimise võimalikult lühikese aja jooksul, et püüda sellega vältida takistusi raudteeliikluse taasavamiseks. Ohutusjuurdlus korraldatakse võimalikult avalikult, kusjuures kuulatakse pooltele antud võimalust anda selgitusi. Sama paragrahvi lõige 6 sätestab volitusnormi ministri määrusega ohutusjuurdluse korra kehtestamiseks.

Ohutusjuurdluse Keskuse menetluslikud õigused on kehtestatud raudteeseaduse §52. Siin on esitatud ohutusjuurdlust teostava ametiisiku õigused järgmise loeteluna: juurdepääs sündmuskohale, veeremile, taristule, liikluskontrolli- ja signaalseadmetele, samuti teabele ja dokumentidele, muudele seadmetele, salvestistele, ekspertiiside



tulemustele, teistele sama juhtumi uurimiste materjalidele. Kehtestatud on ohutusjuurdlust teostava ametiisiku õigus nõuda kõrvaliste isikute õnnetuskohale ligipääsu piiramist, keelata õnnetuskohal esemete teisaldamine, eemaldamine ja hävitamine. Samal isikul on õigus küsitleda juhtumiga seotud raudtee-ettevõtete töötajaid, nõuda vajaliku teabe kinnitamist või andmist. Koostöö mittelaabumisel võib ohutusjuurdlust teostav ametiisik teha ettekirjutuse ohutusjuurdluse toimingutega seotud kohustuste täitmise tagamiseks kohustatud isikule. Ettekirjutuse täitmata jätmise korral on ohutusjuurdlust teostaval ametiisikul õigus rakendada sama paragrahvi kohaselt sunniraha füüsilisele isikule kuni 1500€ ja juriidilisele isikule kuni 60000€.

Ohutusjuurdluse käigus on Ohutusjuurdluse Keskusel õigus teha ohuhoiatus, mille tegemise tingimused on sätestatud „Raudteeseaduses“ §53 „Ohuhoiatus“. Ohuhoiatus tegemiseks peavad juhtumi uurimisel ilmnevad faktid ja asjaolud omama tähtsust rohkem kui ühe raudteefrastruktuuri-ettevõtja või raudteeveo-ettevõtja või ühe või rohkema Euroopa Liidu liikmesriigi jaoks. Ohuhoiatus tegemisel hindab OJK avastatud ohutust mõjutavaid asjaolusid asjassepuutuval raudteeveeremi osal, raudteefrastruktuuri rajatistel, raudteeliikluse korralduses, hooldusmeetmetes, käitlusprotsessides ning tehnilistes ja õiguslikes normides. Ohuhoiatus sisaldab ainult fakte ja kirjeldusi, kuid mitte soovitusi ega hinnanguid. Ohuhoiatus edastatakse asjaosalistele ja Euroopa Raudteeametile.

Piirirajatisel või selle läheduses toimunud raudteeohutust mõjutava juhtumi ohutusjuurdluse korraldamine on sätestatud „Raudteeseaduses“ §54 „Koostöö teiste riikide ohutusjuurdlus- ja ohutuasutustega“. Sama paragrahv kehtib ka juhtumi kohta, kui selle täpset toimumiskohta ei ole võimalik kindlaks teha. Selliste juhtumite korral võib vastavalt kokkuleppele korraldada ohutusjuurdluse kas ühiselt või ainult ühe ohutusjuurdlusasutuse poolt. Kui raudteeohutust mõjutava juhtumiga on seotud teises liikmesriigis asutatud või litsentseeritud raudtee-ettevõtja ja samas riigis on registreeritud või hooldatud juhtumis osalenud raudteeveerem, siis kutsutakse ohutusjuurdluses osalema selle liikmesriigi uurimisorgan. Talle tagatakse täielik juurdepääs kogu asjakohasele teabele. Vajadusel võib ohutusjuurdluse sõltumatust kahjustamata paluda Euroopa Liidu Raudteeametilt eriteadmiste alusel koostööd teha. Sätestatud on kogemuste ja arvamuste vahetamine teiste liikmesriikide ohutusjuurdlusasutustega, mis toimub töö tõhustamise ja innovatiivse arengu eesmärgil. Koostöö kolmandate riikidega toimub riikidevahelise erilepingu alusel. Ohutusjuurdluse Keskus osaleb direktiivi 2016/798 artiklis sätestatud kohaselt vastastikuste eksperthinnangute programmis.

Ohutusjuurdluse Keskus koostab kahte erinevat tüüpi aruandeid, mille koostamine on sätestatud „Raudteeseaduses“ §55 „Ohutusjuurdlusega seonduvad aruanded“. Kirjaliku aruande teostatud ohutusjuurdluse kohta peab Ohutusjuurdluse Keskus koostama võimalikult lühikese aja jooksul ja avalikustama selle viivitamatult, kuid mitte hiljem kui 12 kuud pärast juhtumit. Ohutusjuurdluse aruandes ei anta hinnangut kellegi süüle või vastutusele. Ohutusjuurdluse aruanne edastatakse kõigile



asjassepuutuvatele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele, raudteeveo-ettevõtjatele, Euroopa Liidu teise liikmesriigi ohutusjuurdlusasutustele, kannatanutele ja nende sugulastele, kahjustatud vara omanikele, tootjatele, Päästeametile, töötajate ja reisijate esindajatele ning Euroopa Liidu Raudteeametile. Kokkuvõtvalt on siin loetletud komisjoni rakendusmääruse 2020/572 nõuded aruande sisule. Samas on sätestanud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti ning asutuste, ettevõtete ning organisatsioonide, kellele Ohutusjuurdluse Keskuse soovitused olid suunatud, kohustuse esitada OJK-le aruanne iga aasta 1. aprilliks eelmisel aastal tehtud soovituste põhjal võetud või kavandatud meetmetest. Sama paragrahvi alusel avaldab Ohutusjuurdluse Keskus iga aasta 30. septembriks oma veebilehel aastaaruande eelmisel aastal uuritud juhtumitest, soovitustest ja nende menetlemisest. Aastaaruande koopia edastatakse Euroopa Liidu Raudteeametile.

Õnnetus- ja vahejuhtumite esialgse hindamise käigus on vahel otstarbekas pöörata mõnele juhtumile tavapärasest enam tähelepanu, kuid siiski mitte sedavõrd, et alustada ohutusjuurdlust. Vajadusest lähtuvalt koostab Ohutusjuurdluse Keskus nende juhtumite menetlemise käigus arvamuse ja edastab selle asjaosalistele. Arvamus koostatakse lähtuvalt „Ohutusjuurdluse käsiraamatu“ lisa R3 „Tunnused raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluse alustamisotsuse vastuvõtmiseks või arvamuse kujundamiseks“. Arvamus soovitusi ei sisalda.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi põhimääruse alusel on 2023. aastal majandus- ja taristuminister oma käskkirjaga uuendanud Ohutusjuurdluse Keskuse põhimääruse. Põhimäärus konkretiseerib seadusega kehtestatud õiguseid ja kohustusi, reguleerib OJK suhted, vahekorrad, ülesanded. Ohutusjuurdluse Keskus on ministeeriumi struktuuriüksus, mis ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel on sõltumatu. OJK tegevus toimub kooskõlas ministeeriumi töökordadega kui õigusaktides ei ole sätestatud teisiti. Ohutusjuurdluse Keskusel on oma kirjalpang ja tema postiaadress on Tartu maantee 85, 10115 Tallinn. OJK ülesanne on vastava transpordivaldkonna ohutusjuurdluste korraldamine, sealhulgas tema tegevusvaldkondi reguleerivate õigusaktide väljatöötamisel ning muutmissetpanekute tegemisel, OJK tegevusvaldkondadega seotud poliitika, strateegiate ja arengukavade, nii siseriiklike kui rahvusvaheliste projektide ettevalmistamisel ja väljatöötamisel osalemine. Põhiülesande täitmisel ja selle raames teeb Ohutusjuurdluse Keskus koostööd teiste asutuste, organisatsioonide, ühingute, ettevõtete, eraisikute ja teiste riikide ning rahvusvaheliste organisatsioonidega.

Minister kinnitab Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja ettepanekul teenistujate koosseisu. Teenistujate teenistusülesanded määratakse kindlaks ametijuhendites. Ametijuhendid kinnitab Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja. Iga OJK teenistuja vastutab talle pandud tööülesannete õiguspärase, täpse ja õigeaegse täitmise eest. Ohutusjuurdluse Keskuse põhimäärus kuulub raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse läbiviimist mõjutava seadusliku raamistiku hulka.



Ohutusjuurdluse Keskus on funktsionaalselt sõltumatu ohutusasutusest ja raudteid reguleerivatest asutustest. OJK ülesehitus, õiguslik struktuur ja otsustamisprotsess on sõltumatud kõigist osapooltest, kelle huvid võiksid sattuda konflikti talle antud ülesannetega, sealhulgas taristu- ja raudteeveoettevõtjast, kasutustasu määravast asutusest, läbilaskevõime jaotamise asutusest ja vastavushindamis-asutusest. Ohutusjuurdluse läbiviimisel täidab OJK raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse eest vastutav ametnik juhtivuuri ülesandeid. Siseriiklikult sätestatud OJK sõltumatus on kooskõlas artikliga 22 direktiivi 2016/798 raudteeohutuse kohta.

Kooskõlas direktiivi 2016/798 nõuetega on ohutusjuurdluste korraldamiseks kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 72 „Ohutusjuurdluse kord“. Selle viimane redaktsioon jõustus 06.02.2022. Ohutusjuurdluse kord on ühtne kõigile kolmele OJK kompetentsi kuuluvale transpordivaldkonnale. Eelmisega võrreldes ei ole viimases redaktsioonis raudteevaldkonda puutuvaid muudatusi. Määrus juhib tähelepanu lennundusseaduses, meresõiduohutuse seaduses ja raudteeseaduses sätestatud valdkonnapõhistele eranditele, mida arvestades Ohutusjuurdluse Keskus ohutusjuurdlust korraldab. Määrus sätestab transpordiliikide kaupa ohutusjuurdluse valdkonnad ja korraldaja. Siin nähakse ette protseduurid ohutusjuurdluse alustamiseks ja sellest asjaosaliste teavitamiseks. Sõltuvalt juhtumi keerukusest ja töömahukusest sätestatakse ekspertide kaasamine ja ohutusjuurdluskomisjoni moodustamine. Määrus kehtestab tingimused ohutusjuurdluse korraldamiseks ja selle eest vastutava juhtivuuri ülesanded, ohuhoiatuse tegemise, ohutusjuurdluse aruande vormistamise, allkirjastamise, kinnitamise ja avalikustamise, samuti ohutusjuurdluse lõpetamise, ohutusalaste soovitude menetlemise, vajadusel ohutusjuurdluse taasavamise ja uuritavate juhtumite arvele võtmise korra. Määruse alusel selgitab ohutusjuurdlus välja juhtumite põhjused. Ohutusjuurdluse käigus töötatakse välja ja esitatakse aruandes soovitud, mille eesmärgiks on sarnaste juhtumite vältimine tulevikus. Määrus sisaldab lisasid, millest lisa 3 kehtestab vormi „Aruanne Ohutusjuurdluse Keskusele õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdluse aruandes tehtud soovitude põhjal võetud või kavandatavatest meetmetest“. Ohutusjuurdluse aruanne koostatakse kooskõlas Euroopa Komisjoni rakendusmäärusega 2020/572, raudteel toimunud õnnetusjuhtumeid või intsidente käsitlevate uurimisaruannete koostamisel järgitava aruandlusstruktuuri kohta.

1.2 Roll ja eesmärk

Ohutusjuurdluse Keskus on üks lüli transpordivõrgustikus. Tema roll liiklusohutuse suurendamiseks väljendub üksikute ohutusrikkumiste kohta läbiviidud ohutusjuurdlustes tehtud soovitude kaudu. Iga õnnetus- või vahejuhtumi ohutusjuurdluse eesmärgiks ja ülesandeks on kindlaks teha uuritava juhtumi



toimumise asjaolud ja põhjused. OhutusjuurdLuse käigus leitakse seosed põhjuste ja liiklusohutuse vahel. OhutusjuurdLuses kindlaks tehtud faktide põhjal konstrueeritakse loogiliste seoste jada juhtumi toimumisega seonduvate erinevate asjaolude ja põhjusteni. Taoliste põhjuste edaspidiseks vältimiseks formuleeritakse soovitud. Kõik soovitud on juhtumipõhised ja nende praktikasse rakendamine aitab edaspidi analoogiliste põhjustega juhtumeid vähendada või isegi vältida. OhutusjuurdLuse roll realiseeritakse laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdLuste aruannete kaudu. OhutusjuurdLuse lõppedes valminud aruandes esitatakse soovitud vastava transpordivaldkonna liiklusohutuse suurendamiseks. OhutusjuurdLuse Keskus omab ohutusjuurdLuste korraldamisele lisaks ülesannet anda oma panus uute laeva-, lennu- ja raudteeliiklusohutusega seotud õigusaktide väljatöötamisele. OJK omab põhimääruse kohast õigust teha ettepanekuid juba kehtiva õigusakti täiendamiseks või muutmiseks. Oma tegevusvaldkondade piires on OhutusjuurdLuse Keskusel oma roll projektide, poliitikate, strateegiate, arengukavade ja rahvusvaheliste projektide väljatöötamisel ning elluviimisel.

OhutusjuurdLuse eesmärk on sätestatud ministri määruses „OhutusjuurdLuse kord“ §1. Õnnetuste ja intsidentide ohutusjuurdLuse eesmärgiks on nende põhjuste väljaselgitamine ning ohutusalaste soovitud ja ettepanekute esitamine sarnaste juhtumite vältimiseks tulevikus. OhutusjuurdLuse eesmärk ei ole süüle ega vastutusele osutamine.

Ministri poolt 21.03.2023 kinnitatud OhutusjuurdLuse Keskuse põhimäärus sätestab rolli ja eesmärgi täitmiseks järgmised õigused.

- 1) Saada OhutusjuurdLuse Keskusele pandud ülesannete täitmiseks vajalikke dokumente ja informatsiooni ministeeriumilt, ministeeriumi valitsemisala riigiasutustelt ja eraõiguslikelt juriidilistelt isikutelt, mille suhtes ministeerium teostab asutaja-, liikme-, aktsionäri- või osanikuõigusi.
- 2) Kaasata vastavalt korraldustele või kokkulepetele OhutusjuurdLuse Keskuse pädevusse kuuluvate küsimuste lahendamisele ministeeriumi osakondade teenistujaid.
- 3) Teha koostööd teiste valitsusasutustega, kohaliku omavalitsuse üksuse asutustega ja eraõiguslike juriidiliste isikutega.
- 4) Edastada oma pädevuse piires informatsiooni teistele asutustele ja isikutele.
- 5) Teha ettepanekuid oma ülesannete täitmiseks vajalike lepingute sõlmimiseks.
- 6) Saada OhutusjuurdLuse Keskuse teenistujate eri-, kutse- või ametialase taseme tõstmiseks täienduskoolitust.
- 7) Saada OhutusjuurdLuse Keskuse ülesannete täitmiseks vajalikku bürootehnikat, materjale ja kirjandust ning tehnilist ja infoabi.

Põhimääruse kohaselt OhutusjuurdLuse Keskus oma põhiülesande täitmisel ja selle raames

- 1) Teeb koostööd teiste riigiasutuste, kohaliku omavalitsuse üksuste, sihtasutuste, mittetulundusühingute, ettevõtlus- ja tarbijaorganisatsioonide, ettevõtete,



eraisikute ning teiste riikide vastavate asutuste ja rahvusvaheliste organisatsioonidega.

- 2) Esindab kooskõlastatult ministeeriumiga riiki OhutusjuurdLuse Keskuse tegevusvaldkondadega seonduvates rahvusvahelistes organisatsioonides.
- 3) Osaleb OJK tegevusvaldkondi puudutavatest välislepingutest tulenevate Eesti Vabariigi kohustuste täitmisel.
- 4) Koostab OJK eelarve projekti.
- 5) Töötab välja ja viib ellu oma arengukava.
- 6) Jälgib, analüüsib ja hindab tegevusvaldkondades kujunenud olukorda ning informeerib oma järeldustest vastavalt vajadusele teisi vastava valdkonna eest vastutavaid asutusi ja ettevõtteid.
- 7) Korraldab uuritava juhtumi asjaolude selgitamiseks masinate, mootorite, seadmete, nende detailide ja sõlmede ning muude vahendite nõuetele vastavuse kontrollimiseks katsetusi ja ekspertiise.
- 8) Teeb ettepanekuid ja otsuseid vastavalt oma pädevusele seadustes sätestatud korras.
- 9) Tagab OhutusjuurdLuse Keskusele ohutusjuurdLuse teostamisel teatavaks saanud äri- ja tehnikaalase ning isikuandmeid sisaldava teabe konfidentsiaalsuse, kui seadus ei näe ette selle avaldamist.
- 10) Täidab talle õigusaktidega pandud uuritud juhtumite andmekogu vastutava või volitatud töötaja ülesandeid.
- 11) Säilitab ja hoiustab kogu ohutusjuurdLuse aja jooksul tema käsutuses olevad juhtumi põhjuste väljaselgitamiseks tähtsust omavad esemed, seadmed, sõlmed ja detailid.
- 12) Korraldab ohutusvaldkondade ja arendustegevuse valdkonna teabepäevi.
- 13) Valdab, kasutab ja käsutab OhutusjuurdLuse Keskuse valdkonnas olevat riigivara õigusaktidega ettenähtud juhtudel ja korras.
- 14) Nõustab isikuid OhutusjuurdLuse Keskuse tegevusvaldkondadega seotud küsimustes.
- 15) Täidab muid talle õigusaktidega pandud ülesandeid.

1.3 Organisatsioon

OhutusjuurdLuse Keskus on üks paljudest Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeeriumi struktuuriüksustest. 2023. aasta algusest asub OJK teistest struktuuriüksustest eraldi hoones. OJK-le kehtestatud eriseisund võimaldab tal täita spetsiifilisi ülesandeid. Eriseisundi praktiliseks tagamiseks on OJK ametnike töökohad kabinettides, kusjuures ministeeriumi teised ametnikud töötavad peahoones enamasti avatud kontoris. Õiguslikult on OJK eripära sätestatud „Lennundusseaduses“, „Laevasõidu ohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“. OJK kasutab teiste osakondade pädevusi ja teeb nendega koostööd, kuid säilitab täieliku iseseisvuse koostöö vajaduse ja pädevuste kasutamise määra üle otsustamisel. Ministeeriumi



teised struktuuriüksused on OJK suhtes tugiteenuste osutamise rollis. OJK tööplaan on üks osa ministeeriumi tööplaanist ja siin kajastuvad tema põhilised tegevused.

Ohutusjuurdluse Keskusel on oma logo, kirjalpang, veebiaadress www.ojk.ee ja parlamendi poolt kinnitatud sõltumatu eelarve. Kõik teised osakonnad kasutavad ministeeriumi vastavaid ühiseid atribuute. OJK ametnikul on töötõend. Töötõend võimaldab selle omanikul tööülesannete täitmisel kasutada seadusega sätestatud erilisi õigusi. Töötõendit saab kasutada isikutuvastamise dokumendina ja talle on kantud lühidalt nii eesti kui ka inglise keeles loetelu objektidest, millele juurdepääsuõigus on tõendi omanikul tagatud. Raudteeõnnetuste uurija töötõend kehtib kuni jaanuarini 2027.

Ohutusjuurdluse Keskuse tööd juhib juhataja. Talle allub kolm ametnikku, kelleks on lennuõnnetuste vanemuurija, laevaõnnetuste vanemuurija ja raudteeõnnetuste vanemuurija. Ohutusjuurdluste eest vastutavad ametnikud nimetati 2022. aasta lõpul vastava valdkonna vanemuurijateks. Lisaks moodustati 2021. aastal eraldi töögrupp teenistujatest, kelle ülesanne on anda esialgne hinnang 1994. a sügistormis hukkunud reisiparvlaeva „Estonia“ hukuasjaolude kohta.

Ainult Ohutusjuurdluse Keskus omab õigust võtta vastu otsus õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi ohutusjuurdluste läbiviimiseks. Ohutusjuurdlus tuleb läbi viia 12 kuu jooksul ja samal ajal peab valmima uurimisaruanne. Ohutusjuurdluste aruande allkirjastavad kõik uurimiskomisjoni liikmed või selle puudumisel uurimise läbi viinud juhtivuurija. Aruanne kinnitatakse OJK juhataja poolt. Seejärel edastatakse ta asjaosalistele ja avaldatakse veebilehel. Vahearuanne avaldatakse 12 kuu möödudes ohutusjuurdluste alustamisest, kui selle aja jooksul ei ole suudetud viia ohutusjuurdlust lõpule.

1.4 Organisatsiooniline struktuur

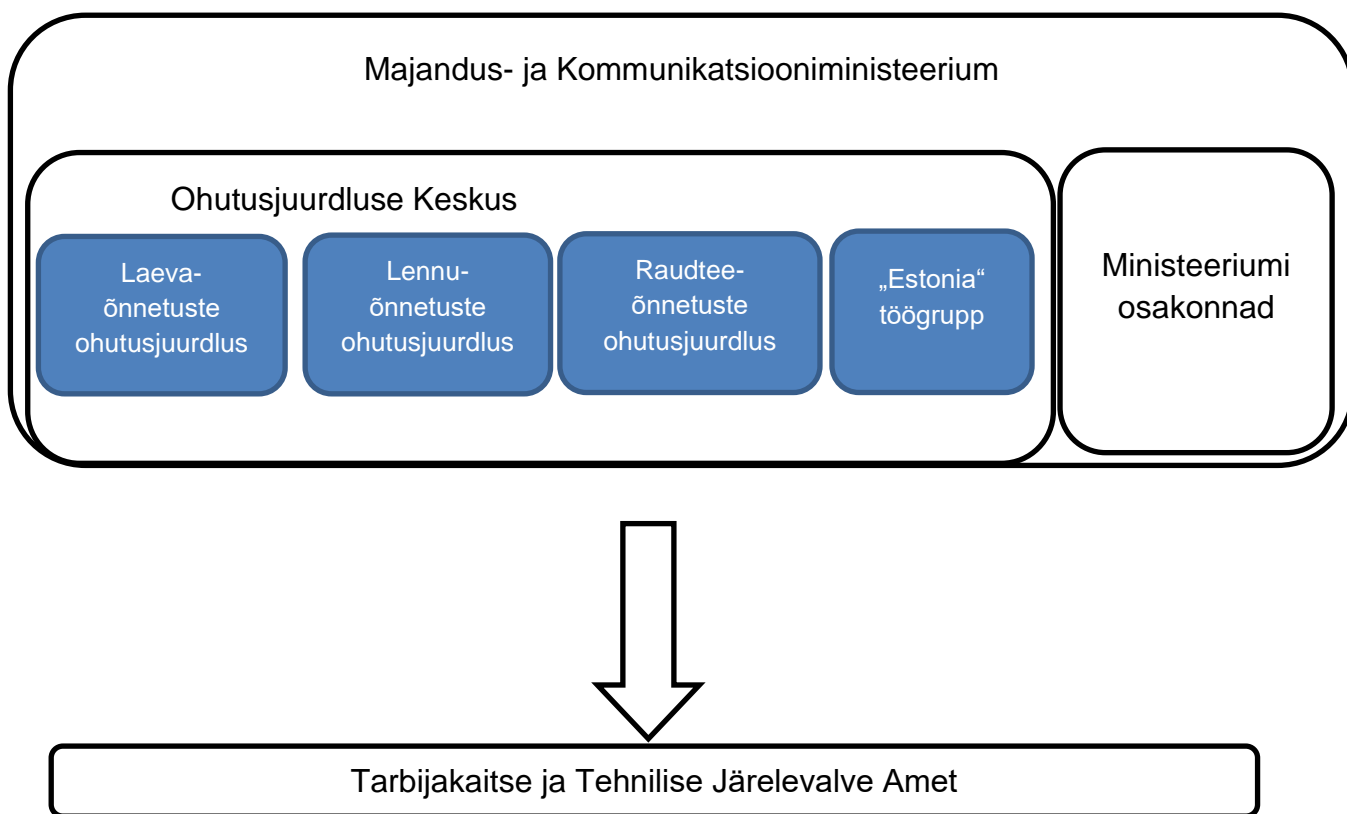
Ohutusjuurdluse Keskus on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi orgaaniliseks osaks. Ainukese struktuuriüksusena ministeeriumi koosseisus ei kanna Ohutusjuurdluse Keskus osakonna nimetust. Suuremad osakonnad on jaotatud talitusteks. Vähesed ametnike hulga tõttu Ohutusjuurdluse Keskuses talitused puuduvad. Samas on tänu spetsiifilisi eriülesandeid täitval OJK-l osakondadest suuremad õigused ja ta on õiguslikult iseseisvam.

Vabariigi Valitsuse otsuse alusel jätkus 2023. aastal 1994. aasta septembris sügistormis reisiparvlaeva Estonia hukkumise asjaolude esialgne hindamine. Estonia huku asjaolude hindamine toimub eraldiseisva eelarve alusel ja aruandlusaasta jooksul seda ei lõpetatud. Tähtajaliste töölepingute alusel töötavad eelmise aasta 8 spetsialisti asemel 3 spetsialisti, kes teevad koostööd Soome ja Rootsi



ohutusjuurdlusasutuste vastavate töögruppidega. Estonia töögrupp töötab eraldi ülejäänud OJK ametnikest.

Tallinna aadressil Suur-Ameerika 1 asuvas hoones, kus paikneb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, asub ka mitmeid teisi ministeeriume, milleks on Rahandusministeerium, Justiitsministeerium, Sotsiaalministeerium, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ning Kliimaministeerium. See on võimaldanud ratsionaalse rahalise kulu ja töökorralduse huvides luua ühisosakonna. Ühisosakond on formaalselt Rahandusministeeriumi koosseisu kuuluv struktuuriüksus. Ühisosakonda kuulub haldustalitus, kinnisvaratalitus, dokumendihaldustalitus ja õigustalitus. Kõik talitused teenindavad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Rahandusministeeriumi, Justiitsministeeriumi ja Sotsiaalministeeriumi. Ühisosakonna haldustalitus teenindab Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi, kuid ei teeninda Kliimaministeeriumi ja õigustalitus teenindab Kliimaministeeriumi, kuid ei teeninda Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi.



Joonis 1. Ohutusjuurdluse Keskus ministeeriumi struktuuris.

Ohutusjuurdluse Keskus ei asu Tallinnas ministeeriumi peahoones. Ta jääb ministeeriumi peahoonest ligi 3 km kaugusele aadressiga Tartu maantee 85. Ohutusjuurdluse Keskuse tööd juhib juhataja. OJK-s töötavad ametnikud on



koosseisulised. Iga ametnik vastutab talle ainuomaselt kinnitatud transpordivaldkonna ohutusjuurdluste korraldamise eest.

Valdkonnas toimuvate juhtumite ohutusjuurdluste korraldamise eest vastutava ametniku ametinimetus sisaldab selle transpordiliigi nimetust. Oma valdkonnas on ametnik ohutusjuurdluse läbiviimisel iseseisev ja ta peab täitma temale pandud ülesanded tähtaegselt ja kvaliteetselt. Seadusega on sätestatud teatud ametialase informatsiooni konfidentsiaalsusest kinnipidamine. Teise transpordiliigi ametnikud võivad vajadusel kolleegi ohutusjuurdlustes assisteerida. Kõik ametnikud on töölt eemaloleku aja jooksul piiratud ulatuses kolleegi poolt asendatavad. Asendamine dokumenteeritakse digitaalses dokumendihalduses. Eemaloleku lõppedes saab ametnik kogu asjassepuutuva teabe, et tööd jätkata ja lõpule viia.

Ainult Ohutusjuurdluse Keskusel on Eestis õigus ohutusjuurdluste korraldada.

Ohutusjuurdlus on samaaegselt paralleelselt toimuvast sama juhtumi ükskõik millisest teisest uurimisest või menetlusest sõltumatu. Ohutusjuurdlus on täielikult iseseisev protsess. Ohutusjuurdluse sõltumatus säilitatakse ka ükskõik millise koostöö korral sama juhtumi teiste menetlemistega. Ohutusjuurdlusega ei ole seotud ükski muu uurimine ega menetlusprotsess õiguskaitse, järelevalve või muu organi ja institutsiooni poolt. Ohutusjuurdluse sisu ja tulemuste üle otsustab vaid OJK.

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalas eraldi eelarve, struktuuri ja juhtkonnaga iseseisev riigiasutus. TTJA täidab Eestis raudteevaldkonna ohutuasutuse ja regulaatori ülesandeid.

Kõik raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtted ning muud raudteeinfrastruktuuri ja raudteeveeremit valdavad või omavad ettevõtted on tootmisettevõtetena eraldiseisvad juriidilised isikud. Peale 2023. a kevadel toimunud parlamendivalimisi moodustati Kliimaministeerium. Alates 1. juulist 2023 viidi kolm riiklikku raudteeettevõtet Kliimaministeeriumi haldushalasse, kes on ühtlasi nende aktsiate hoidja. Nendeks on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtte AS Eesti Raudtee (EVR), raudteekaubaveo-ettevõtte AS Operail ja raudteereisiveo-ettevõtte AS Eesti Liinirongid (Elron). Ülejäänud infrastruktuuri- ja operaator-ettevõtete omanike seas Eesti riik ei osale. Ohutusjuurdluse Keskuse ja raudtee-ettevõtete vahelised suhted on reguleeritud seaduste ja määrustega.



2. Protsessid ohutusjuurdluses

2.1 Uuritavad juhtumid

Raudteeohutust mõjutavate juhtumite kohustuslike ohutusjuurdluste korraldamine Ohutusjuurdluse Keskuse poolt on sätestatud „Raudteeseaduses“. Eestis kehtib raudteeohutust mõjutavate juhtumite loetelu, mis on identne jaotusega Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivis (EL) 2016/798, 11. maist 2016 raudteeohutuse kohta. Raudteeohutust puudutav terminoloogia on kooskõlas direktiivis kasutatavaga.

Raske ehk tõsise õnnetusjuhtumi ohutusjuurdluse peab Ohutusjuurdluse Keskus algatama viivitamata. Kui toimunud õnnetusjuhtum või vahejuhtum oleks võinud teatud tingimustel põhjustada tõsise õnnetusjuhtumi, samuti üleeuroopalise raudteesüsteemi all-süsteemi või koostalituse komponendi tehnilise rikke, siis on OJK-l õigus algatada ohutusjuurdlus. Otsuse langetamisel peab OJK arvesse võtma õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi tõsidust ja seda, kas see on osa õnnetusjuhtumite või vahejuhtumite seeriast, mis mõjutavad süsteemi kui tervikut ja selle mõju raudteeohutusele. Samuti arvestab OJK õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi ohutusjuurdluse algatamisel Euroopa Liidu teise liikmesriigi ohutuasutuse, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja esitatud taotlusi.

Lisaks seadusele ja ministri määrusele on Ohutusjuurdluse Keskuses välja töötatud ja kasutusele võetud töökorralduslik „Ohutusjuurdluse käsiraamat“. OJK vaatas 2023. aastal käsiraamatu läbi ja kaasajastas seda. Dokument on registreeritud 6. novembril 2023 dokumendihaldussüsteemis Delta. Käsiraamat sisaldab ühte valdkonnaülest lisa AMR1 „Ärakuulamine, küsitlemine ja ütluste võtmine“. Raudteevaldkonna kohta sisaldab käsiraamat 7 lisa, mis on tähistatud tähega R ja vastava järjenumbriga. Lisad omavad järgmisi pealkirju: Ohutusjuhend OJK kaastöötaja töötamisel raudteevõrgustikul raudtee ohutsoonis, Kogumist vajava tehnilise tõendusmaterjali andmestik (Checklist) raudteel toimunud juhtumi korral, Tunnused raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluse alustamisotsuse vastuvõtmiseks ja arvamuse kujundamiseks, Ohutusjuhtimise süsteemi analüüs raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluses, Juhtumi põhjused ja soovitude menetlemisprotsessi jälgimine, Inimteguri analüüs raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluses, Raudteeõnnetuste uurimise alustamise manuaal. Käsiraamatu lisad annavad ohutusjuurdlust läbiviivale isikule praktilist laadi suuniseid, kuidas ühes või teises olukorras oma seisukoht kujundada, millele tähelepanu pöörata.

Käsiraamatu lisa R3 pealkiri on „Tunnused raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluse alustamisotsuse vastuvõtmiseks või arvamuse kujundamiseks“. Selles kirjeldatakse, kuidas toimub juurdluse alustamise või mitteamustamise otsuse



vastuvõtmise protsess ja millele selle käigus tähelepanu pööratakse. Samas nähakse lisaks õiguslikele alustele ette ka otsustusprotsessi juurde kuuluv juhtumi riskipõhine hindamine. Juhtumi kohta ohutusjuurdluse täiendava teabe kogumise käigus hindab OJK juhtumi riskipotentsiaali, hukkunute või vigastatute arvu, raudtee-ettevõtte seadme rikke tõttu, raudtee-ettevõtja teadmisel raudteel viibiva või töötava inimese hukkumist, raudteelase ilmset eksimust või tähelepanematust juhtumi oletatava põhjusena, samatüübiliste juhtumite asjaolusid, raudteeveeremi otsasõitu inimgrupile sõltuvalt vigastatute ja hukkunute arvust.

2.2 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid

Institutsioonide, ettevõtete, asutuste ja üksikisikute kaasamine ohutusjuurdlusesse on reglementeeritud sätetega „Raudteeseaduses“ ja ministri määruses ohutusjuurdluse korra kohta. Kaasamine ja koostöö toimub ainult konkreetse ohutusjuurdluse juhtivuurija juhtimise ja järelevalve all. Juhtivuurija ülesandeid täidab OJK vastava valdkonna vanemuurija. Kaasamise põhimõtted ja printsiibid kehtivad kõigile osapooltele. Ohutusjuurdlusalaste otsuste langetamise protsessi sekkumine on seadusega keelatud ükskõik kelle võimaliku huvi korral seda mõjutada. Kaasamise eesmärgiks on eelkõige juhtumi ning sellega seonduvate asjaolude kohta piisava teabe saamine ning ohutusjuurdluse nõutaval tasemel läbiviimine. Raudtee-ettevõtjad ja kolmandad isikud on kohustatud OJK nõudmisel esitama nende valduses oleva asjassepuutuva teabe. Kui ohutusjuurdluse läbiviimiseks on moodustatud komisjon, siis võib ohutusjuurdlust teostada mitu ametiisikut, kellel on õigus küsitleda juhtumiga seotud raudteetöötajaid ja teisi tunnistajaid. Ohutusjuurdlust teostaval ametiisikul on seaduslik õigus juurdluse toimingutega seotud kohustuste täitmise tagamiseks teha kohustatud isikule ettekirjutus. Selle täitmata jätmise korral võib ohutusjuurdlust teostav ametiisik rakendada juriidilisele isikule sunniraha kuni 60000 eurot ja füüsilisele isikule 1500 eurot.

Ohutusjuurdluse Keskuse, Politsei- ja Piirivalveameti, Riigiprokuratuuri, Päästeameti ja Häirekeskuse vahel on sõlmitud ühine koostöökokkulepe 2015. aasta kevadel. Koostöökokkulepe sätestab ohutusjuurdlusega seotud asutuste koordineeritud tegevuse osapoolte ühist huvi pakkuvate juhtumite menetlemisel. Koostööpartnerid tagavad vastastikku kriminaaluurimise ja ohutusjuurdluse segamise vältimise. Koostöökokkuleppe kohaselt saadab Häirekeskus OJK meiliaadressile juhtumist teadasaamisel koheselt teate, mis jõuab kõigi OJK ametnike meilboksi. Häirekeskus saatis 2023. aastal OJK-le juhtumitest teateid valikuliselt. Ohutusjuurdluse Keskus ei saanud Häirekeskuselt kõigi talle teada olevate raudteel toimunud juhtumite kohta teavet. Politsei- ja Piirivalveamet ning Päästeamet kindlustavad võimalusel sündmuspaiga turvamise. Vajadusel antakse peale päästetööde lõppu OJK-le abi uurimistoimingute läbiviimisel. Osapooled võimaldavad üksteise juurdepääsu tõenditele ja faktilisele teabele, kui see ei ole seadusega keelatud.



Kriminaalmenetluses kogutud teabe väljastamise otsustab prokuratuur. Infore juurdepääsu tagamine ja nende avaldamine ei tohi kahjustada ohutusjuurdluse ega kriminaalmenetluse kulgemist. Vajadusel konsulteerivad osapooled üksteisega ja vahetavad võimaluse piires informatsiooni. Kriminaalmenetlus ja ohutusjuurdlus toimuvad eraldi ka siis, kui tehakse omavahel koostööd.

Praktilistele kogemustele tuginedes on aastate jooksul ohutusjuurdluse käigus välja kujunenud toimivad koostöömeetodid erinevate ettevõtete, asutuste, institutsioonide ja eraisikutega. Ohutusjuurdluse Keskusel on sõlmitud koostöölepingud Euroopa Liidu liikmesriikidest põhjanaabri Soome ja lõunanaabri Läti ohutusjuurdlusasutustega.

Kui õnnetusjuhtumiga on seotud Euroopa Liidu teises liikmesriigis asutatud ja litsentseeritud raudtee-ettevõtja ning raudteeohutust mõjutava juhtumiga seotud selles liikmesriigis registreeritud või hooldatud raudteeveerem, näeb seadus ette kutsuda ohutusjuurdluses osalema selle riigi uurimisorganid ja neile antakse juurdepääs asjakohasele teabele. Seni on puudunud vajadus seda sätet rakendada. Samuti ei ole olnud vajalik paluda teise liikmesriigi ohutusjuurdlusasutuse ja Euroopa Raudteeameti abi eriteadmiste osas tehnilise kontrolli ja analüüsi tegemiseks ning hinnangute andmiseks, kuigi seadus seda võimaldab.

Juhtivuurija omab ohutusjuurdluse läbiviimisel kõiki volitusi, et otsustada ja vastutada kaasamise, hangitud teabe interpreteerimise ja faktide ning teadmiste ja asjaolude süsteemse käsitlemise üle. Ohutusjuurdluses hangitud teave ja selle kasutusega saadud tulemused kajastuvad uurimisaruande sisus. Juhtivuurija kontakteerub ohutusjuurdluse käigus kõigi asjaosalistega, kuulab ära nende arvamused ja seisukohad, esitab vajadusel täpsustavaid küsimusi. Enne juurdluse lõppu väljastab juhtivuurija asjaosalistele ohutusjuurdluse aruande mustandi, millel on märge „ametialaseks kasutamiseks“. Ohutusjuurdluse aruande mustand või esialgne versioon sisaldab kogu materjali vastavalt komisjoni rakendusmäärusele 2020/572, mille kohta toimub kokkulepitud ajal asjaosalistega, kelleks on asutuste, ettevõtete, institutsioonide esindajad ja huvi korral üksikisikud, viimane arutelu. Arutelu käigus kuulatakse ära asjaosaliste kõik arvamused ja seisukohad ning väljendatakse juhtivuurija eestvedamise ohutusjuurdlusel seisukohti. Viimase arutelu tulemusena täpsustatakse veel üksikuid võimalikke ebakõlasid juurdlusaruandes. Arutelu järgselt vormistab juhtivuurija lõplikult ohutusjuurdlusaruande, mille järel see avaldatakse.

Alates ohutusjuurdluste korraldamise algusaastast 2004 ei ole juhtivuurija ega ükski uurimiskomisjoni liige kunagi osalenud politsei kriminaaluurimises, raudtee-ettevõtte siseses juhtumi uurimises, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti väärteomenetluse ega ühegi teise asutuse poolt teostatud antud sama juhtumi ükskõik millises menetlemises ega uurimises. Samuti ei ole ükski nimetatud uurimises osalenud isik osalenud ühegi juhtumi ohutusjuurdluses.



2.3 Ohutusjuurdluse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis

Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi menetlemine Ohutusjuurdluse Keskuse poolt algab hetkest, kui raudtee-ettevõtte edastab OJK-le suulise esmateate. Häirekeskuselt saabub neile teada saadud esmateade toimumisfaktist koheselt OJK info meilboksi. Raudtee-ettevõtjalt edastatakse suuline esmateade telefoni teel tavaliselt häirekeskuse teatest veidi hiljem. Raudtee-ettevõtjale on selleks ajaks juba esialgne ülevaade juhtumi kohta ettevõttesiseselt olemas. Häirekeskus saadab OJK meiliaadressile teabe kõigist õhus, vees ja raudteel talle teada saanud juhtumitest ööpäevaringselt. Raudteevaldkonnast saabub viivitamata teade raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või selle valdajalt ja raudteeveo-ettevõtjalt ning järelevalve toimingute käigus teatavaks saanud juhul Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametilt avalikustatud sidevahendi kaudu. Avalikustatud sidevahendiks on ööpäevaringselt raudteeõnnetuste uurija kasutuses olev telefon. Kolme tööpäeva jooksul peale esmateate edastamist, saadab raudtee-ettevõtja meili teel õnnetusjuhtumi ja tõsise õnnetusjuhtumi korral OJK-le vormikohase kirjaliku teate. Kirjalik teade sisaldab juhtumi toimumiskoha, veeremi, ohvrite ja kannatanute, tagajärgede, rakendatud meetmete täpsustatud ja kontrollitud faktilisi andmeid. Lisaks esitatakse siin ka juhtumi lühikirjeldus ja teate koostamise ajaks teada saadud põhjused. Vahejuhtumi kohta esitab raudtee-ettevõtja OJK soovi korral talle samuti kolme tööpäeva jooksul lisateabe ettekande vormis. Ettekanne vahejuhtumi kohta on sisult analoogne teatega õnnetusjuhtumist. Kõik OJK-sse saabunud dokumendid säilitatakse tugiteenuse korras süstematiseeritult ministeeriumi digitaalses dokumendihalduse süsteemis „Delta“.

Aastatepikkuse koostöö tulemusel on kujunenud välja pragmaatiline ja ratsionaalne kokkulepe ettevõtjatega, mis võimaldab ohutusuurija kiireimat teavitamist juhtumist, et välistada ööpäevast OJK üldist valvetelefoni asjatult koormata. Raudtee-ettevõtja saab raudteeohutust mõjutavast juhtumist oma ettevõttesiseste teabekanalite kaudu alati koheselt teada. Tema edastab juhtumist esmateate telefoni teel raudteeõnnetuste ohutusjuurdlusega tegelevale ametnikule. Vahelüli OJK valvetelefoni näol ei ole otstarbekas, kuna raudteeohutust mõjutavaid juhtumid toimuvad suhteliselt harva. Lisaks peab saabunud teatele niikuinii oma hinnangu andma raudteeõnnetuste ohutusjuurdlusega tegelev ametnik. Valvetelefonile helistatakse juhul, kui helistajal ei ole ohutusjuurdlust teostava ametniku telefoninumber teada. Seda on alates 2004. aastast juhtunud vaid mõnel korral. Raudteeõnnetuste ohutusjuurdlustega tegelev ametnik hindab koheselt juhtumi asjaolusid, esitab täiendavaid küsimusi ja vajadusel palub mõne asjaolu täpsustamist, kuid kokkuvõttes võtab esmateate teadmiseks. Koosõlas raudteeseaduse ja ohutusjuurdluse käsiraamatuga annab ohutusjuurdlusega tegelev ametnik esialgse hinnangu juhtumile ja edastab teabe OJK



juhatajale ettepanekuga alustada või mitte alustada ohutusjuurdlus. Kui vajaliku täpsustava lisateabe hankimine nõuab rohkem aega, siis teeb ametnik OJK juhatajale ettepaneku juurdluse alustamisotsuse edasilükkamiseks. Sündmuskohale mineku vajadus otsustatakse esialgse suulise teate alusel. Kui juhtum osutub suulise esmateate põhjal tõsiseks, siis teatab ametnik sellest OJK juhatajale telefoni teel koheselt, muudel juhtudel piirdub edastatud meiliga. Saadud teadete üle peab raudteeõnnetuste ohutusjuurdluste eest vastutav ametnik arvestust. Ta kogub ja säilitab kontsentreeritud teabe tabelina oma andmebaasis. Vajadusel kontakteeruvad ohutusjuurdlust teostav ametnik ja OJK juhataja esmaste asjaolude täpsustamiseks korduvalt. Juhataja seisukoht raudteeõnnetuste uurimisega tegelevale ametnikule on ohutusjuurdluse alustamise kohta lõplik ja kohustuslik.

Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi ohutusjuurdluse alustamine otsustatakse kahe kuu jooksul pärast juhtumi kohta teate kättesaamist. Ajaline kriteerium Ohutusjuurdluse algatamisotsuse tegemiseks on sätestatud „Raudteeseaduses“ §50 lõikes 5, mis lähtub direktiivist 2016/798 raudteeohutuse kohta. Hiljemalt nädal peale ohutusjuurdluse alustamisotsuse vastuvõtmist edastab raudteeõnnetuste uurija vormikohase teabe Euroopa Raudteeametile (ERA). Vorm teabe edastamiseks on kehtestatud ERA poolt. ERA teavitamiskohustus on sätestatud „Raudteeseaduse“ §50 lõikega 7. Seni ei ole Eesti kordagi ületanud Euroopa Raudteeametit ohutusjuurdluse alustamise teavitamisest kehtestatud tähtaega.

Kõigi Ohutusjuurdluse Keskuse poolt korraldatud erinevate transpordiliikide õnnetus- ja vahejuhtumite ohutusjuurdlused toimuvad ühtse multimodaalse lähenemisviisi alusel. Ühtne lähenemisviis on määratletud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 72 „Ohutusjuurdluse kord“ ja selle alusel OJK juhataja kinnitatud töökorraldusliku „Ohutusjuurdluse käsiraamatuga“. Käsiraamat koosneb ühisest üldosast ja lisadest, mis võivad olla ühised kõigile kolmele transpordivaldkonnale või ainult valdkonnaspetsiifikat arvestav.

Kogu ohutusjuurdluse korraldab valdkonnapõhine uurimisala ametnik - vanemuuriija, kes täidab sel ajal juhtivuriija ülesandeid. Juhtivuriija teavitab kõiki asjaosalisi ohutusjuurdluse alustamisest ja kavandab visandi selle läbiviimiseks. Ta võib teha ohutusjuurdluse käigus visandisse muudatusi ja täpsustusi, kuid vastutab tervenisti kogu ohutusjuurdluse läbiviimise ja selle kvaliteedi ning nõuetega vastavuse eest. Juhtivuriija korraldab andmete ja asitõendite kogumise, säilitamise, analüüsimise, ekspertiiside tellimise samuti suhtlemise kõigi vajalike isikute ja organisatsioonidega. Juhtivuriija korraldab ja teostab kõik vajalikud uurimistegevusega seotud toimingud. Vajadusel võib eriti tõsiste õnnetusjuhtumite korral Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja moodustada ohutusjuurdluse läbiviimiseks komisjoni. Komisjoni moodustamiseks on välja töötatud sellekohane vorm. Tööjaotuse komisjoni liikmete vahel ja kavandatavad uurimissuunad otsustab komisjon.

Ohutusjuurdluse Keskus koostas 2023. a sügisel eri transpordivaldkondade jaoks mittekoosseisuliste ekspertide nimekirja. Selleks töötati välja töökorralduslik



ekspertide kaasamise juhend. Eksperti kaasamise otsustab valdkonna vanemuurija või OJK juhataja, kui selleks on tekkinud kiireloomuline ja operatiivne vajadus. Ekspert vormistatakse tööle käsunduslepingu alusel. Enne käsunduslepingu vormistamist annab potentsiaalne ekspert iga kord eraldi nõusoleku selle juhtumi kohta oma teadmisi rakendada. Raudteevaldkonnas andsid nõusoleku end ekspertide nimekirja lülitamiseks 7 isikut.

Juhtivuuriija on vaba endale sobiva tööstiili ja meetodite valikul. Valiku õigsus sõltub sellest, kui oskuslikult, ratsionaalselt ja antud konteksti enam sobivaid meetodeid on eesmärgile jõudmiseks rakendatud. Juhtivuuriija on aktiivseks pooleks nii kommunikatsioonivahendite ja meetodite valiku tegemisel, kui ka füüsiliste ja juriidiliste isikutega suhtlemisel. Eesmärgiks on selgitada välja juhtumi põhjused ja asjaolud koostöös kannatanute, riigi- ja omavalitsuse asutuste, ettevõtete ja organisatsioonidega. Suuliselt hangitud olulisem teave salvestatakse ja kirjalik teave säilitatakse dokumendihalduse süsteemis Delta. Raudtee-ettevõtjad säilitavad kõik asitõendid ja esemete detailid, tehnilised sõlmed, dokumendid ja infosalvestusseadmete salvestised ning muu teabe, mis võib juhtumi põhjuste väljaselgitamisel oluliseks osutada. Juhtivuuriija nõudmisel esitavad nad need OJK-le. Ohutusjuurdluse käigus tehakse kindlaks juhtumi põhjused ja asjaolud, milleks järgitakse Euroopa Komisjoni rakendusmäärusega 2020/572 uurimisaruannete koostamisel järgitava aruandestruktuuri kohta kehtestatud nõudeid. Juhtumi põhjuste kindlaksmääramisel arvestatakse ka ohutusjuurdluse käsiraamatu lisa R5 sätestatud. Tavaliselt väljastab ohutusjuurdluse kohta käivat teavet juhtivuuriija. Kokkuleppel võib seda teha ka juurdluskomisjoni liige või OJK juhataja. Ohutusjuurdluse Keskuse nimel tehakse püsivalt kõrge riski ilmnemisel ohuhoiatust.

Ohutusjuurdluse käsiraamatu ühine lisa AMR1 annab juhised, kuidas kuulata ära, küsitleda ja võtta ütlust asjasse puutuvatelt isikutelt ning osapooltelt, millistest eesmärkidest lähtutakse, kuidas kuulamistoiminguid kavandatakse ja läbi viiakse ning dokumenteeritakse. Ohutusjuurdlus korraldatakse nii avalikult kui võimalik. Avalikustamine ei tohi segada juhtumi põhjuste kindlakstegemist ega ohutuse suurendamiseks vajalike soovitude väljatöötamist. Kõigil asjaosalistel, kelle poole juhtivuuriija pöördub või kes ise juhtivuuriija poole pöörduvad, on võimalik väljendada oma arvamusi, hoiakuid, suhtumisi ning arusaamu ohutusjuurdluse ja selle tulemuste kohta. Teave, millele „Avaliku teabe seaduse“ alusel on kehtestatud juurdepääsu piirang, ei avalikustata juurdluse käigus ega hiljem. Avalikustamise piirangud on seaduses sätestatud kindlate tähtaegadega.

Enamasti on raudteeohutust mõjutavate juhtumite asjaolude seas olulisel kohal inimese käitumisest tulenevad seosed. Ohutusjuurdluses antakse inimteguri osatähtsusele ja mõjule juhtumise hinnangud rakendusmäärusega 2020/572 kehtestatu ja ohutusjuurdluse käsiraamatu lisa R6 suuniste alusel.

Raudtee-ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi toime ja mõju uuritava juhtumi taustal on oluline raudteeliiklusohutuse tagamisel. Ohutusjuurdluse käigus hinnatakse ettevõtte



ohutusjuhtimise süsteemi neid osi, mis on seotud uuritava juhtumiga. Suunised selleks, millele tähelepanu pöörata, annab ohutusjuurdluse käsiraamatu lisa R4. Kui uuritava juhtumi asjaolud ei ole seotud raudtee-ettevõtte juhtimisega, siis antakse ohutusjuurdluse käigus hinnang vaid raudtee-ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi toimimisele asjaolude väljaselgitamisel ja tagajärgede likvideerimisel. Juhtumiga seotud muude ettevõtete ohutusjuhtimine ei kuulu reeglina ohutusjuurdluse kompetentsi.

Juhtivuurija vastutab ohutusjuurdluse aruande õigeaegse ja vormikohase valmimise eest. Aruandes tehtud soovitusi menetlevad adressaadid, kellele soovitused olid suunatud. Kord aastas esitab menetleja OJK-le eelmisel aastal talle tehtud soovituste põhjal aruande menetlemise hetkeseisust või lõplikest tulemustest. Aruanne on aluseks ohutusjuurdluste eelmise aasta kokkuvõtete tegemisel. OJK jälgib toimuvat menetlusprotsessi enne soovituse saanud adressaadi poolt aruande esitamist. Sel eesmärgil võtab juhtivuurija soovituse adressaadiga ühendust. Menetlusprotsessi jälgimine juhtivuurija poolt on sätestatud ohutusjuurdluse käsiraamatu lisas R5.



3. Ohutusjuurdlused

3.1 Lõpetatud ohutusjuurdluste ülevaade

Aasta jooksul saabus Ohutusjuurdluse Keskusesse 12 teadet õnnetusjuhtumitest ja 6 teadet vahejuhtumitest. Õnnetusjuhtumitest 7 toimusid raudteeülesõidukohal, 5 otsasõitu inimesele. Tõsiseid õnnetusjuhtumeid ei esinenud. Aruanne ei sisalda teavet raudteel toimunud enesetappude kohta.

Eelmisel, 2022. aastal teavitati Ohutusjuurdluse Keskust 17 õnnetusjuhtumist ja 7 vahejuhtumist. 2021. aastal ja 2020. aastal teavitati OJK-d vastavalt 8 ja 10 õnnetusjuhtumist. Teavitatud vahejuhtumite arv oli samadel aastatel 5 ja 1. Koroonaeelsetel aastatel 2019, 2018 ja 2017 edastati OJK-le vastavalt 19, 33 ja 24 esmateadet raudteeliiklusõnnetustest. Vahejuhtumitest saabus samadel aastatel 5, 9 ja 3 teadet.

Aasta esimese kuu lõpus, 30. jaanuaril lõpetati 2022. aasta 11. märtsil 2022 Ropka raudteeülesõidukohal toimunud tõsise raudteeliiklusõnnetusjuhtumi ohutusjuurdlus. Ohutusjuurdluse aruanne esitati soovitude menetlemiseks ohutuasutusele Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile, raudteeinfrastruktuuri-ettevõttele AS Eesti Raudtee, raudteeveo-ettevõttele AS Eesti Liinirongid (Elron) ja Häirekeskusele.

Kokkuvõte 2023. a. lõpetatud ohutusjuurdlustest

Tabel 1

Uuritud juhtumite liigitus	Juhtumite arv	Kannatanuid		Ligikaudsed kahjud (EUR)	Suundumus võrreldes eelmise aastaga
		Surma- saanuid	Raskelt vigastatuid		
Tõsine õnnetusjuhtum	1	-	2	2 000 000	suurenemine
Vahejuhtum	-	-	-	-	-



3.2 2023. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused

Ohutusjuurdluse Keskuses lõpetati aruandlusaastale eelneval aastal alustatud ühe tõsise õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlus. Ohutusjuurdluse läbiviimine jäi normikohase ühe aasta ajalimiidi piiresse. Samuti on kõik seni läbiviidud ohutusjuurdlused on toimunud ettenähtud ühe aasta jooksul.

2023. aastal lõpetatud ohutusjuurdlused

Tabel 2

Toimumise kuupäev	Uuritava juhtumi nimetus (juhtumi liigitus ja asukoht)	Õiguslik alus	Lõpetamise kuupäev
11.03.2022	Reisirongi kokkupõrge veokiga Ropka automaatselt seadistatud raudteeülesõidukohal AS Eesti Raudtee taristul km 436,018	i	30.01.2023

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

Aasta jooksul on toimunud kõigi teada saadud õnnetus- ja vahejuhtumite asjaolude esialgne hindamine. Ühtegi ohutusjuurdlust ei alustatud.

2023. aastal alustatud ohutusjuurdlused

Tabel 3

Toimumise kuupäev	Uuritava juhtumi nimetus (juhtumi liigitus ja asukoht)	Õiguslik alus
-	-	i

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

Ropka raudteeülesõidukohal toimunud veoki ja reisirongi kokkupõrge kvalifitseerus tõsiseks õnnetusjuhtumiks, kuivõrd Ohutusjuurdluse Keskus hindas õnnetusjärgselt tekitatud kahju suuruseks vähemalt 2 miljonit eurot.

3.3 2023. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõtte

Ropka 11.03.2022

Reedel, 11. märtsil 2022 kell 17:35 toimus AS Eesti Raudtee (EVR) infrastruktuuril Lõuna-Eestis üherööpmelisel teosal asulavälisel automaatselt seadistatud (aktiivsel) Ropka raudteeülesõidukohal (km 436,018) AS Eesti Liinirongid (Elron) Tartu – Valga reisirongi nr 0334 kokkupõrge OÜ Reinpaul veoki Scania 450 poolhaagisega KNAPEN K100. Kokkupõrke tagajärjel sai raskemaid kehavigastusi 2 reisijat ja kergemaid kehavigastusi 6 reisijat. Rong läks rööbastelt maha, Kahjustusi sai raudteeveerem, infrastruktuur ja veok koos haagisega.



Foto 1. Vaade õnnetuspaigale peale kokkupõrget

Elroni kahe vaguniga diiselrong Stadler Flirt DMU 2233 on varustatud B-klassi ALSN-tüüpi signalisatsiooni-kontroll-juhtimissüsteemiga VEPS. ALSN koodid liiguvad vedurifoori mööda rööbasahelat. Rong lähenes ülesõidukohast 470 m kaugusel asuvale Ropka jaama reisijateveo platvormile, kus pidi toimuma plaaniline peatus. Rongi kiirus oli kiirpidurduse sooritamise hetkel enne ülesõidukohale jõudmist 79,5



km/h, kui lubatud kiirus on 120 km/h. Veeremijuht juhendus mõnda aega enne raudteeülesõidukohale jõudmist eeskirjade kohaselt teefooride näitudest, kuna ootamatult oli kadunud šunt. ALSN koodid ei jõudnud vedurifoori.

Veok Scania R450 koos poolhaagisega KNAPEN juht oli ülesõidukohale lähenedes hakanud kiirust sujuvalt vähendama. Automaatselt seadistatud ülesõidufoor autojuhile keelavat punast signaali ei edastanud. Kokkupõrke hetkel rongiga oli veoki kiirus 65 km/h, lubatud kiirus oli 90 km/h. Šunt taastus ja ülesõidufoor hakkas autojuhile keelavat signaali edastama, kui rong oli ülesõidukohast 33 m kaugusel ja autol oli ülesõidule jõudmiseni aega 2 sekundit. Veok Scania jõudis ülesõidukoha enne kokkupõrget rongiga ületada, kuid rong sõitis kokkupõrkesse poolhaagisega KNAPEN. Rong haakus haagisesse, mis haaras ta endaga kaasa ja viis rongi rööbastelt maha.

Rongiliiklus peatati 25 tunniks ja 06 minutiks. Sündmuskohale kutsuti päästeteenistus ja kiirabi. Reisijad viidi sihtkohtadesse bussiga. Kui OhutusjuurdLuse Keskus oli õnnetusjuhtumi kahjud hinnanud suuremaks, kui 2 miljonit eurot, alustas OJK tõsise õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlust.

3.4 OhutusjuurdLuste kommentaarid

Viimase viie aasta jooksul raudteeõnnetusjuhtumite ohutusjuurdLustes vigastatute ja hukkunute arvu iseloomustab järgmine tabel:

Vigastatute ja hukkunute üldarv

Tabel 4

Aasta	Hukkunuid	Vigastatuid maanteeõidukis/ neist raskelt	Vigastatuid raudteeveeremis/ neist raskelt
2019	-	-	-
2020	-	-	-
2021	-	-	-
2022	-	-	8/2
2023	-	-	-
Kokku	-	-	8/2

Vigastatute ja hukkunute arvu jaotust viimase viie aasta jooksul uuritud juhtumites selgitab järgmine tabel:

**Vigastatuid ja hukkunuid personaalse jaotuse järgi**

Tabel 5

Personaalne jaotus		Aasta, hulk				
		2019	2020	2021	2022	2023
Hukkunuid	Reisijad	-	-	-	-	-
	Personal	-	-	-	-	-
	Kolmandad isikud	-	-	-	-	-
	Kokku	-	-	-	-	-
Vigastatuid	Reisijad	-	-	-	8	-
	Personal	-	-	-	-	-
	Kolmandad isikud	-	-	-	-	-
	Kokku	-	-	-	8	-

3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2019 – 2023)

Viimase viie aasta jooksul on toimunud 1 õnnetusjuhtum, mille kohta avati ohutusjuurdlus.

11. märtsil 2022 toimus tõsine raudteeliiklusõnnetus Lõuna-Eestis Ropka automaatselt seadistatud raudteeülesõidukohal. Ohutusjuurdlus lõpetati 2023. aastal.

Ohutusjuurdluse Keskus kogub iga talle teada antud õnnetusjuhtumi kohta informatsiooni. Selleks teeb ta koostööd raudtee-ettevõtete kui ka teiste asutustega. Esialgse hindamise käigus kujundab OJK oma üldise seisukoha juhtumi mõju kohta ohutusolukorrale. Suhteliselt väikese iga-aastase õnnetusjuhtumite koguhulga tõttu ei näita viie aastane statistika alati trendi pikemas perspektiivis. Selle aja jooksul toimuvad enamasti arvulised kõikumised ei ole usaldusväärsed suuremate üldistuste tegemiseks. Üksikutel aastatel toimunud õnnetuste hulk ja korraldatud ohutusjuurdlused kajastavad hetkeolukorda raudteeliikluses tervikuna. Raudteeliikluse ohutuses kajastuvaid usaldusväärsed trende väljendab uuritud raudteeõnnetuste statistika, mis tundub ületab viie aastase horisondi.



Uuritud juhtumid aastate lõikes

Tabel 6

Juhtumi nimetus		Aasta, uurimiste arv					
		2019	2020	2021	2022	2023	Kokku
Art 19.1,2	Rongide kokkupõrge	-	-	-	-	-	-
	Rongi kokkupõrge takistusega	-	-	-	-	-	-
	Rongi rööbastelt mahaminek	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus raudteeületuskohal	-	-	-	-	1	1
	Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt	-	-	-	-	-	-
	Tulekahju rongis	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus ohtlike veostega	-	-	-	-	-	-
Art 21.6	Rongide kokkupõrge	-	-	-	-	-	-
	Rongi kokkupõrge takistusega	-	-	-	-	-	-
	Rongi rööbastelt mahaminek	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus raudteeületuskohal	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt	-	-	-	-	-	-
	Tulekahju rongis	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus ohtlike veostega	-	-	-	-	-	-
Vahejuhtum		-	-	-	-	-	-
Kokku		-	-	-	-	1	1

Eelnevas tabelis puuduvad andmed OhutusjuurdLuse Keskuse juhtumite muude esialgse hindamisega piirdunud menetluste kohta, mille korral ohutusjuurdlust ei alustatud. Näiteks ei kajastu siin 2021. aasta detsembris Kloogal ja Paldiskis toimunud vahejuhtumite kohta koostatud arvamus.



4. Soovitused

4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitus

Soovitused formeeruvad ohusjuurdluse käigus ja nad sõnastatakse ohutusjuurdluse aruande lõpus. Aruanne edastatakse alati ohutuasutusele (TTJA) sõltumata sellest, kas aruanne üldse sisaldab raudteevaldkonda puudutavaid soovitusi või mitte. Samuti edastatakse aruanne alati õnnetusjuhtumiga seotud raudteeveo- kui ka infrastruktuuri-ettevõttele. Viimased on sageli soovitude lõpptäitjad. Lõpptäitjaks võib olla ka ohutuasutus. Soovitused võivad olla suunatud muule asutusele või institutsioonile, kelle vastutada ja korraldada on antud raudteeohutusega seonduv küsimus. Kõik soovitude adressaadid esitavad iga-aastaselt aruande menetlemise hetkeseisust. Esimene aruanne menetlemise seisust esitatakse OJK-le peale ohutusjuurdluse aruande valmimist järgneva aasta 1. aprilliks. Menetlemine lõpeb aruande esitamisega, kui soovitus on aktsepteeritud ja täidetud, tagasi lükatud või tema menetlemine katkestatud. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet jälgib ja suunab lõpptäitjatest raudtee-ettevõtete soovitude menetlemist. Soovitude menetlemise kohta esitab oma kokkuvõtva aruande OJK-le ka TTJA.

Soovitused ohutuse suurendamiseks

Tabel 7

Soovituse valdkond	Aasta, soovitude arv				
	2019	2020	2021	2022	2023
Raudteeinfrastruktuuri hooldamine ja korrashoid	-	-	-	-	1
Raudteeveeremi hooldus, korrashoid ja käitlemine	-	-	-	-	-
Järelevalve korraldamine	-	-	-	-	-
Maanteede liikluskorraldus, liikluskorraldusvahendid	-	-	-	-	-
Teede talihooldustööde tegemine	-	-	-	-	-
Liikluspropaganda, koolitus	-	-	-	-	-



Muudatused õigusaktides, korralduslikes eeskirjades	-	-	-	-	2
Signalisatsiooni-seadmete töö, raudteeliikluskorraldus	-	-	-	-	-
Raudtee sidevahendite töö korraldamine	-	-	-	-	-
Infosalvestusseadmete kasutamine	-	-	-	-	-
Raudteelaste kutsekvalifikatsioon	-	-	-	-	1
Muud korralduslikud meetmed	-	-	-	-	1
Kokku	-	-	-	-	5

Soovituste menetlemine

Tabel 8

Soovitused		Soovituse seis							
		Rakendatud		Menetlemine jätkub		Tagasilükatud		Menetlemine katkestatud	
Aasta	Hulk	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%
2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2023	5	4	80	-	-	1	20	-	-
Kokku	5	4	80	-	-	1	20	-	-

4.2 2023. aasta soovitused

Ohutusasutusel Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametil suunata

AS Eesti Raudteed

1. Arendama edasi ohutuskultuuri osana suhtluskultuuri, milleks täiendada AS Eesti Raudtee rongiliikluse ja manöövertöö ohutu korraldamise juhendit, lisades nõude automaatblokeeringuga ja veduri- automaatsignalisatsiooniga liinil vedurifoori näidu etteteatamata ootamatul muutumisel teavitada sellest koheselt rongidispetšerit.



2. Täiendada ettevõttesiseseid töökorralduslikke juhendeid nõudega kontrollida dispetšerile saabunud teate vedurifoori ootamatu näidu muutumise asjaolusid ja tagasisidena anda raudteeliikluse ohutuse tagamiseks vajalikud juhised vedurijuhile.
3. Kuni Ropka jaama liiklustsentralisatsiooni ümberehitamiseni ja ülesõidukoha seadmete uuendamiseni 2024. aastal, võtma seadmete töö erilise tähelepanu alla. Arvestades seadmete vanust, tihendada nende tehnokontrolli.

AS Eesti Liinironge

4. Kasutama Ropka 11.03.22 tõsise raudteeliiklusõnnetuse materjale raudteeveeremi juhtide koolitusel, kujundada hoiak nende suhtluskultuuri arendamiseks raudteeliikluskorraldajatega eesmärgiga edastada teave liiklust iseloomustavatest muudatustest juhul, kui see on ootamatu ja põhjused või seosed ei pruugi olla tervikuna selgunud.

Häirekeskusel

5. Analüüsida mõiste „teabe valdaja“ kõiki iseloomulikke tunnuseid. Viia mõiste „teabe valdaja“ kasutamine kooskõlla Päästeseaduse, Raudteeseaduse ja määruse Hädaabiteadete menetlemise andmekogu asutamise ja andmekogu pidamise põhimääruse mõttega.

**LISAD**

Lisa 1. Soovituste menetlemine – Ropka, 11.03.2022

Kuupäev ja kellaaeg	11.03.2022 kell 17:35		
Asukoht	Ropka raudteeülesõidukoht (km 436,018); AS Eesti Raudtee taristu asulavälisel alal üherööpmelisel teosal. Geograafilised koordinaadid N58,317359° ja E26,6337598°		
Juhtumi liigitus	Tõsine õnnetusjuhtum		
Rongi liik ja number	Reisirong nr 0334		
Maantee sõiduk	Veok Scania 450 poolhaagisega KNAPEN K100		
		Rongis	Maantee sõidukis
Inimeste arv (rongis ja sõidukis)	Meeskond	2	1
	Reisijad	94 ¹	-
Surmavalt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Raskelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	2	-
Kergelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	6	-
Veeremi vigastused	Diislrongikoosseisu alusvankrid, B-vaguni kere ja haakesead, diiselploki ja B-vaguni ühendused, B-vaguni salongi klaas.		
Infrastruktuuri varustuse vigastused	Rööbastee 75 m, 1 pööre, 22 raudbetoonliiprit, pöörme raamrööpad, 23 pöörmeprussi ja muud pöörmete pealisehituse materjalid, pöörme		



		automaatikaseadmete kapp, raudteeülesõidukoha foor „B“.
Muud vigastused		Raudteeülesõidukoha raudbetoon- ja asfaltkate, 2 tähisposti, elektrimast LR-135; veok Scania kabiini, selle varustuse ja raami deformatsioonid ning muud välised vigastused; poolhaagis KNAPEN oli muutunud vrakiks.
Kokkuvõte: Ülesõidufoor hakkas keelavat vilkuvat punast signaali edastama 2 sekundit enne veoki Scania jõudmist raudteeülesõidukohale. Veoki poolhaagis sai löögi rongilt. Rong haakus haagisesse ja sõitis rööbastelt maha.		
Uurimisaruande valmimisaeg	30.01.2023	
Soovitus nr 01	Vedurifoori näidu ootamatu muutumise järel järgis veeremijuht eeskirjade kohaselt edasises liikluses teefooride näite. Vedurifoori näidu ootamatust muutumisest rongidispetšer teavet ei saanud. Rongidispetšer oli teadmises, et liiklusolukord on tavapärane. Arendada edasi ohutuskultuuri osana suhtluskultuuri, milleks täiendada AS Eesti Raudtee (EVR) rongiliikluse ja manöövritöö ohutu korraldamise juhendit, lisades nõude automaatblokeeringuga ja veduriautomaatsignalisatsiooniga liinil vedurifoori näidu etteteatamata ootamatul muutumisel teavitada sellest koheselt rongidispetšerit.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
27.03.2023	Aktsepteeritud ja täidetud	AS Eesti Raudtee liiklusdirektori operatiivkorraldus nr 18-2/28 „Tegutsemise kord veduri automaatsignalisatsiooniga liinil vedurifooris ootamatult valge tule süttimise korral“ sätestab raudteeveeremi juhtide tegevused ootamatult valge tule süttimisel vedurifooris ja liikluskorraldaja tegevused raudteeveeremi juhilt vastava teate saamise korral. Korraldusega kehtestatud nõuded jõustusid 01.04.2023.
24.11.2023		Korraldust nr 18-2/28 täiendati vedurifoori näidu ootamatute muutuste ja koodide kadumise registreerimiskohustusega EVR



		juhtimiskeskuse kaudu juhtumite registris.
Soovitus nr 02	Raudteeveeremi juht peab teadma võimalikest ohtudest, mis võivad liikluses esineda, kui vedurifoori näit ootamatult muutub.	
	Täiendada AS Eesti Raudtee ettevõttesisesid töökorralduslikke juhendeid nõudega kontrollida dispetšerile saabunud teate vedurifoori ootamatu näidu muutumise asjaolusid ja tagasisidena anda raudteeliikluse ohutuse tagamiseks vajalikud juhised vedurijuhile.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
27.03.2023	Aktsepteeritud ja täidetud	Operatiivkorraldus nr 18-2/28 sätestab veeremijuhtidelt vedurifoori ootamatute näidumuutuste teadete registreerimiskohustust ettevõtte infosüsteemi juhtumite registris Pony ja veeremijuhi kohustuse sama teate edastamiseks raudteeveo-ettevõtjale.
24.11.2023		Korralduse nr 18-2/28 täiendus vedurijuhi kohustus kiiruse vähendamiseks kuni 40 km/h, et tagada paremini rongi peatamise võimalus võimaliku takistuse ilmunisel ülesõidul.
Soovitus nr 03	Šundi kadumise vältimise üheks võimaluseks on liiklustsentralisatsiooni kaasajastamine. Enne seda on mõistlik suurendada tähelepanu ja kontrolli seadmete töö üle.	
	Kuni Ropka jaama liiklustsentralisatsiooni ümberehitamiseni ja ülesõidukoha seadmete uuendamiseni 2024. aastal võtta AS Eesti Raudteel seadmete töö erilise tähelepanu alla. Arvestades seadmete vanust, tihendada nende tehno kontrolli.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
Alates märts 2022	Aktsepteeritud ja täidetud	AS Eesti Raudtee on võtnud kasutusele Ropka jaamas ja Ropka raudteeülesõidukohal täiendavalt järgmised hooldustegevused: <ul style="list-style-type: none">• hoolduse käigus kontrollitakse lähenemiskiirkonna rööbasahela pinget ja teostatakse vajalik seadistamine;• ilmaolude järskude muudatuste puhul tehakse täiendav kontroll;



13.12.2023 22.01.2024, 06.02.2024 ja 26.03.2024		<ul style="list-style-type: none">• hooldustööde kvaliteedi kontrolli teostab piirkonna vanem mehaanik;• hooldustööd teostatakse 1 kord kalendrikuus;• Tartu-Ropka ja Ropka-Nõo lõikudel rööbasahelate kodeerimissüsteemi töö ja šunteerimise töökindluse kontrolli tugevdamine, jälgides lühikeste reisiringide ja üksikute vedurite läbimist sellel lõigul 1 kord nädalas. <p>TTJA-s toimunud TTJA-Elron-EVR-KLIM ühiskohtumisel lepiti kokku „Tegevuskava šundikao põhjuste selgitamisel“. Kord kvartalis EVR kui avaliku raudtee valdaja eestvedamisel toimuvad TTJA-EVR-Elron kohtumised, kus vaadatakse kokku lepitud tegevuskava tegevuste staatused üle ja vajadusel lepitakse kokku täiendavad parendustegevused.</p> <p>Šunditundlikkuse probleemi on arutatud EVR nõukogu ja ohutuskomitee koosolekutel. EVR nõukogu peab vajalikuks antud teemat hoida nõukogu koosolekute päevakorras kuni probleem on leidnud lahenduse.</p>
Soovitus nr 04	Reeglistikus täienduste kehtestamine peab jõudma iga seda puudutava asjaosaliseni. Suhtluskultuur mõjutab reaalset tekkinud ootamatut olukorda ja pärsib optimaalset reageerimist võimalikule ohuolukorrale juhul, kui osapooltel on kartus saada võimaliku ebaolulise teabevahetuse eest karistada.	AS Eesti Liinirongidel (Elron) kasutada Ropka 11.03.22 tõsise raudteeliiklusõnnetuse materjale raudteeveeremi juhtide koolitusel, kujundada hoiak nende suhtluskultuuri arendamiseks raudteeliikluskorraldajatega eesmärgiga edastada teave liiklust iseloomustavatest muudatustest juhul, kui see on ootamatu ja põhjused või seosed ei pruugi olla tervikuna selgunud.
Kuupäev	Seis	Selgitus



Koheselt rakendatud	Aktsepteeritud ja täidetud	Instruktorvedurijuhid on perioodiliselt nii vedurijuhtide väljaõppe üldkoolituse loengutel kui ka vedurijuhi lisertifikaadi täiendkoolitustel toonitanud vedurijuhi tegevuse olulisust automaatblokeeringuga ja veduri automaat-signalisatsiooniga varustatud piirkonnas valge tule süttimisel. Antud rikked võivad olla otsene seos liiklusohutusega, mis nõuab vedurijuhi viivitamatut tegutsemist ja info edastamist.
Koheselt rakendatud		Instruktorvedurijuhid on koostöös EVRi ohutusosakonna töötajatega leppinud kokku, et vedurijuhtide poolt tehtud ettekanded veduri automaat-signalisatsiooniga varustatud piirkonnas valge tule süttimise kohta fikseeritakse rongidispetšerite poolt EVRi teavitussüsteemis PONY ning edastatakse samaaegselt Elroni liikluskorralduse ja -ohutusega seotud töötajatele.
Soovitus nr 05	OJK lähtub Komisjoni rakendusmäärusest 2020/572, mille kohaselt ohutusalasid soovitusi võib anda ka selliste täiendavate tähelepanekute kohta, mis asjaomast juhtumit ei põhjustanud ega aidanud sellele kaasa.	
	Raudteeseaduse kohaselt on kolmandad isikud kohustatud OhutusjuurdLuse Keskuse nõudmisel esitama nende valduses oleva asjassepuutuva teabe.	
	Häirekeskusel analüüsida mõiste „teabe valdaja“ kõiki iseloomulikke tunnuseid. Viia mõiste „teabe valdaja“ kasutamine kooskõlla Päästeseaduse, Raudteeseaduse ja määruse Hädaabiteadete menetlemise andmekogu asutamise ja andmekogu pidamise põhimääruse mõttega.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
25.03.2024	Tagasi lükatud	Majandus- ja Kommunikatsiooniministri 9.11.2012 määruse nr 72 „OhutusjuurdLuse kord“ §3 lg 3 loetelus puudub viide Häirekeskusele. Direktiivi (EL) 2016/798 artikli 2 kohaselt direktiivi Häirekeskusele ei kohaldata.



		<p>Häirekeskusele 11.03.2022 sündmuse aruandes adresseeritud soovitus ei ole seotud raudteeohutust mõjutava juhtumiga kui intsidendiga ning ei ole seotud sellega, kuidas edaspidi taolist õnnetust vältida. OhutusjuurdLuse Keskus on sündmuse aruandes väljunud õigusaktidega piiritletud ohutusala soovitude andmise eesmärgist ning laiamõisteliselt käsitlenud mõistet „soovitused“.</p> <p>Häirekeskus edastas 19.04.2022 OhutusjuurdLuse Keskuse pöördumise vastamiseks Päästeametile ja kiirabi teenuse osutajale, teavitades sellest OhutusjuurdLuse Keskust oma 19.04.2022 vastuses, täites nii avaliku teabe seaduse §-st 15 tuleneva igakülgse abistamise kohustuse.</p> <p>Häirekeskus mõistab OhutusjuurdLuse Keskuse vajadust küsitud andmeid saada, mistõttu on Häirekeskus teinud Siseministeeriumile ettepaneku lisada OhutusjuurdLuse Keskus hädaabi-teadete ning abi- ja infoteadete andmekogust õigustatud andmete saajaks.</p>
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

¹ Reisil 0334 Tartu-Valga viibis 11.03.22 ühel ajahetkel rongis maksimaalselt 94 reisijat