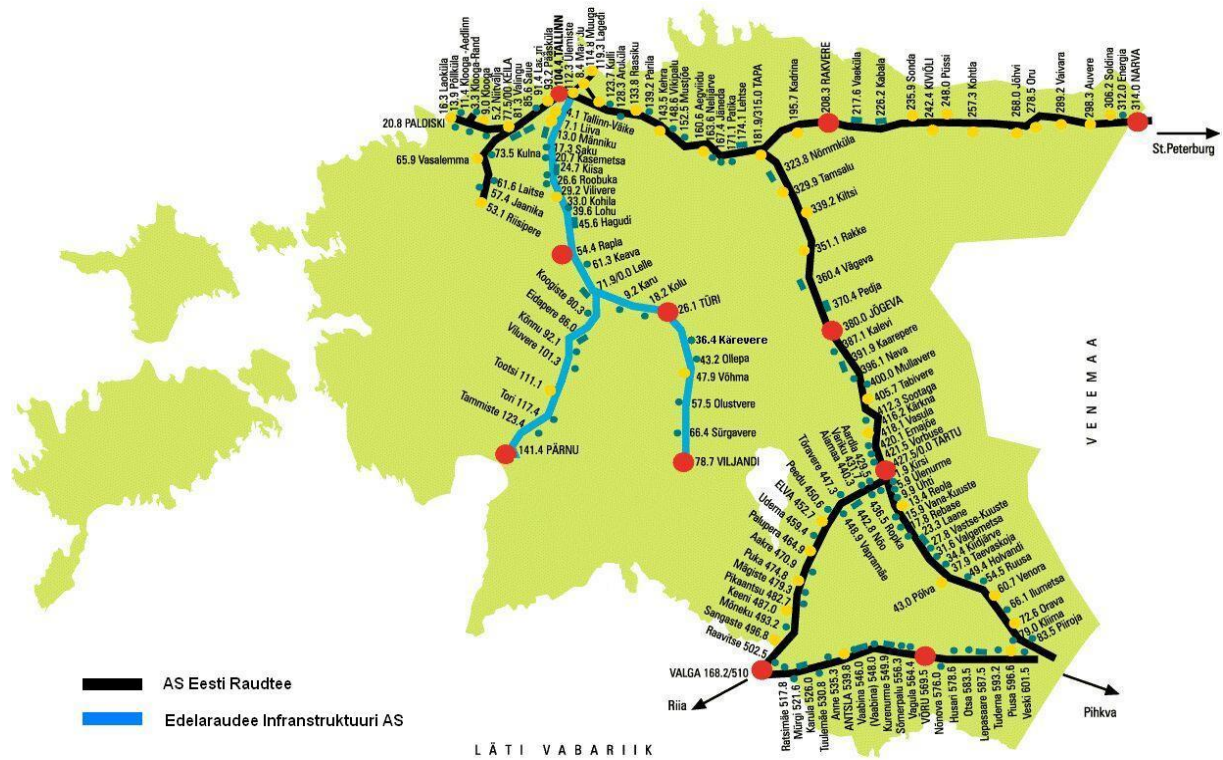




OHUTUS-
JUURDLUSE
KESKUS

2015. a uuritud
raudteeliiklusõnnetuste
aastaruanne

Tallinn 2016



Avalikud raudteed Eesti Vabariigis

Eessõna

Lähtudes 2004/49/EÜ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiivist“, alustati Eestis raudteeliiklusõnnetuste ohutusjuurdluste läbiviimist 31. märtsist 2004. 1. jaanuarist 2012 koondati kolme erineva transpordiliigi ohutusjuurdluste korraldamine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eriliste õigustega ühtsesse Ohutusjuurdluste Keskusesse.

Eestis kehtib „Raudteede ohutuse direktiiviga“ 2004/49/EÜ identne raudteeohutust mõjutavate juhtumite klassifikatsioon. Siia kuuluvad õnnetusjuhtum, tõsine õnnetusjuhtum ja vahejuhtum. 2015. aasta jooksul ei toimunud ühtegi tõsist õnnetusjuhtumit. Ohutusjuurdluste Keskusel on seaduslik kohustus uurida kõiki juhtumeid, mille kohustus on liikmesriikidele pandud ohutusdirektiiviga.

Raudteeõnnetuste ohutusjuurdluste läbiviimine toimub vastavalt ohutusdirektiiviga kooskõlas olevate Eesti Vabariigi õigusaktides sätestatud normidele. Ohutusjuurdlusted on sõltumatud ja nende eesmärk on suunatud raudteeohutuse suurendamisele ning raudteeliiklusõnnetuste hulga vähendamisele.

Laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdluste läbiviimise eest vastutavad ametnikud on ühtse multimodaalse Ohutusjuurdluste Keskuse loomisest alates õppinud tundma üksteise töövaldkondi ja teevad vajadusel omavahelist koostööd, assisteerides juhtivuurija palvel oma kolleegi toimingute juures.

Ohutusjuurdluste Keskus osales 2015. a jooksul Euroopa Komisjoni initsiatiivil toimunud ja Euroopa Raudteeagentuuri poolt Eesti raudteesektoris läbiviidud hindamises, mille lõplikud tulemused avaldatakse järgmisel, 2016. aastal. Ohutusjuurdluste Keskus tegi aasta jooksul ettevalmistusi hindamise käigus üles kerkinud küsimustele omapoolsete seisukohtade väljatöötamiseks ja vajalike täiendavate meetmete rakendamiseks.

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	8
1.3 Organisatsioon	10
1.4 Organisatsiooniline struktuur	11
2. PROTSESSID OHUTUSJUURDLUSES	13
2.1 Uuritavad juhtumid	13
2.2 Ohutusjuurdluse kaasatavad institutsioonid	13
2.3 Ohutusjuurdluse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis	15
3. OHUTUSJUURDLUSED	18
3.1 Lõpetatud ohutusjuurdluste ülevaade	18
3.2 2015. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused	18
3.3 2015. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõtted	19
3.4 Ohutusjuurdluste kommentaarid	19
3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2011-2015)	21
4. SOOVITUSED	22
4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitlus	22
4.2 2015. aastal menetletud soovitused	23
LISAD	
Lisa 1 Soovituste menetlemine	25

1. Sissejuhatus ohutusjuurdluse asutuse kohta

1.1 Õiguslik alus

Eesti Vabariigis jõustus 31. märtsil 2004. aastal „Raudteeseadus“, mille alusel moodustati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis raudteeõnnetuste uurimisüksus. Uurimisüksuse tekkimine oli ajastatud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ liikmesriikides kehtima hakkamisega. Seadus ei sätestanud piisavas ulatuses uurimisüksuse ja Euroopa Raudteeagentuuri koostööd. Seadusemuudatusega 2007. aasta kevadel viidi uurimisüksuse ja Euroopa Raudteeagentuuri vaheline koostöö kooskõlla direktiivi mõttega.

Juba mõni aasta enne raudteeõnnetuste uurimisüksuse moodustamist tegutses ministeeriumi kriisireguleerimise osakonnas lennuõnnetuste uurimisüksus. 2011. aasta lõpus moodustati sama osakonna juurde ka laevaõnnetuste uurimisüksus. Kõigi kolme transpordiõnnetuste ohutusjuurdlused koondati 2012. aasta algusest ühtsesse multimodaalsesse Ohutusjuurdluse Keskusesse (OJK). OJK loomiseks jõustati vajalikud sätted „Lennundusseaduses“, „Meresõiduohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“.

Ohutusjuurdluse aspektist täpsustati „Raudteeseadust“ 01. aprillist 2014 OJK sõltumatus ja ohutusjuurdluse läbiviimise kohta. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi struktuuriüksus Ohutusjuurdluse Keskus korraldab õnnetusjuhtumite, tõsiste õnnetusjuhtumite ja vahejuhtumite ohutusjuurdlust kooskõlas seaduse § 42 lõikega 1. Samas on sätestatud OJK sõltumatus ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel. Ta lähtub üksnes seadustest ja muudest õigusaktidest ning Eestile kohustuslikest välislepingutest. OJK ohutusjuurdlusala tegevuse üle teenistuslikku järelevalvet ei teostata. Ohutusjuurdluse Keskuse sõltumatus on garanteeritud ka organisatsiooniliste meetmetega „Lennundusseaduse“ § 48 lõike 2 kohaselt, mis fikseerib OJK juhataja ametisse nimetamise ja sealt vabastamise majandus- ja kommunikatsiooniministri ettepanekul Vabariigi Valitsuse poolt ning OJK ametnike ametisse nimetamise ja sealt vabastamise OJK juhataja poolt. Ohutusjuurdluse Keskuse sõltumatu eelarve on Eesti Vabariigi Riigikogu poolt kehtestatud 2015. aasta riigieelarve seaduse objektikoodiga 20SE07004.

„Ohutusjuurdluse Keskuse põhimääruse“ kohaselt on OJK ministeeriumi tugiteenuste kasutamisel aruandekohustuslik kantsleri ja ministri ees. Põhimäärus täpsustab, et

ministeeriumil puudub õigus anda OJK-le korraldusi ja ülesandeid, mis seavad ohtu ohutusjuurdluse sõltumatuse. Samuti puudub ministeeriumil õigus nõuda OJK-lt infot, mille avaldamine seab ohtu ohutusjuurdluse sõltumatuse ja mis võib kahjustada käimasolevaid ja tulevasi ohutusjuurdluseid. Ministeeriumi tugiteenuste kasutamisel juhindub OJK tugiteenuseid pakkuvate osakondade põhimäärustest ja tugiteenuseid reguleerivatest eeskirjadest.

Ohutusjuurdluse Keskus on moodustatud alalise, kuid eriõigusi omava struktuuriüksusena, milles raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse korraldamise eest vastutav ametnik täidab juurdluse läbiviimisel juhtivuurija ülesandeid. Ohutusjuurdluse Keskuse organisatsioon, õiguslik struktuur ja otsustamisprotsess ei sõltu ühestki raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast, raudtee-ettevõtjast, maksude sissenõudmise asutusest, jaotusasutusest ega teavitatud asutusest ega ühestki poolest, kelle huvid võiksid sattuda konflikti OJK-le usaldatud ülesannetega. Ta on funktsionaalselt sõltumatu ohutusasutusest ja raudteid reguleerivast asutusest. Nende tingimuste täitmisega on saavutatud OJK sõltumatuse taseme vastavus „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artiklis 21 sätestatuga.

Raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite korraldamine on sätestatud „Raudteeseaduses“ ja sellega seotud ning kooskõlas olevates õigusaktides. Seaduse paragrahvid 42 „Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdlus“ ja 43 „Ohutusjuurdlusega seonduvad aruanded“ on siseriiklikult kaks kõige olulisemat spetsiifilist ohutusjuurdluse olemust õiguslikust aspektist kirjeldavat paragrahvi. Ohutusjuurdluse objekti määratleb sama seaduse paragrahv 40 „Raudteeohutust mõjutav juhtum“. Seaduses on esitatud volitusnorm kahe ohutusjuurdluse korraldamist mõjutava määruse kehtestamiseks, milleks on 06.04.2014 jõustunud „Ohutusjuurdluse kord“ ja „Õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist ja vahejuhtumist teavitamise kord ning kirjaliku teate ja ettekande vorm“. Raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse läbiviimiseks vajaliku seadusandliku raamistiku juurde kuulub ka 15.10.2014 majandus- ja kommunikatsiooniministri käskkirjaga nr 14-0320 kinnitatud „Ohutusjuurdluse Keskuse põhimäärus“.

Ohutusjuurdluse Keskuse viivitamata teavitamine õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist või vahejuhtumist on tehtud ülesandeks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele või muudele raudteeinfrastruktuuri valdajatele ja raudteeveo-ettevõtjatele „Raudteeseaduse“ § 42 lõikega 3¹. Ohutusjuurdluse Keskuse juhtumitest teavitamine on täpsustatud 06.04.2014 jõustunud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 26 „Õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist ja vahejuhtumist teavitamise kord ning kirjaliku teate ja ettekande vorm“. Kohese esmateate juhtumist edastab ettevõtja määruse § 2 lõike 1 kohaselt Ohutusjuurdluse Keskusele avalikustatud sidevahendi kaudu. Sama ettevõtja esitab määruse lisas esitatud vormikohase teate OJK-le kolme tööpäeva jooksul. Vahejuhtumist teatavad samad ettevõtjad määruse § 2 lõike 2 kohaselt samuti viivitamata e-posti aadressi kaudu. Määruse lisas toodud vormikohase kirjaliku ettekande vahejuhtumi kohta esitab ettevõtja samuti kolme tööpäeva jooksul vaid OJK soovil täiendavat teavet saada.

Eriteadmisi nõudvate asjaolude selgitamiseks on Ohutusjuurdluse Keskusel õigus „Raudteeseaduse“ § 42 lõike 2 kohaselt kaasata eksperte ja moodustada komisjone. Ohutusjuurdlusse kaasatud eksperdid ja komisjon osalevad ohutusjuurdluses seda teostava ametiisiku järelevalve all. Ohutusjuurdlusega seotud asutused on oma pädevuse piires kohustatud osutama OJK-le vajalikku kaasabi.

Juhtumi ohutusjuurdluse käigus võib tekkida vajadus teha ohuhoiatus, kui on ilmnenu asjaolud ja faktid, mille tähtsus ületab käimasolevat juurdlust. Ohuhoiatus tegemise tingimused on sätestatud „Raudteeseaduse“ § 42 lõikega 11². Ohuhoiatus sisaldab ainult fakte ja kirjeldusi, kuid mitte soovitusi ega hinnanguid. Ohuhoiatus edastatakse asjaosalistele ja Euroopa Raudteeagentuurile.

Ohutusjuurdluse Keskusel on kohustus viia õnnetuse või vahejuhtumi ohutusjuurdlus läbi võimalikult lühikese aja jooksul ja selle lõppedes avalikustada aruanne. „Raudteeseaduse“ § 43 „Ohutusjuurdlusega seonduvad aruanded“ lõige 1 sätestab ohutusjuurdluse aruande koostamise lõpetamise ja selle avalikustamise mitte hiljem kui 12 kuud pärast juhtumit. Aruanne tuleb sama sätte kohaselt edastada kõigile asjasse puutujatele, kelleks võivad olla raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, raudteeveo-ettevõtjad, Euroopa Liidu teise liikmesriigi ohutusjuurdlusasutused, kannatanud ja nende sugulased, kahjustatud vara omanikud ja tootjad, Päästeamet, töötajate ja reisijate esindajad ning Euroopa Raudteeagentuur. Aruandes esitatud soovitude menetlemise seisust ja tulemustest esitavad sama paragrahvi lõike 3 kohaselt Tehnilise Järelevalve Amet, asutused, ettevõtted ja organisatsioonid, kellele Ohutusjuurdluse Keskuse soovitused olid suunatud, aruande iga aasta 1. aprilliks.

Multimodaalse Ohutusjuurdluse Keskuse kõigi transpordivaldkondade kohta on 06.04.2014 kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri ühine määrus nr 72 „Ohutusjuurdluse kord“. Määrus formuleerib ohutusjuurdluse eesmärgi, tähistab ohutusjuurdluse valdkonnad ja selle korraldaja, piiritleb ohutusjuurdluse alustamise, sellest teavitamise, ohutusjuurdluse komisjoni moodustamise ja töökorralduse, ohutusjuurdluse korraldamise, ohuhoiatus tegemise, ohutusjuurdluse aruande vormistamise tingimused, ohutusjuurdluse lõpetamise, ohutuslaste soovitude ja ettepanekute menetlemise põhimõtted ja selle tulemuste esitamise OJK-le, ohutusjuurdluse taasavamise ja uuritavate juhtumite arvelevõtmise korra. Määruse lisadena kehtestatud „Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdluse aruande“ vorm on kooskõlas „Raudteede ohutusdirektiivi“ 2004/49/EÜ lisaga 5 ja „Aruanne Ohutusjuurdluse Keskusele õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdluse aruandes tehtud soovitude põhjal võetud või kavandatavatest meetmetest“ on kooskõlas ERA juhendiga „Ohutussoovitused direktiivi 2004/49/EÜ artikli 25 alusel“.

1.2 Roll ja eesmärk

Ohutusjuurdluse Keskus on moodustatud täitma oma rolli transpordiohutuse suurendamiseks Eestis laeva-, lennu- ja raudteeliikluse valdkonnas. OJK aitab liiklusohutuse suurendamisele kaasa eelkõige laeva- ja lennuõnnetuste ning intsidentide, samuti raudteeliiklusõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluste läbiviimise ja nende tulemuste asjaosaliste poolt menetlemise kaudu. Õnnetuste ja vahejuhtumite uurimisel selgitatakse välja nende põhjused ning vajalike seoste olemasolul esitatakse soovitusel liiklusohutuse suurendamiseks. Ohutusjuurdluse Keskuse ülesanne on osaleda oma tegevusvaldkondi reguleerivate õigusaktide väljatöötamisel ja vajadusel neisse muudatusettepanekute tegemisel. Samuti on OJK ülesanne osaleda oma tegevusvaldkondadesse puutuvate projektide, poliitikate, strateegiate ja arengukavade väljatöötamisel ning elluviimisel ja rahvusvaheliste projektide ettevalmistamisel ning elluviimisel.

Põhimääruses on sätestatud Ohutusjuurdluse Keskuse järgmised kohustused:

- 1) Täita temale pandud ülesanded tähtaegselt ja kvaliteetselt.
- 2) Tagada seaduses sätestatud juhtudel ametialase informatsiooni konfidentsiaalsus.
- 3) Kasutada tema kasutusse antud vara ja vahendeid sihipäraselt ja heaperemehelikult.
- 4) Arvestades, et see ei riku ohutusjuurdluse sõltumatuse ja konfidentsiaalsuse printsiipi, edastada ministeeriumi teistele struktuuriüksustele nende ülesannete täitmiseks vajalikku informatsiooni.

Raudteeõnnetuste, tõsiste õnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluse eesmärgiks on kindlaks teha nende põhjused ja esitada soovitusel, et edaspidi sellist juhtumit vältida ning parandada raudteeohutust, mitte osutada süüle või vastutusele. Ohutusjuurdluse eesmärk on sätestatud „Raudteeseaduse“ § 42 lõikes 3 ja ministri määruses „Ohutusjuurdluse kord“ § 1.

Rolli ja eesmärgi täitmiseks on Ohutusjuurdluse Keskusel õigus

- 1) Saada Ohutusjuurdluse Keskusele pandud ülesannete täitmiseks vajalikke dokumente ja informatsiooni ministritelt, kantslerilt ja asekancleritelt, teistelt osakondadelt, ministeeriumi valitsemisala riigiasutustelt ja eraõiguslikelt juriidilistelt isikutelt, mille suhtes ministeerium teostab asutaja-, liikme-, aktsionäri- või osanikuõigusi.
- 2) Kaasata Ohutusjuurdluse Keskuse pädevusse kuuluvate küsimuste lahendamisele teiste osakondade ametnikke.
- 3) Saada ministeeriumi osakondadelt asjakohaseid tugiteenuseid.

- 4) Teha koostööd teiste valitsus- ja kohaliku omavalitsuse asutustega ning eraõiguslike juriidiliste isikutega ja teha ettepanekuid oma tegevusvaldkondades komisjonide ja töörühmade moodustamiseks.
- 5) Edastada oma pädevuse piires informatsiooni teistele asutustele ja isikutele.
- 6) Teha ettepanekuid oma ülesannete täitmiseks vajalike lepingute sõlmimiseks.
- 7) Saada Ohutusjuurduse Keskuse ametnikele eri-, kutse- või ametialase taseme töstmiseks täienduskoolitust.
- 8) Saada Ohutusjuurduse Keskuse ülesannete täitmiseks vajalikku bürootehnikat, materjale ja kirjandust ning tehnilist abi.
- 9) Sõlmida koostöökokkuleppeid teiste ministriumidega, riigiasutustega ja ekspertidega.

Ohutusjuurduse Keskuse põhiülesandena määratletud rolli täitmise 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 riiki oma tegevusvaldkondadega seonduvates rahvusvahelistes organisatsioonides.
- 3) Osaleb OJK tegevusvaldkondi puudutavatest välislepingutest tulenevate Eesti Vabariigi kohustuste täitmises.
- 4) Koostab OJK eelarve projekti ning eelmise aasta eelarve täitmise aruande.
- 5) Töötab välja ja viib ellu oma arengukava ja tööplaanid.
- 6) Jälgib, analüüsib ja hindab tegevusvaldkondades kujunenud olukorda ning informeerib oma järeldustest vastavaid ametkondi, ministriumide osakondi ja teisi asutusi ning 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 ohutusjuurduse teostamisel teatavaks saanud äri- ja tehnikaalase ning isikuandmeid sisaldava teabe konfidentsiaalsuse, kui seadus ei näe ette selle avaldamist.
- 10) Rakendab meetmeid tunnistajakaitse korraldamiseks.
- 11) Täidab talle õigusaktidega pandud uuritud juhtumite andmekogu vastutava või volitatud töötaja ülesandeid.
- 12) Säilitab ja hoiustab kogu ohutusjuurduse aja jooksul tema käsutuses olevad juhtumi põhjuste väljaselgitamiseks tähtsust omavad esemed, seadmed, sõlmed ja detailid.
- 13) Korraldab ohutusosalaseid ja arendustegevuse valdkonna teabepäevi.
- 14) Valdab, kasutab ja käsutab Ohutusjuurduse Keskuse valduses olevat riigivara õigusaktidega ettenähtud juhtudel ja korras.

- 15) Nõustab isikuid Ohutusjuurdluse Keskuse tegevusvaldkondadega seotud küsimustes.
- 16) Täidab muid talle õigusaktidega pandud ülesandeid.

Ohutusjuurdluse Keskuse poolt määratud raudteeõnnetuse või intsidendi ohutusjuurdlust teostava ametiisiku võimupiirkonna piiritlemiseks on kehtestatud järgmised õigused:

- 1) Viivitamata juurde pääseda õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumiga seotud raudteeveeremile, raudteefrastruktuurile ning liikluskontrolli- ja signalisatsiooniseadmetele.
- 2) Nõuda kõrvaliste isikute ligipääsu piiramist õnnetuskohale ja keelata õnnetuskohal esemete teisaldamine, eemaldamine ja hävitamine.
- 3) Tagada tõendusmaterjalide loetelu viivitamatu koostamine ja rusude, raudteeveeremi, infrastruktuuriseadeldiste või komponentide kontrollitud eemaldamine uurimiseks või analüüsiks.
- 4) Viivitamata juurde pääseda pardaregistreerimise ja muude seadmete salvestitele ning nende salvestistele ja need enda kontrolli alla võtta.
- 5) Viivitamata saada enda käsutusse ohvrite surnukehade uurimistulemused ja ohvrite surnukehadest võetud proovide analüüsi tulemused.
- 6) Küsitleda tunnistajaid ja isikuid, kellel võib olla ohutusjuurdluse seisukohalt tähtsat teavet ning nõuda ohutusjuurdluseks vajaliku teabe kinnitamist või andmist.
- 7) Iseseisvalt või koostöös kriminaalasja kohtueelset menetlust toimetava uurimisasutusega juurde pääseda kogu asjassepuutuvale teabele ja dokumentidele.
- 8) Viivitamata juurde pääseda juhtumiga seotud inimeste ütlustele ja sellistelt inimestelt võetud proovide analüüsi tulemustele.

1.3 Organisatsioon

Ohutusjuurdluse Keskus täidab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksusena spetsiifilisi ülesandeid ja seetõttu on ta võrreldes teiste struktuuriüksustega organisatsiooniliselt erilist staatust omav. OJK kasutab oma töös ministeeriumi tugiteenuseid, kuid on ohutusjuurdluste läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel sõltumatu. OJK tegevus toimub üheks aastaks kavandatud tööplaani järgi. Koostööd ministeeriumi teiste struktuuriüksustega kajastab ministeeriumi tööplan.

Ohutusjuurdluse Keskuse kirjalp, veebilehekülg, logo ja eelarve rõhutavad OJK organisatsioonilist eripära. Sellele lisandub OJK ametniku töötõend.

OhutusjuurdLuse Keskuses töötas 2015. aastal neli ametnikku, kelleks olid keskuse juhataja, ekspert lennuõnnetuste uurimise alal, peaspetsialist laevaõnnetuste uurimise alal ja peaspetsialist raudteeõnnetuste uurimise alal.

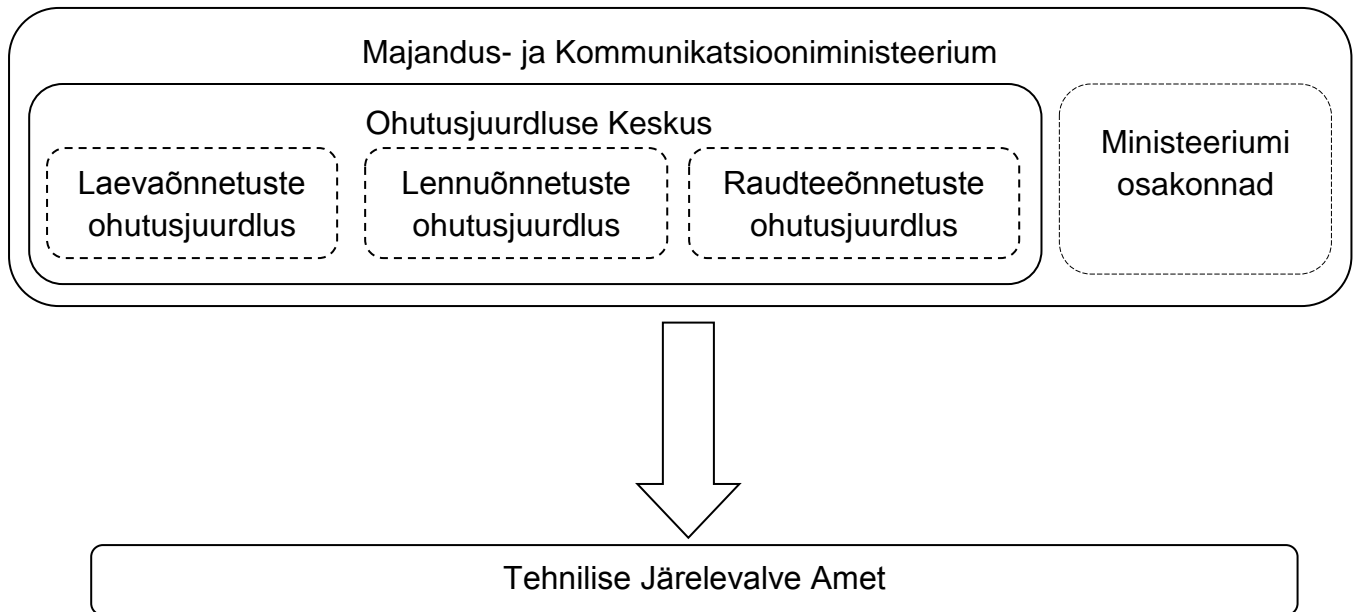
Õnnetus- või vahejuhtumi ohutusjuurdLuse läbiviimiseks või mitteläbiviimiseks võtab otsuse vastu OhutusjuurdLuse Keskus. OhutusjuurdLus lõpeb valminud aruande allkirjastamisega komisjoni liikmete või juhtivuurija ning kinnitamisega OhutusjuurdLuse Keskuse juhataja poolt. OhutusjuurdLus kavandatakse selliselt, et aruanne valmiks hiljemalt 12 kuud peale juhtumit ja avaldatakse koheselt ka veebilehel ning edastatakse asjaosalistele. Kui ohutusjuurdLuse aruanne mingitel põhjustel eelmainitud tähtjaks ei valmi, siis koostatakse vahearuanne.

1.4 Organisatsiooniline struktuur

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis spetsiifilist ülesannet täitev OhutusjuurdLuse Keskus on organisatsiooniliselt ministeriumi üks struktuuriüksustest. Omades täiendavaid eriõigusi, on OhutusjuurdLuse Keskus ministeriumi teistest struktuuriüksusest – osakondadest juriidiliselt ja töökorralduslikult rohkem eraldatum ja seega ka iseseisvam. Struktuuriliselt moodustab OJK ühtse terviku, mille tööd korraldab oma pädevuse piires juhataja. OhutusjuurdLuse Keskuse koosseisulised ametnikud vastutavad neile pandud tööülesannete täpse, õiguspärase ja tähtaegse täitmise eest.

OhutusjuurdLuse Keskuse iga ametniku tööülesannete hulka kuulub ühe transpordiliigiga juhtuvate õnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdLuste läbiviimine. Laeva-, lennu- või raudteeõnnetuste ohutusjuurdLust korraldab ametnik on oma tegevuses iseseisev, kuid teeb vajadusel koostööd teiste ametnikega. Aasta-aastalt süveneb teiste transpordivaldkondade ohutusuurijate assisteerimine kolleegi ohutusjuurdLuses. Ühe ametniku töölt eemaloleku ajal asendavad teised teda teatud piires. OhutusjuurdLuse Keskuse ööpäevane telefonivalve on kõigile ametnikele järgemööda kohustuslik.

Kõigis kolmes transpordivaldkonnas toimunud õnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdLusi korraldab OhutusjuurdLuse Keskus. Seejuures oli Veeteede Ametil veel viimast aastat õigus korraldada nende laevaõnnetuste ohutusjuurdLust, mida OJK vajalikuks ei pidanud. Õnnetus- ja vahejuhtumitega seotud muud uurimised ja menetlusprotsessid õiguskaitse, järelevalve või muude organite ja institutsioonide ning ettevõtete poolt ei ole seotud OhutusjuurdLuse Keskuse korraldatud ohutusjuurdLustega.



Joonis 1. Ohutusjuurdluse Keskus ministeeriumi struktuuris.

Regulaatori ja raudteevaldkonna ohutuasutuse ülesandeid täitev Tehnilise Järelevalve Amet on eraldi eelarve, struktuuri ja juhtkonnaga iseseisev Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusala riigiasutus.

Kõik raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtted ning muud raudteeinfrastruktuuri ja raudteeveeremit valdavad või omavad ettevõtted on tootmisettevõtetena eraldiseisvad juriidilised isikud. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on neist kolme aktsiate hoidjaks. Siia kuuluvad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtte AS Eesti Raudtee, raudteekaubaveo-ettevõtete AS EVR Cargo ja raudteereisiveo-ettevõtte AS 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

Eestis on 2015. a kehtiv „Raudteede ohutsdirektiiviga“ 2004/49/EÜ samasugune raudteeohutust mõjutavate juhtumite jaotus, milleks on õnnetusjuhtum, tõsine õnnetusjuhtum ja vahejuhtum.

Kohustus korraldada ohutusjuurdlus on kehtestatud „Raudteeseadusega“. Ohutusjuurdluse alustamise kohustus on Ohutusjuurdluse Keskusel tõsise õnnetusjuhtumi toimumise korral.

Õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi puhul, kui selle asjaolud tingisid või nendega sarnased asjaolud oleksid võinud tingida tõsise õnnetusjuhtumi, sealhulgas vähemalt viiele inimesele olulise tervisekahjustuse, vähemalt ühele inimesele surmajuhtumi, samuti üleeuroopalise tava- või kiirraudteesüsteemi allsüsteemi või koostalituse komponendi tehnilise rikke korral on Ohutusjuurdluse Keskusel seaduskohane õigus korraldada ohutusjuurdlus. Taolisel juhtumil peab Ohutusjuurdluse Keskus võtma arvesse õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi tõsidust Eesti ja üleeuroopalisest seisukohast lähtudes ning teisi tähendust omavaid asjaolusid. Ohutusjuurdluse Keskuse otsus tugineb omandatud töökogemusele, kuid arvestab õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi hindamisel teise Euroopa Liidu liikmesriigi ohutusjuurdluse asutuse, Tehnilise Järelevalve Ameti, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja esitatud taotlusi. Käsitleva aasta jooksul alustati ohutusjuurdluse alustamisotsuse vastuvõtmiseks täpsustatud kriteeriumide väljatöötamist.

Uuritavate juhtumite iseloomustamisel ja kirjeldamisel kasutavad Eesti siseriiklikud õigusaktid sama väljendusviisi, sõnavara ja norme kui ohutsdirektiivi artiklid 19 ja 21.

2.2 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid

Kõigile osapooltele on raudteeseaduses kehtestatud kohustuslikud ohusjuurdlusesse kaasamise põhimõtted. Kaasabi Ohutusjuurdluse Keskusele peavad osutama oma pädevuse piires kõik ohutusjuurdlusega seotud asutused. Raudtee-ettevõtjate ja kolmandate isikute kaasabi osutamisevajaduse üle otsustab OJK, kellele tuleb nõudmisel esitada kogu nende valduses olev asjassepuutuv teave. Kolmandateks isikuteks võivad olla nii juriidilised kui ka füüsilised isikud. Eriteadmisi nõudvate asjaolude selgitamiseks on OJK-l õigus kaasata eksperte ja moodustada komisjone. Kaasatud eksperdid ja komisjon töötavad ohutusjuurdlust teostava ametiisiku - juhtivuuri ja juhtimise ja järelevalve all.

Juhtivuurija funktsioon koostöök ja teabevahetuseks ohutusjuurdLusega seotud erinevate isikute, asutuste, komisjoniliikmete, ekspertide ja nõuandjate vahel on sätestatud määruses „OhutusjuurdLuse kord“.

Kogemuslikult väljakujunenud praktika kohaselt kaasatakse võimalikud institutsioonid ja isikud juurdLuse huvides juhtivuurijale teabe edastamiseks. Lühiajaliselt on kaasatud üksikuid eksperte ja spetsialiste erinevatest ettevõtetest ja institutsioonidest. Juhtivuurija ülesandeks on alati olnud faktide interpreteerimine ja neist tuletatud sekundaarse teabe sidumine juurdLusmaterjaliga ühtseks tervikuks.

Otsene teave hangitakse sündmuskohal ja raudteeinfrastruktuuri- ning raudteeveoettevõtjalt või muult ettevõtjalt, kes juhtumiga seotud on. VõrdLusmaterjalina ja lisateabena kasutatakse Tehnilise Järelevalve Ameti, prokuratuuri, politsei, päästeameti ja häirekeskuse käsutuses olevat teavet.

2015. aasta kevadel sõlmiti Politsei- ja Piirivalveameti, Riigiprokuratuuri, Päästeameti, Häirekeskuse ja OhutusjuurdLuse Keskuse vahel koostöökokkulepe. Kokkuleppe eesmärgiks on tagada erinevate ametkondade koordineeritud tegevus neile seadusega pandud ülesannete täitmisel. Kui õnnetuse või intsidendi uurimiseks alustatakse lisaks ohutusjuurdLusele ka kriminaalmenetlus, tagavad osapooled, et menetlused üksteist ei takista. Häirekeskus saadab SMS-i transpordiõnnetusest ööpäevaringselt OJK valvetelefonile. Politsei ja päästeamet pakuvad võimalusel oma võimekust sündmuspäiga turvalisuse tagamisel kui ka pärast päästetööde lõppemist uurimistoimingute läbiviimisel. Osapooled võimaldavad üksteisele juurdepääsu tõenditele ja faktilisele infole, välja arvatud olukorras, kus see on seadusega keelatud. Kriminaalmenetluses kogutud andmete väljastamise üle otsustab prokuratuur. Tõenditele juurdepääsu tagamine ja nende avaldamine ei tohi kahjustada ohutusjuurdLuse ega kriminaalmenetluse kulgemist. Osapooled konsulteerivad vajadusel üksteisega ja vahetavad võimaluse piires oma vahel informatsiooni. Osapooled teevad küll koostööd, kuid hoiavad ohutusjuurdLuse ja kriminaalmenetluse eraldi.

Möödapääsmatu on kehavigastuste kindlakstegemisel koostöö haiglatega ja eraisikute kahjusuuruse väljaselgitamisel kindlustusettevõtetega. Vajadusel täpsustatakse ilmastikuolud meteoroloogia teenistusega, selgitatakse muid asjaolusid kohaliku omavalitsuse, riigiametite, asutuste, ettevõtete, organisatsioonidega.

Juhtivuurija tegeleb OhutusjuurdLuse Keskuse nimel juurdLuse käigus kogutud teabe analüüsi, erinevate nähtuste ja toimingute vahel seoste loomise, järelduste ja soovitude väljatöötamisega. OhutusjuurdLuse käigus kontakteerub juhtivuurija asjaosalistega ja väljatöötatud tulemustest esitatakse enne ohutusjuurdLuse lõppu kokkuvõtte juhtumiga seotud asjaosalistele asutustele, institutsioonidele ja üksikisikutele arvamuse avaldamiseks. Juhtivuurija ega ükski ohutusjuurdLuskomisjoni liige ei ole kunagi osalenud raudtee-ettevõtte asutusesiseses juurdLuses, politsei kriminaaluurimises, Tehnilise Järelevalve Ameti järelevalve või väärteomenetluses. Samuti ei ole eelloetletud struktuuride esindajad osalenud ohutusjuurdLuses.

Ohutusjuurdluse korraldamine toimub õigusaktidest tulenevate sätete järgimisel juhtivuurija kogemusele tuginedes. Ohutusjuurdluse Keskuse juhtivuurija hindab iga juhtumit eraldi ja otsustab, milliste institutsioonide kaasabi antud ohutusjuurdluse teostamisel on vaja kasutada ja kellega koostööd teha. Ohutusjuurdluse alustamisel visandab juhtivuurija juurdluse läbiviimise kava, kus piiritleb selle olulisemad etapid.

2.3 Ohutusjuurdluse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis

Ohutusjuurdluse Keskusel on sõlmitud leping, mille kohaselt häirekeskus teatab OJK meiliaadressil ja avalikustatud ööpäevaringsel valvetelefonil kõigist õhus, vees ja raudteel talle teada olevatest juhtumitest. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja valdajad ning raudteeveo-ettevõtjad helistavad koheselt peale õnnetus-, tõsise õnnetus- või vahejuhtumit kas ööpäevasele valvetelefonile või otse raudteeõnnetuste ohutusjuurdlust teostavale ametnikule, et edastada toimunust esmateade. Esmateate edastanud esitavad OJK-le täpsustatud andmetega vormikohase kirjaliku teate kolme tööpäeva jooksul õnnetus- või tõsise õnnetusjuhtumi kohta. Kui Ohutusjuurdluse Keskus soovib, siis esitavad nad kirjaliku vormikohase ettekande ka vahejuhtumi kohta. Kõik kirjalikult OJK-sse saabunud dokumendid säilitatakse digitaalses dokumendihalduse süsteemis.

Kui esmateade raudteeõnnetusest või vahejuhtumist võetakse vastu teise ametniku poolt, siis edastatakse see teave raudteeõnnetuste ohutusjuurdlusega tegelevale juhtivuurijale. Suulise teate saabumise järel algab juhtumi menetlemine. Juhtivuurija täpsustab juhtumi esialgseid asjaolusid, analüüsib neid, vajadusel hangib täiendavat teavet ja teeb lõpuks järelduse, kas juhtumit iseloomustavad tunnused tingivad vajaduse minna sündmuskohale või mitte. Suulisele teabele tuginedes koostab juhtivuurija esialgse kirjaliku ülevaate juhtumist, annab sellele hinnangu ohutusjuurdluse seisukohast ning esitab koos ettepanekuga ohutusjuurdlust alustada või mitte alustada OJK juhatajale. Tõsiste õnnetusjuhtumite korral teavitab juhtivuurija juhatajat koheselt telefoni teel. Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja peab saadud ülevaadete kohta arvestust, vajadusel küsib täiendavat teavet. Juhataja seisukoht ohutusjuurdluse alustamise või mittealustamise kohta on lõplik ja juhtivuurijale kohustuslik.

Kooskõlas „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ ja „Raudteeseaduse“ § 42 lõikega 8 peab Ohutusjuurdluse Keskus peale esialgset menetlemist hiljemalt üks nädal pärast juhtumist teate saamist otsustama ohutusjuurdluse alustamise. Kui OJK on otsustanud juhtumi kohta alustada ohutusjuurdlust, siis ühe nädala jooksul peale seda peab ta korraldatavast ohutusjuurdlusest teavitama Euroopa Raudteeagentuuri. Juhtivuurija sisestab vajaliku teabe Euroopa Raudteeagentuuri andmebaasi.

Ohutusjuurdluse Keskuse kohta kehtib ühtne multimodaalne lähenemisviis laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste korraldamiseks, mis on sätestatud ministri määruses „Ohutusjuurdluse kord“. Ministri määruse alusel on OJK juhataja poolt kinnitatud ametnike koostatud töökorralduslik „Ohutusjuurdluse käsiraamat“. Ohutusjuurdlust juhib ja selle eduka läbiviimise eest vastutab tavapäraselt vastava transpordivaldkonna juhtivuurija. Juhtivuurija peab õnnetuspaigal oma menetlemise võimalikult kiiresti läbi viima, et mitte pikendada rongiliikluse taasavamise protsessi. Ohutusjuurdluse alustamisotsuse langetamise järel teavitab juhtivuurija sellest kõiki asjaosalisi, koostab juurdluse läbiviimise kava ja asub seda täitma. Juhtivuurija korraldab nii andmete ja asitõendite, kogumise, säilitamise, analüüsimise ning ekspertide tellimise kui ka kõigi muude vajalike toimingute läbiviimise.

Juhtivuurija suhtleb erinevaid kommunikatsioonimeetodeid ja -vahendeid kasutades nii füüsiliste kui ka juriidiliste isikutega. Esimesteks on tavaliselt kannatanud ja nende sugulased. Juhtumi põhjuste ja eriti muude täiendavate asjaolude väljaselgitamiseks on juhtivuurija aktiivne pool koostöös riigi- ja omavalitsuse asutustega, ettevõtete ja organisatsioonidega. Suuliselt edastatud olulisim info salvestatakse, kirjalik teave säilib ettenähtud korra järgi dokumendihaldussüsteemis. Raudtee-ettevõtjad säilitavad ohutusjuurdlusest teada saades kõik asitõendid ja esemete detailid, tehnilised sõlmed, dokumendid ja infosalvestusseadmete salvestised ning muu teabe, mis võib juhtumi põhjuste väljaselgitamisel oluliseks osutada. Juhtivuurija nõudmisel tuleb need talle esitada. Üldjuhul väljastab ohutusjuurdluse kohta teavet juhtivuurija, kuid eelneva kokkuleppe korral võib seda teha ka komisjoni liige või OJK juhataja. Ohutusjuurdluse käigus ilmneva püsivalt kõrge riski olemasolul tehakse Ohutusjuurdluse Keskuse nimel ohuhoiatus, mis edastatakse asjaosalistele ja Euroopa Raudteeagentuurile.

Ohutusjuurdluse käigus tagatakse kõigi asjasse puutuvate isikute ja osapoolte ärakuulamine, et kindlustada ohutusjuurdluse korraldamine nii avalikult kui võimalik. Juhtivuurija pöördub selleks asjassepuutuvate ettevõtjate ja juhtumiga seotuse olemasolul teise liikmesriigi ohutuasutuse, kannatanute, nende sugulaste, kahjustatud vara omanike, tootjate, päästeasutuse, kindlustusfirma, töötajate ja reisijate esindajate poole juhtumist nende arvamuse teadasaamiseks ja soovi korral hoiakute, suhtumiste ja arusaamade väljendamiseks ohutusjuurdluse ja selle tulemuste kohta. Ohutusjuurdlusega seotud asjaolude ja käigu avalikustamine juhtivuurija poolt on lubatud määrani, mis ei ohusta juhtumi põhjuste kindlakstegemist ja ohutuse tõstmiseks kavandatud soovituste väljatöötamist. „Avaliku teabe seadusega“ kehtestatud juurdepääsu piiranguga teavet ei avalikustata ei juurdluse käigus ega peale selle lõppu.

Eestis 2004. aastast alates läbi viidud kõik ohutusjuurdlused on mahtunud ettenähtud üheaastase ajalimiidi piiresse. Lõpparuande asemel koostatakse vahearuanne, kui ohutusjuurdlus ei peaks selle aja jooksul lõppema. Ohutusjuurdluse aruande õigeaegse ja formaadikohase valmimise tagab juhtivuurija.

Vajadusel moodustab ohutusjuurdluse Keskuse juhataja vastavatest spetsialistidest koosneva ohutusjuurdluse komisjoni. Komisjoni liikmeteks ei või määrata õnnetusega seotud tootjafirma, operaatorfirma või kindlustusandja esindajat ega töötajat, samuti hukkunute või kannatanute esindajat või muud ohutusjuurdlusega konflikti omavat isikut, samuti isikut, kes on seotud uuritavas juhtumis süüd või vastutust tuvastava menetlusega. Komisjoni esimeheks määratakse kas juhtivuurija või OJK juhataja. Komisjoni liikmetele määratakse ülesanded. Töökoosolekud kutsuvad kokku komisjoni esimees. Iga koosoleku kohta vormistatakse protokoll, milles märgitakse ohutusjuurdluse kulgu, tekkinud küsimused ja versioonid, vastuvõetud otsused, komisjoni esimehe juhised ja komisjoni liikmete eriarvamused. Protokolli allkirjastavad kõik koosolekul osalenud komisjoni liikmed. Välisriigi ohutusjuurdlusasutuse määratud esindajal on õigus osaleda komisjoni töös.

3. OhutusjuurdLused

3.1 Lõpetatud ohutusjuurdLuste ülevaade

Käsitletava 2015. aasta jooksul teavitati OhutusjuurdLuse Keskust 26 õnnetusjuhtumist ja 11 vahejuhtumist. OhutusjuurdLuse Keskus hindas kõigi juhtumite asjaolusid, kuulas ära erinevaid arvamusi nende kohta. Ükski juhtum ei kvalifitseerunud oma tunnustega vajadusele alustada nende kohta ohutusjuurdLust. Kokkuvõttes ei lõpetatud aruandlusaasta jooksul ühegi juhtumi ohutusjuurdLust.

Kokkuvõte 2015. a. lõpetatud ohutusjuurdLustest

Tabel 1

Uuritud juhtumite liigitus	Juhtumite arv	Kannatanuid		Ligi-kaudsed kahjud (EUR)	Suundumus võrreldes eelmise aastaga
		Surmasaanuid	Raskelt vigastatuid		
Raudtee-ületuskoha õnnetus	-	-	-	-	vähenenud

Paaril eelneval aastal korraldas OhutusjuurdLuse Keskus kummalgi ühe surmaga lõppenud õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLuse. Seejuures 2014. aastal uuriti tõsise õnnetusjuhtumi asjaolusid. Ühe aasta lõikes võrreldes eelnevaga võib täheldada uuritavate juhtumite vähenemist, kuid pikemas tagasivaates ei ole ohutusjuurdLuste läbiviimises püsivat trendi, mistõttu võib muudatusi ohutusjuurdLuste arvus pidada juhuslikuks.

3.2 2015. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdLused

Vahetult enne 2015. aasta lõppu toimus Eestis järsk ja ulatuslik õhutemperatuuri langus. Selle tulemusena toimusid nii enne aasta lõppu kui ka peale seda rööpamurrud termiitkeevistes. Rööpamurdude tulemusena liiklusohtlikku olukorda ei tekkinud, mistõttu puudus vajadus alustada ohutusjuurdLust, kuid OhutusjuurdLuse Keskus jälgis toimuvat ning koostas nende kohta oma arvamuse, mis edastati raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale ja Tehnilise Järelevalve Ametile.

Aasta jooksul ei lõpetatud ega alustatud ühtegi ohutusjuurdLust.

2015. aastal lõpetatud ohutusjuurdlused

Tabel 2

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

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

Aruandlusaastal ei toimunud ühtegi õnnetusjuhtumit, mille ohutusjuurdlust oleks OhutusjuurdLuse Keskus alustanud ja mille uurimine oleks jätkunud järgmisel aastal. Samuti ei jäänud lõpetamata ühtegi ohutusjuurdlust eelmisest aastast.

2015. aastal käivitatud ohutusjuurdlused

Tabel 3

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

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

3.3 2015. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõtte

OhutusjuurdLuse Keskuse arvamus aastavahetusel 2015/2016 toimunud rööpamurdude kohta valmis 2016. aastal, mistõttu kokkuvõtte sellest esitatakse järgmise aasta aruandes.

3.4 Ohutusjuurdluste kommentaarid

Hinnates ohutusjuurdLusi teostatud juhtumites hukkunute arvu viimasel viiel aastal, võib täheldada, et nende hulk ei ole muutunud. Hukkunute arv jääb nulli ja kahe vahele. Samuti puudub kindel tendents vigastatute arvu muutuses. Märkimist väärib siiski 2014. aastal reisirongiga toimunud tõsisel õnnetusjuhtumil 12 inimese kergete vigastuste saamine, mis üle mitme aasta oli suurim.

Vigastatute ja hukkunute üldarv

Tabel 4

Aasta	Hukkunuid	Vigastatuid maantesõidukis/ neist raskelt	Vigastatuid raudteeveeremis/ neist raskelt
2011	1	-	1/-
2012	-	-	-
2013	1	-	-
2014	2	-	12/-
2015	-	-	-
Kokku	4	-	13/-

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

Vigastatuid ja hukkunuid personaalse jaotuse järgi

Tabel 5

Personaalne jaotus		Aasta, hulk				
		2011	2012	2013	2014	2015
Hukkunuid	Reisijad	-	-	-	1	-
	Personal	1	-	-	-	-
	Kolmandad isikud	-	-	1	1	-
	Kokku	1	-	1	2	-
Vigastatuid	Reisijad	-	-	-	12	-
	Personal	1	-	-	-	-
	Kolmandad isikud	-	-	-	-	-
	Kokku	1	-	-	12	-

3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2011 – 2015)

Viimase viie aasta jooksul on uuritud kahte tõsist õnnetusjuhtumit ja ühte õnnetusjuhtumit. Aruandlusaasta jooksul toimunud õnnetuste asjaolude hindamisel ei ilmnenud ühelgi asjaolusid, mis oleksid tinginud vajadust nende kohta ohutusjuurdluse korraldamist.

Uuritud juhtumid aastate lõikes

Tabel 6

Juhtumi nimetus		Aasta, uurimiste arv					
		2011	2012	2013	2014	2015	Kokku
Art 19.1,2	Rongide kokkupõrge	1	-	-	-	-	1
	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	-	-	1	-	-	1
	Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt	-	-	-	-	-	-
	Tulekahju rongis	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus ohtlike veostega	-	-	-	-	-	-
Vahejuhtum	-	-	-	-	-	-	
Kokku	1	-	1	1	-	3	

4. Soovitused

4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitus

Viimase viie aasta jooksul on edastatud erinevatele adressaatidele ohutusjuurduse aruannetes mitmeid soovitusi. Soovitused on välja töötatud juurdluse käigus ilmnunud asjaoludele tuginedes ja nende liigitust kajastab järgmine tabel.

Soovitused ohutuse suurendamiseks

Tabel 7

Soovituse valdkond	Aasta, soovitude arv				
	2011	2012	2013	2014	2015
Raudteeinfrastruktuuri hooldamine ja korrashoid	-	-	-	-	-
Raudteeveeremi hooldus, korrashoid ja käitlemine	1	-	-	-	-
Järelevalve korraldamine	4	-	-	-	-
Maanteede liikluskorraldus, liikluskorraldusvahendid	-	-	1	1	-
Teede talihooldustööde tegemine	-	-	-	-	-
Liikluspropaganda, koolitus	-	-	-	1	-
Muudatused õigusaktides, korralduslikes eeskirjades	4	-	-	-	-
Signalisatsiooniseadmete töö, raudteeliikluskorraldus	-	-	1	2	-
Raudtee sidevahendite töö korraldamine	1	-	-	-	-
Infosalvestusseadmete kasutamine	2	-	-	-	-
Raudteelaste kutsekvalifikatsioon	3	-	-	-	-
Muud korralduslikud meetmed	3	-	-	-	-
Kokku	18	-	2	4	-

Kõik adressaadid, kellele ohutusjuurdluse aruandes oli adresseeritud soovitusi, esitavad raudteeseaduses sätestatud korra kohaselt 1. aprilliks keskusele aruande soovitude menetlemise seisust või tulemustest. Kui soovituse menetlemine jätkub, siis esitatakse järgevatel aastatel vormikohane aruanne seni, kuni menetlemine on lõpetatud.

Järgmine tabel kajastab soovitude menetlemise tulemusi 2016. aasta 1. aprilli andmete põhjal. Kuivõrd 2015. aastal ühtegi soovitust ei esitatud, siis on tabeli vastav rida arvandmetest tühi. Aruandlusaasta jooksul jätkus 2014. aastal tehtud ühe soovituse menetlemine, mis jõudis ka lõpuni. Seetõttu on käesolevas aruandes esitatud tabeli andmed võrreldes eelmisel aastal esitatud tabeliga 2014. aasta kohta muutunud.

Soovituste menetlemine

Tabel 8

Soovitused		Soovituse seis							
		Rakendatud		Menetlemine jätkub		Tagasilükatud		Menetlemine katkestatud	
Aasta	Hulk	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%
2011	18	8	44,44	8	44,44	2	11,12	-	-
2012	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2013	2	2	100	-	-	-	-	-	-
2014	4	4	100						
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kokku	24	14	58,34	8	33,33	2	08,33	-	-

Nõue esitada Ohutusjuurdluse Keskusele aruanne soovituse menetlemisest iga-aastaselt kuni menetlemise lõpetamiseni, kehtestati 2014. aastal. Varasemate aastate menetlusprotsessi järgnevatel aastatel lõpule viimist tabel ei kajasta.

4.2 2015. aastal menetletud soovitused

Aruandlusaastal jätkus ühe eelneval aastal esitatud soovituse menetlemine. 2014. aastal MTÜ-le Operation Lifesaver Estonia tehti järgmine soovitus:

- Töötada välja õppematerjalid raudteeohutuse käsitlemiseks autojuhtide koolitamisel.



MTÜ Operation Lifesaver Estonia (OLE) töötas koostöös oma partneritega välja koolitusprogrammi ja õppematerjalid autokoolidele teemal „Ohutus raudteeülesõitudel. Koolitusprogramm mootorsõiduki juhtidele“, mis aitab selgitada ühetasandilise raudteeülesõidukoha ohutuse küsimusi. Täiendavalt seadustes kehtestatud reeglitele selgitatakse koolitusmaterjalides raudtee ületamisega seotud riske. Antakse autojuhtidele soovitusi, kuidas raudteed turvaliselt ületada ja mida teha, kui ollakse sattunud ohuolukorda. OLE poolt välja töötatud materjalide kasutamissoigus on autokoolide teoreetilist õpet läbiviival personalil pärast vastava koolituse läbiviimist. Materjal koosneb aruteluteemadest, ohutusnõuetest, mõistetest, autojuhile vajalikest raudteega seotud õiguslikest sätetest, kogu materjali läbivatest illustreerivatest ja mõisteid avavatest slaididest.

Lisad

Lisa 1

Soovituste menetlemine – Raasiku, 16.04.2014

Kuupäev ja kellaaeg	16.04.2014, kell 15:19		
Asukoht	AS Eesti Raudtee infrastruktuur, Raasiku jaam, II peatee, asulaväline ala, km 134,582.		
Juhtumi liigitus	Raudteeületuskoha õnnetusjuhtum, tõsine õnnetusjuhtum		
Rongi liik ja number	Reisirong nr 0290		
Maantee sõiduk	Veoauto MAN koos haagisega BENALU		
		Rongis	Maantee sõidukis
Inimeste arv (rongis ja sõidukis)	Meeskond	2	1
	Reisijad	129	-
Surmavalt vigastatuid	Meeskond	-	1
	Reisijad	1	-
Raskelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Kergelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	12	-
Veeremi vigastused	A- ja D-vaguni kahjustused katuses, külgsseinas, raamis, pöördvankrites ja salongis. Vähesed kahjustused mootorblokkis M ja C-vagunis.		



Infrastruktuuri varustuse vigastused	Rööpaid 15 m, 421 betoonliiprit, 71 tonni täitematerjali, 1 pöörang, 257 m kontaktvõrk, sidemajanduses 4 drosseltrafot ja 1 elektriajam.
Muud vigastused	Veok MAN TGA01 ja haagis BENALU SPT34C deformeerunud ja muutunud vrakiks.
Kokkuvõte: Veok MAN sõitis keelavaid ülesõidufoori tulesid eirates ülesõidukohal küljelt reisirongina sõitnud 4-vagunilise diiselrongi Stadler Flirt DMU 2428 kolmandasse vagunisse sisse.	
Uurimisaruaande valmimisaeg	27.10.2014
Soovitus nr 03	Autojuht oli kompetentne ja liikluseadust hästi tundev, kuid ei hinnanud oma sõidustiili valikul raudteest tulenevaid ohtusid adekvaatselt. Töötada välja õppematerjalid raudteeohutuse käsitlemiseks autojuhtide koolitamisel.
Kuupäev	Seis Selgitus
01.04.2016	Aktsepteeritud ja täidetud MTÜ Operation Lifesaver Estonia poolt on välja töötatud ja Maanteeameti ning Tehnilise Järelevalve Ametiga kooskõlastatud koolitusmaterjalid autokoolidele.