



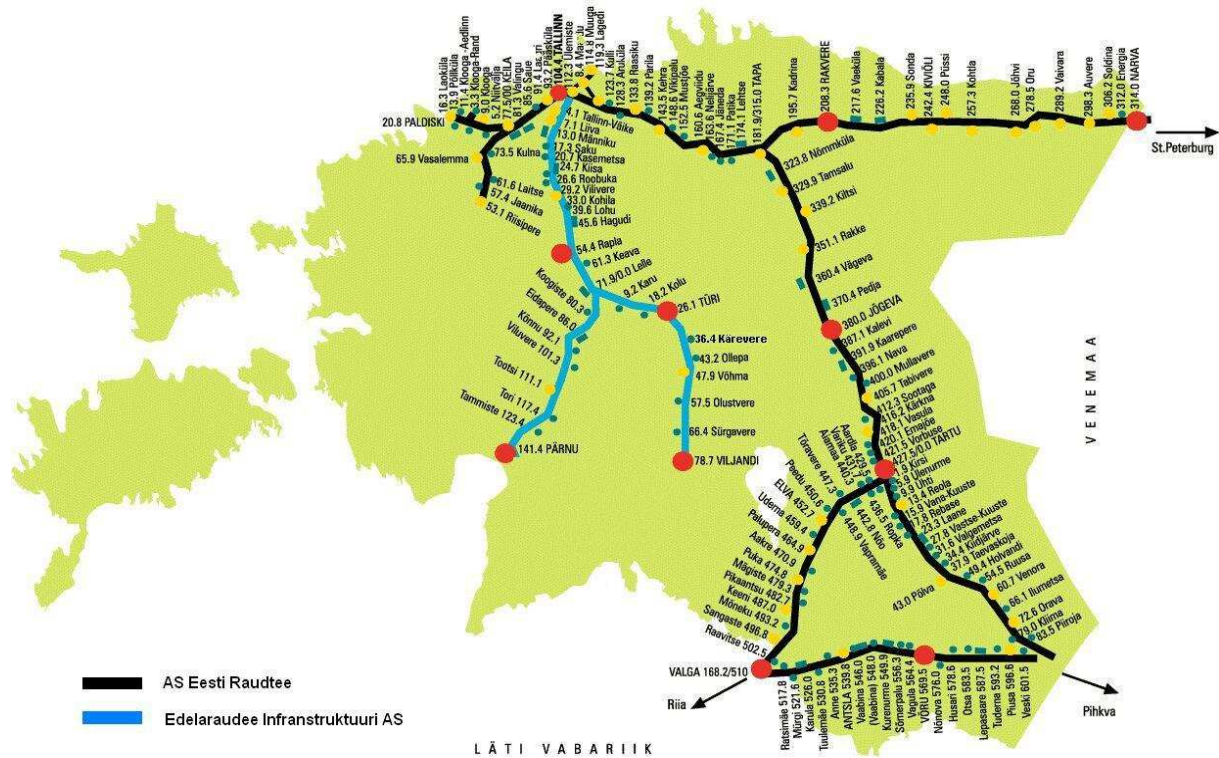
Ohutus-  
juurdluse  
Keskus

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

Ohutusjuurdluse Keskus

2012. a. uuritud  
raudteeliiklusõnnetuste  
aastaruanne

Tallinn 2013



Avalikud raudteed Eesti Vabariigis



## Eessõna

Käesolev aastaaruanne on järjekorras üheksas, kuid seejuures esimene, kus ei leia kajastamist ükski aruandlusaasta jooksul korraldatud ohutusjuurdlus. Aasta jooksul ei toimunud ühtegi õnnetust, mida tema tunnuste järgi oleks pidanud uurima.

2012. a. leidsid Eesti raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse valdkonnas aset olulised muudatused. 1. jaanuaril moodustati laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdluste korraldamiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis ühtne multimodaalne Ohutusjuurdluse Keskus. Sügisel, novembris jõustus uue struktuuri kaastöötajate poolt väljatöötatud kõigile kolmele transpordiliigile ühtne ministri määrus „Ohutusjuurdluse kord“. Määrus allkirjastati 9. novembril ja jõustus 17. novembril 2012.

Aastaaruanne on kokkuvõtte varasemate aastate kogemusest ja Ohutusjuurdluse Keskuse tegevuspõhimõtetest.



## Sisukord

Avalikud raudteed Eesti Vabariigis	2
EESSÕNA	3
SISUKORD	4
1. SISSEJUHATUS UURIMISASUTUSE KOHTA	5
1.1 Õiguslik alus	5
1.2 Roll ja eesmärk	6
1.3 Organisatsioon	7
1.4 Organisatsiooniline struktuur	9
2. UURIMISPROTSESSID	11
2.1 Uuritavad juhtumid	11
2.2 Uurimisse kaasatavad institutsioonid	12
2.3 Uurimisprotsess ja Ohutusjuurdluse Keskuse lähenemisviis	13
3. UURIMISED	15
3.1 Lõpetatud uurimiste ülevaade	15
3.2 2012. aastal lõpetatud ja alustatud uurimised	15
3.3 Uurimiste kommentaarid	15
3.4 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja intsidendid (2008-2012)	17
4. SOOVITUSED	18
4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitlus	18



## 1. Sissejuhatus uurimisasutuse kohta

### 1.1 Õiguslik alus

Tuginedes Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiivile“ 2004/49/EÜ, moodustati Eestis 2004. a. 31. märtsil Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis raudteeõnnetuste uurimiseks. Ohutusdirektiivi kohaldamiseks Eesti õigusruumi jõustati „Raudteeseaduse“ muudatused 2. märtsist 2007. Sellest hetkest alates algas direktiivikohane täielik teabevahetus uurimiseks ja Euroopa Raudteeagentuuri (ERA) vahel. Uurimiseks hakkas nõuetekohaselt teavitama ERA-t iga juhtumi uurimise alustamisest ja uurimise lõppedes sisestas ERA andmebaasi uurimisarande.

2012. aasta 1. jaanuarist jõustusid „Lennundusseaduse“, Meresõiduohutuse seaduse“ ja „Raudteeseaduse“ muudatused, millega moodustati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis eraldi struktuuriüksus Ohutusjuurdluse Keskus (OJK). Ohutusjuurdluse Keskus on multimodaalne struktuuriüksus, mille ülesandeks on korraldada transpordiõnnetuste ohutusjuurdlusti laevanduse, lennunduse ja raudtee valdkonnas.

„Raudteeseaduse“ §42 lõike 1 kohaselt korraldab Ohutusjuurdluse Keskus raudteeliiklusõnnetuste ja raudteeintsidentide ohutusjuurdlust, mille läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel on ta sõltumatu ning lähtub üksnes seadusest ja muudest õigusaktidest ning Eestile kohustuslikest välislepingutest. Ohutusjuurdluse Keskuse ohutusjuurdlusala tegevuse üle teenistuslikku järelevalvet ei teostata. „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artikkel 21 sätestab uurimiseasutuse sõltumatuse nõude, mis on tagatud just eelmainitud sättega „Raudteeseaduses“.

Raudteeõnnetuste ohutusjuurdluste korraldamise õiguslik raamistik on sätestatud „Raudteeseaduse“ §41 „Tehnilise Järelevalve Ameti ja Ohutusjuurdluse Keskuse teavitamine“, §42 „Raudteeliiklusõnnetuse ja raudteeintsendi ohutusjuurdlus“ ning §43 „Ohutusjuurdlustega seonduvad aruanded“.

„Raudteeseaduse“ §41 sätestab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kohustuse edastada Ohutusjuurdluse Keskusele kohe teade raudteeõnnetusest või veeremi inimesele otsasõidust avalikustatud sidevahendi kaudu ning seejärel kirjaliku teatena. Raudteeintsidentidest ja otsasõitudest teatab raudtee-ettevõtja Ohutusjuurdluse Keskusele kalendrikuu kokkuvõttena hiljemalt järgneva kuu viiendaks kuupäevaks. Raudteeveeremi kasutamise seotud sündmustest (avariidest), mis ei ole raudteeõnnetused, teeb raudtee-ettevõtja pärast sündmuse põhjuste ja muude asjaolude väljaselgitamist kirjaliku ettekande, kuid mitte hiljem kui viie tööpäeva jooksul peale sündmuse toimumist. Majandus- ja



kommunikatsiooniminister on kehtestanud määruse „Raudteeliiklusõnnetuste kohta kirjaliku teate esitamise kord, kirjaliku teate, ettekande ning raudteeintsidentide ja otsasõitude kohta esitatava kokkuvõtte vorm“. Lisaks kirjaliku teate, ettekande või kokkuvõtte vormile sätestab määrus Ohutusjuurdluse Keskusele raudteeõnnetusest kirjaliku teate esitamise kohustuse kolme tööpäeva jooksul.

„Raudteeseaduse“ §42 sätestab ohutusjuurdluse alustamise, ekspertide kaasamise ja komisjonide moodustamise õiguse Ohutusjuurdluse Keskuse poolt, samuti ohutusjuurdlust teostava ametiisiku õigused ja ohutusjuurdlusega seotud asutuste kohustuse oma pädevuse piires ohutusjuurdlusele vajaliku kaasabi osutamise.

„Raudteeseaduse“ §43 sätestab ohutusjuurdluse kestvuse 12 kuud, nõuded aruandele ja aruande esitamise kõigile asjassepuutuvatele isikutele, riigiasutustele ja Euroopa Raudteeagentuurile. Sama paragrahv sätestab juurdlusaruandes esitatud soovitude adressaatidel esitada järgneva aasta 1. aprilliks Ohutusjuurdluse Keskusele aruanne soovitude põhjal võetud või kavandatavatest meetmetest. Ohutusjuurdluse Keskusel lasub kohustus koostada aastaaruanne eelmisel aastal uuritud õnnetustest, avaldada see veebilehel ning edastada tähtaegselt Euroopa Raudteeagentuurile.

Suurema osa vaadeldavast aastast kehtis ohutusjuurdluse läbiviimisel ministri määrus „Raudteeliiklusõnnetuste, raudteeintsidentide, raudteevariide ja otsasõitude uurimise kord“. Määrus sätestas uurimise alustamise ja läbiviimise korralduse, uurimistoimingud, nõuded uurimisaruande vormistamisele ja uurimismaterjalide säilitamisele, samuti uurimisaruanDES esitatud soovitude menetlemise.

Ohutusjuurdluse Keskuse moodustamise järel töötati välja ja kehtestati 9. novembril 2012 ühtne multimodaalne ministri määrus „Ohutusjuurdluse kord“. Määrus sätestab lisaks teistele transpordivaldkondadele ka raudteeliiklusõnnetuse, raudteeintsidendi ja raudteeveeremi otsasõidu ohutusjuurdluse korra. Määrus määratleb ohutusjuurdluse toimumise juhtivuurija või ohutusjuurdluskomisjoni poolt, täpsustab ohutusjuurdluse korraldamise, ohuhoiatuse tegemise, ohutusjuurdluse aruande valmimise ja allkirjastamise, ohutusjuurdluse lõpetamise ja vajadusel taasavamise, ohutusjuurdluse käigus tehtud soovitude menetlemise ja uuritavate juhtumite arvelevõtmise.

## 1.2 Roll ja eesmärk

Ohutusjuurdluse Keskuse põhiülesandeks on lennu-, laeva- ja raudteeliiklusõnnetuse ning – intsidendi uurimine, nende põhjuste väljaselgitamine ning ettepanekute ja soovitude tegemine liiklusohutuse suurendamiseks, osalemine OJK tegevusvaldkondi reguleerivate õigusaktide väljatöötamisel ning nende muutmiseks ettepanekute tegemine, OJK tegevusvaldkondadega



seotud poliitikate, strateegiate ja arengukavade väljatöötamisel osalemine, projektide ettevalmistamine ja elluviimine, sealhulgas rahvusvahelistes projektides ja nende ettevalmistamisel osalemine.

Raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse korraldamise eesmärk on sätestatud „Raudteeseaduse“ §42 lõikega 3 ja ministri määruse „Ohutusjuurdluse kord“ §1. Ohutusjuurdluse eesmärgiks on kindlaks teha raudteeliiklusõnnetuse või raudteeintsidendi, vajaduse korral ka otsasõidu põhjused, ohutusosalaste soovitude või ettepanekute tegemine sarnaste juhtumite vältimiseks tulevikus, mitte aga süüle või vastutusele osutamine.

Sõltuvalt juhtumi keerukusest ning töömahukusest võib ohutusjuurdlust viia läbi kas Ohutusjuurdluse Keskuse määratud juhtivuuriija või moodustab Ohutusjuurdluse Keskus ohutusjuurdluskomisjoni. Komisjoni esimeheks määratakse kas juhtivuuriija või Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja.

## 1.3 Organisatsioon

Ohutusjuurdluse Keskus on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksus, mis on ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel sõltumatu. Töökorraldus- ja muudes üldküsimumustes tagab Ohutusjuurdluse Keskuse töö ministeerium, tema tegevus toimub kooskõlastatult ja koostöös ministeeriumi teiste struktuuriüksustega. Ohutusjuurdluse Keskus on töökorraldus- ja muudes üldküsimumustes aruandekohustuslik kantsleri ja ministri ees.

Ohutusjuurdluse Keskusel on õigus

- 1) Saada Ohutusjuurdluse Keskusele pandud ülesannete täitmiseks vajalikke dokumente ja informatsiooni ministeeriumi juhtkonnalt, teistelt osakondadelt, ministeeriumi valitsemisala riigiasutustelt ja eraõiguslikelt juriidilistelt isikutelt;
- 2) Kaasata vastavalt korraldustele ja kokkulepetele Ohutusjuurdluse Keskuse pädevusse kuuluvate küsimuste lahendamisele teiste osakondade teenistujaid;
- 3) Teha ettepanekuid oma ülesannete täitmiseks vajalike lepingute sõlmimiseks;
- 4) Saada Ohutusjuurdluse Keskuse teenistujate ametialase taseme tõstmiseks täiendkoolitust;
- 5) Saada Ohutusjuurdluse Keskuse ülesannete täitmiseks vajalikku bürootehnikat, materjale ja kirjandust ning tehnilist ja infoabi.

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



- 1) Viivitamata juurde pääseda raudteeliiklusõnnetuse, raudteeinsidendi, raudteeavarii või otsasõidu toimumiskohale, õnnetuse insidendi või otsasõiduga seotud raudteeveeremile, raudteeinfrastruktuurile 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.

Ohutusjuurdluse Keskuse teenistujate koosseisu kinnitab minister, teenistujate tööülesanded määratakse kindlaks ministeeriumi kantsleri poolt kinnitatud ametijuhendites Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja ettepanekul.

Vaadeldaval 2012. aastal oli Ohutusjuurdluse Keskuses kolmes erinevas transpordivaldkonnas toimuvate juhtumite uurimiseks kokku kolm ametnikku. Lennuõnnetuste ohutusjuurdluse korraldamiseks ekspert, laevaõnnetuste ohutusjuurdluse korraldamiseks peaspetsialist ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse korraldamiseks peaspetsialist. Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja nimetab ametisse Vabariigi Valitsus. 2012. aastal ei olnud Vabariigi Valitsus juhatajat ametisse nimetanud.

Ohutusjuurdluse Keskus koostab eelarve projekti ning eelmise aasta eelarve täitmise aruande. Ohutusjuurdluse Keskuse eelarve on lahutamatu ja orgaaniline osa Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eelarvest.

Ohutusjuurdluse Keskuse ülesannete hulka kuulub tegevusvaldkondadega seotud rahvusvahelistes projektides ja nende ettevalmistamisel osalemine ning kooskõlastatult ministeeriumiga rahvusvahelistes organisatsioonides riigi esindamine. Ohutusjuurdluse Keskus osaleb tegevusvaldkondi puudutavatest välislepingutest tulenevate Eesti Vabariigi kohustuste täitmisel.

Otsused, millist juhtumit uurida, võtab vastavalt raudteeseaduses ettenähtud tingimustele vastu Ohutusjuurdluse Keskus. Ohutusjuurdluse lõppdokumendiks olevale ohutusjuurdluse

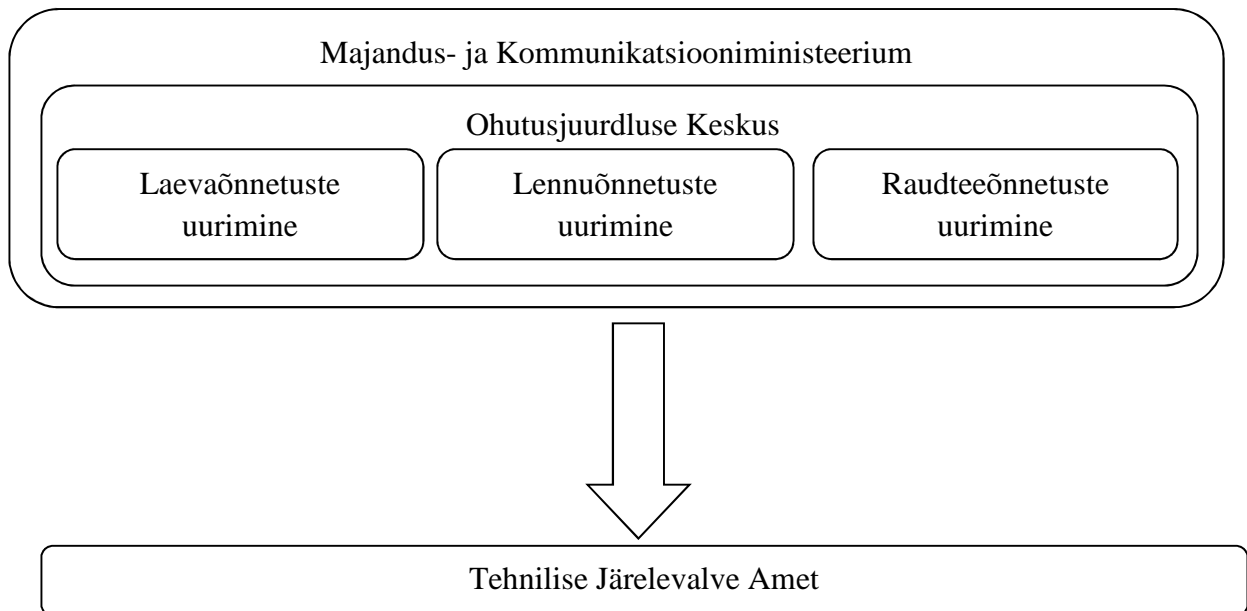




aruandele kirjutab alla juhtivuurija või ohutusjuurdluskomisjoni puhul selle esimees ja kõik komisjoni liikmed. Ohutusjuurdluse aruande kinnitab Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja. Aruanne tehakse kättesaadavaks Ohutusjuurdluse Keskuse veebilehel hiljemalt 12 kuud pärast juhtumi toimumist. Kui ohutusjuurdluse aruannet ei ole võimalik nimetatud tähtaja jooksul avaldada, avaldatakse vahearuanne.

## 1.4 Organisatsiooniline struktuur

Eestis täidab transpordiministeeriumi ülesandeid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Ohutusjuurdluse Keskus on spetsiifilist ülesannet täitev struktuuriüksus ministeeriumis. Ohutusjuurdluse Keskuse koosseisus ei ole täiendavaid struktuuriüksuseid. Tema tegevusväli hõlmab kolme valdkonda: laevaõnnetuste ohutusjuurdlus, lennuõnnetuste ohutusjuurdlus, raudteeõnnetuste ohutusjuurdlus. Iga valdkonna tegevusega on seotud üks ametnik, kes oma tegevuses on iseseisev. Üldistes ja ühistes küsimustes toimub ametnike vahel teabevahetus, mis loob suurema sünergia. Töö on organiseeritud selliselt, et vajadusel võib üks ametnik teatud piires teist asendada, kuid mitte töö sisulistes küsimustes.



Joonis 1. Ohutusjuurdluse Keskus ja ohutusasutus ministeeriumi struktuuris.

Transpordiõnnetuste ohutusjuurdlusega tegelevad ametnikud on kõik koondatud Ohutusjuurdluse Keskusesse, välja arvatud laevaõnnetuste ohutusjuurdlus, mis on jaotatud



Veeteede Ameti ja Ohutusjuurdluse Keskuse vahel. Transpordiõnnetuste uurimisega tegelevaid struktuure ja asutusi on teisigi, kuid uurimise ülesanne ja eesmärk on teised.

Raudtee valdkonnas on Eestis ohutuasutuseks Tehnilise Järelevalve Amet. Tehnilise Järelevalve Amet on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi iseseisev oma eelarvega riiklik allasutus.

Raudteeinfrastruktuuri valdajad ning raudteeoperaatorid on eraldiseisvad tootmisettevõtted juriidilise isiku õigustes. Ohutusjuurdluse Keskuse ja raudtee-ettevõtete vahelised suhted on reglementeeritud seaduse ja määruste tasandil.



## 2. Uurimisprotsessid

### 2.1 Uuritavad juhtumid

„Raudteeseadusega“ on sätestatud Ohutusjuurdluse Keskuse kohustus uurida õnnetusjuhtumeid, millega kaasneb vähemalt üks järgmistest tagajärgedest:

- 1) üks või mitu inimohvrit, välja arvatud raudteeveeremi otsasõidud inimestele, kui muid tagajärgi ei kaasne;
- 2) viie või enama inimese tervisekahjustus;
- 3) ulatuslik tulekahju;
- 4) raudteeveeremile, raudteeinfrastruktuurile või keskkonnale kahju tekkimine vähemalt 2000000 euro ulatuses;
- 5) raudteeliikluse katkemine kauemaks kui 12 tunniks.

Samuti on Ohutusjuurdluse Keskusel kohustus korraldada ohutusjuurdluse läbiviimine, kui raudteeliiklusõnnetuse tulemusena tuleb teha muudatusi raudteeohutuse regulatsioonis või raudteeohutuse tagamises.

Ohutusjuurdluse Keskusel on õigus korraldada ohutusjuurdluse läbiviimine muude raudteeliiklusõnnetuste, raudteeavariide, intsidentide või veeremi otsasõitude puhul, kui aset leidnud asjaolud või nendega sarnased asjaolud oleksid võinud tingida ülalloeletud tagajärgedega raudteeõnnetuse, sealhulgas ka üleeuroopalise tava- või kiirraudteesüsteemi allsüsteemi või koostalituse komponendi tehnilise rikke korral. Otsustamisel peab Ohutusjuurdluse Keskus võtma arvesse õnnetuse, avarii, intsidendi või otsasõidu tõsidust, sealhulgas ka tõsidust üleeuroopalisest seisukohast lähtudes, ning teisi tähendust omavaid asjaolusid. Taoliste juhtumite tõsiduse hindamisel küsib Ohutusjuurdluse Keskus Tehnilise Järelevalve Ameti ja raudtee-ettevõtjate arvamust.

„Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artikkel 19 sätestab nõude, et liikmesriigi uurimisorganid uuriks tõsiseid raudteeõnnetusi. Eesti seadusandluses ei ole sätestatud tõsise raudteeõnnetuse mõistet. Eestis kehtib kohustus uurida kõiki tõsiste õnnetuste tunnustele vastavaid õnnetusjuhtumeid. Lisaks tõsistele õnnetustele võib direktiivi artikli 19 kohaselt uurimisorgan uurida neid õnnetus- ja vahejuhtumeid, mis veidi teistsugustel tingimustel võinuks põhjustada tõsiseid õnnetusjuhtumeid, sealhulgas üleeuroopaliste kiir- või tavaraudteesüsteemide struktuuriliste alamsüsteemide või koostalitusvõime komponentide tehnilised tõrked. „Raudteeseaduses“ ning majandus- ja kommunikatsiooniministri määruses „Raudteeliiklusõnnetuste ja raudteeintsidentide jaotus, ohutusnäitajad ja nendest teavitamise kord“ on sätestatud raudteeliiklusõnnetuste ja muude vahejuhtumite tunnused ning tingimused, mis on kooskõlas direktiivi artikli 19 nõuetega. Direktiivi artikkel 21 sätestab



liikmesriikide õiguse usaldada uurimisorganile uurida peale tõsiste õnnetuste ka teisi juhtumeid. Eesti raudteeseadus võimaldab seda samuti.

## 2.2 Uurimisse kaasatavad institutsioonid

Ohutusjuurdlusesse on lubatud kaasata teisi institutsioone määral, mis ei kahjusta selle sõltumatust. Raudteeseadus kohustab ohutusjuurdlusega seotud asutustel oma pädevuse piires osutama Ohutusjuurdluse Keskusele vajalikku kaasabi. Ohutusjuurdluse Keskusel on õigus eriteadmisi nõudvate asjaolude selgitamiseks kaasata eksperte ja moodustada komisjone.

Senise praktika kohaselt on kõik ohutusjuurdluse läbiviimisse kaasatud institutsioonid, ettevõtted ja üksikisikud vaid täiendava teabe hankimise ja eksperthinnangute saamise eesmärgil. Institutsioonide poole on pöördunud vastutav uurija isiklikult. Institutsioonid ja eksperdid on oma pädevuse piires selgitanud nende käsutuses olevat teavet. Teabe analüüs ja seostamine kogu uurimismaterjaliga on olnud juhtivuuri ja uurimiskomisjoni ülesanne.

Sõltuvalt uuritava juhtumi iseärasustest on tehtud koostööd Tehnilise Järelevalve Ametiga (ohutusasutusega) nende käsutuses oleva teabe uurimisprotsessis kasutamiseks. Teavet on hangitud raudteeinfrastruktuuri valdajalt ja raudteeoperaatorilt, kelle veeremiga õnnetus juhtus. Kui juhtum on olnud politseiuurimise objektiks, siis on ohutusjuurdlus teinud koostööd prokuratuuri ja politseiga täiendava teabe hankimiseks. Päästetööde teostamise ja hädaabiteenistuste tegevuse kohta õnnetuspaigal on saadud täpsustatud andmeid häirekeskusest. Vigastatute tervislikule seisundile hinnangu andmisel on tuginetud raviasutuste teabele. Kui on olnud põhjust arvata, et ilmastikuolud võisid mõjutada uuritava juhtumi toimumisega seotud asjaolusid, siis on täpsustatud ilmastikuolud meteoroloogia teenistusest väljastatud teabele. Ohutusjuurdluse käigus on tehtud koostööd ka teiste asutuste, ettevõtete ja institutsioonidega, kui on ilmnenud mingid seosed uuritava juhtumi ja nende vahel.

Ükski institutsioon ei ole osalenud uurimiskomisjoni koosolekul ega mõjutanud teisiti teabe analüüsi, järelduste tegemist ega soovitude väljatöötamist. Samuti ei ole ohutusjuurdlust teostav komisjon või juhtivuuri osalenud Tehnilise Järelevalve Ameti järelevalve või väärteo menetlemisel, raudtee-ettevõtja sisejuurdluses ega politsei kriminaaluurimises.

Ohutusjuurdluse läbiviimisel ei ole välja kujunenud olukorda, kus mingi institutsioon oleks alati regulaarselt kaasatud ükskõik millise juhtumi uurimisse. Sagedamini on teabevahetuse kaasatud ohutusasutus ja suuremad raudtee-ettevõtjad, kelle infrastruktuur või veerem on paratamatult sagedamini õnnetusse sattunud. Suhteliselt sagedamini on õnnetuse tagajärgede likvideerimisega olnud seotud hädaabiteenistused, mis on tinginud ka koostöövajaduse sellekohase teabe saamiseks.



Koostöö teiste institutsioonidega sõltub ohutusjuurdluse läbiviimisel või nende kaasamise juhtumi kohta teabe hankimisel iga uuritava juhtumi iseärasustest ja vajadusest just selle institutsiooniga koostööd teha.

### 2.3 Uurimisprotsess ja Ohutusjuurdluse Keskuse lähenemisviis

Ohutusjuurdluse Keskus alustab juhtumi menetlemist peale teate saamist raudtee infrastruktuuri ettevõtjalt. Esmateade õnnetusest edastatakse esimesel võimalusel ööpäevaringselt telefoni teel ettevõtjatele avalikustatud Ohutusjuurdluse Keskuse telefoninumbrile. Andmete täpsustumisel edastatakse Ohutusjuurdluse Keskusele vastavalt ettenähtud vormile kirjalik teade juhtumist. Suulise teate saabumisel analüüsib juhtivuurija esmasele teabele tuginedes toimunud juhtumi asjaolusid, esitab teabe edastajale täpsustavaid küsimusi ja teeb järelduse, kas ohutusjuurdluse Keskuse esindajal on vaja sõita sündmuskohale või mitte. Suulisele teabele tuginedes esitab juhtivuurija oma tähelepanekud ja arvamused ning ettepanekud juhtumi kohta kirjalikult meili teel Ohutusjuurdluse Keskuse juhatajale. Tõsisemat laadi õnnetuste korral teavitab juhtivuurija juhatajat telefoni teel koheselt.

Enne ohutusjuurdluse alustamise otsuse vastuvõtmist kogub juhtivuurija juhtumi kohta täiendavat teavet asjaosalistelt ja ohutusasutuselt. Kooskõlas „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ ja „Raudteeseaduse“ sätetega, peab Ohutusjuurdluse Keskus hiljemalt üks nädal pärast raudteeõnnetust, raudteeavariid, raudteeintsidenti või otsasõitu käsitleva teate kättesaamist otsustama ohutusjuurdluse alustamise. Selle aja jooksul langetatakse otsus, kas juhtumit hakkab uurima vaid juhtivuurija või teeb seda uurimiskomisjon. Ühe nädala jooksul pärast ohutusjuurdluse alustamisotsuse langetamist teavitab Ohutusjuurdluse Keskus sellest Euroopa Raudteeagentuuri, milleks juhtivuurija sisestab vastavad andmed agentuuri andmebaasi.

Ministri määrus „Ohutusjuurdluse kord“ sätestab multimodaalselt ühtse lähenemisviisi laevaõnnetuste, lennuõnnetuste ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse korraldamiseks. Ohutusjuurdluse eduka läbiviimise eest vastutab ning ohutusjuurdlust juhib konkreetse juhtumi juhtivuurija. Juhtivuurija korraldab uurimistoimingute läbiviimise, andmete ja asitõendite kogumise, säilimise, analüüsimise ja ekspertiiside tellimise. Õnnetuspaiga uurimise raudteel viib juhtivuurija läbi võimalikult lühikese ajaga, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja saaks raudteeinfrastruktuuri taastada ja avada see võimalikult kiiresti raudteeveoteenustele.

Raudtee-ettevõtja peab ohutusjuurdluse alustamisest teada saamisel kuni juhtivuurija korralduseni alles hoidma kõik asitõendid ja esemete detailid, tehnilised sõlmed, dokumendid ja infosalvestusseadmete salvestised ning muu teabe, mis võivad omada tähtsust juhtumi



põhjuste väljaselgitamisel ja esitama juhtivuurija nõudmisel need talle. Informatsiooni ohutusjuurdluse kohta tohib üldjuhul väljastada vaid juhtivuurija, eelneval kokkuleppel erandkorras uurimiskomisjoni liige või Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja. Uuritava juhtumi asjaolude selgitamiseks teeb juhtivuurija vajadusel koostööd riigi- ja kohalike omavalitsuste asutustega, ettevõtjatega ning muude isikutega nende käsutuses oleva teabe ja materjali uurimisprotsessis kasutamiseks. Püsivalt kõrgele riskile viitavate asjaolude ilmnemisel teeb ohutusjuurdluse korraldaja ohuhoiatuse.

Ohutusjuurdlus korraldatakse nii avalikult kui võimalik, et tagada kõigi asjassepuutuvate isikute ärakuulamine. Ohutusjuurdluse korraldaja teavitab korrapäraselt asjassepuutuvaid ettevõtjaid, teise liikmesriigi ohutusjuurdlusasutust, kannatanuid ja nende sugulasi, kahjustatud vara omanikke, tootjaid, päästeasutust ning töötajate ja reisijate esindajaid ohutusjuurdlusest ning selle arengust ja annab võimaluse esitada oma arvamusi ohutusjuurdluse menetluse ning ohutusjuurdluse aruande kohta. Avalikustamine toimub määrani, mis ei ohusta põhinõude, so juhtumi põhjuste kindlakstegemist ja ohutuse tõstmiseks kavandatud soovitude väljatöötamist. Avalikustamisele ei kuulu ohutusjuurdluse läbiviimisel teave, mille avalikustamine on seadusandja poolt piiratud.

Uurimisaruande ja vajadusel ka vahearuande vastavuse rahvusvaheliselt kokkulepitud formaadi, õigeaegse valmimise ja avalikustamise tagab juhtivuurija.

Ohutusjuurdluskomisjoni moodustamisel määratakse komisjoni liikmeteks ohutusjuurdluse või kitsama valdkonna spetsialistid. Komisjoni liikmeks ei või määrata õnnetusega seotud tootjafirma, operaatorfirma või kindlustusandja esindajat ega töötajat, hukkunute või kannatanute esindajat või muud ohutusjuurdlusega konflikti omavat isikut, samuti isikut, kes on seotud uuritavas õnnetuses süüd või vastutust tuvastava menetlusega. Komisjoni esimeheks määratakse Ohutusjuurdluse Keskuse poolt kas juhtivuurija või Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja. Ohutusjuurdluse Keskus määrab ka komisjoni liikmed ja nende ülesanded. Komisjoni töökoosolekud kutsutakse kokku esimehe otsusel. Iga koosoleku kohta vormistatakse protokoll, milles fikseeritakse ohutusjuurdluse kulg, esilekerkinud küsimused ja versioonid, vastuvõetud otsused, komisjoni esimehe juhised ning komisjoni liikmete eriarvamused. Protokollile kirjutavad alla kõik koosolekust osa võtnud komisjoni liikmed. Kui välisriigi ohutusjuurdlusega tegelev asutus on määranud uurimise juurde oma esindaja, siis on tal õigus osaleda komisjoni töös.



### 3. Uurimised

#### 3.1 Lõpetatud uurimiste ülevaade

Käsitletava 2012. aasta jooksul ei lõpetatud ühegi õnnetuse ohutusjuurdlust. Sellele eelneval aastal lõpetati ühe juhtumi, rongide kokkupõrke, uurimine. Seega võib täheldada aasta jooksul uuritud juhtumite hulga vähenemist. Toimunud raudteeõnnetustest ja intsidentidest ei omanud ükski tunnuseid, mis oleks nõudnud nende kohta ohutusjuurdluse läbiviimist.

#### 3.2 2012. aastal lõpetatud ja alustatud uurimised

Aruandlusaastal ei toimunud ühtegi sellist raudteeliiklusõnnetust, mille ohutusjuurdlust oleks Ohutusjuurdluse Keskus alustanud ja mille uurimine oleks jätkunud järgmisel aastal. Samuti ei toimunud ühtegi õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlust, kus uurimine oleks peale juhtumit toimunud tervenisti sama aasta jooksul.

#### 3.3 Uurimiste kommentaarid

Käsitletava 2012. aasta jooksul ei toimunud ühegi ohutusjuurdluse alustamist, ega ühegi alustatud ohutusjuurdluse katkestamist.

Võrreldes viimase viie aasta arvnäitajaid, võib täheldada uuritud õnnetustes hukkunute arvu püsimist nulli ja kolme vahel. Seejuures oli kõige suurem hukkunute ja vigastatute arv 2010. aastal. Nii eelnevatel kui järgnevatel aastatel vigastatute ja hukkunute hulk oli väiksem.

Vigastatute ja hukkunute üldarvu viimastel aastatel näitab järgmine tabel:



## Vigastatute ja hukkunute üldarv

Tabel 1

Aasta	Hukkunuid	Vigastatuid maantesõidukis/ neist raskelt	Vigastatuid raudteeveeremis/ neist raskelt
2008	1	-	-
2009	2	-	-
2010	3	1/-	2/-
2011	1	-	1/-
2012	-	-	-
<b>Kokku</b>	7	1/-	3/-

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

## Vigastatuid ja hukkunuid personaalse jaotuse järgi

Tabel 2

Personaalne jaotus		Aasta, hulk				
		2008	2009	2010	2011	2012
<b>Hukkunuid</b>	Reisijad	-	-	-	-	-
	Personal	-	-	-	1	-
	Kolmandad isikud	1	2	3	-	-
	<b>Kokku</b>	1	2	3	1	-
<b>Vigastatuid</b>	Reisijad	-	-	1	-	-
	Personal	-	-	1	1	-
	Kolmandad isikud	-	-	1	-	-
	<b>Kokku</b>	-	-	3	1	-





### 3.4 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja intsidendid (2008 – 2012)

Eestis aastatel 2008 kuni 2012 korraldatud 9 juhtumi ohutusjuurdluse alustamise otsus tugines 8 juhtumi puhul „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artiklile 21. Ainult aastal 2011 uuritud õnnetuse ohutusjuurdlus alustati direktiivi artiklile 19 tuginedes.

Viimase viie aasta jooksul on läbi viidud ohutusjuurdlus vaid ühe tõsise raudteeõnnetuse ja ühe raudteeintsidendi korral. Ülejäänud uuritud raudteeliiklusõnnetustest toimusid 6 raudteeülesõidukohtadel ja 1 oli rongi rööbastelt mahaminek.

Uuritud juhtumite liigitus aastate lõikes kajastub järgmises tabelis:

**Uuritud juhtumid aastate lõikes**

Tabel 3

Juhtumi nimetus		Aasta, uurimiste arv					
		2008	2009	2010	2011	2012	Kokku
Art 19.1,2	Rongide kokkupõrge	-	-	-	1	-	1
Art 21.6	Rongide kokkupõrge	-	-	-	-	-	-
	Rongi kokkupõrge takistusega	-	-	-	-	-	-
	Rongi rööbastelt mahaminek	-	1	-	-	-	1
	Õnnetus raudteeületuskohal	1	2	3	-	-	6
	Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt	-	-	-	-	-	-
	Tulekahju rongis	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus ohtlike veostega	-	-	-	-	-	-
Intsident		-	1	-	-	-	1
<b>Kokku</b>		1	4	3	1	-	9



## 4. Soovitused

### 4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitlus

Aastate jooksul on raudteeõnnetuste uurimisaruannetes esitatud raudteeliiklusohutuse suurendamiseks erinevatesse valdkondadesse kuuluvaid soovitusi. Kuivõrd 2012. aasta jooksul ei viidud läbi ühegi juhtumi ohutusjuurdlust, siis ei esitatud ohutuse suurendamiseks ka ühtegi soovitust.

Ülevaate soovitustest viimase viie aasta jooksul annab järgmine tabel:

#### Soovitused ohutuse suurendamiseks

Tabel 4

Ettepaneku valdkond	Aasta, ettepanekute arv				
	2008	2009	2010	2011	2012
Raudteeinfrastruktuuri hooldamine ja korrashoid	1	-	-	-	-
Raudteeveeremi hooldus, korrashoid ja käitlemine	-	1	-	1	-
Järelevalve korraldamine	1	5	1	4	-
Maanteede liikluskorraldus, liikluskorraldusvahendid	-	-	3	-	-
Teede talihooldustööde tegemine	-	-	-	-	-
Liikluspropaganda, koolitus	-	-	1	-	-
Muudatused õigusaktides, korralduslikes eeskirjades	2	5	1	4	-
Signalisatsiooniseadmete töö, raudteeliikluskorraldus	-	4	-	-	-
Raudtee sidevahendite töö korraldamine	-	-	-	1	-
Infosalvestusseadmete kasutamine	-	-	-	2	-
Raudteelaste kutsekvalifikatsioon	-	1	-	3	-
Muud korralduslikud meetmed	-	7	8	3	-



<b>Kokku</b>	4	23	14	18	-
--------------	---	----	----	----	---

Eestis kehtestatud korra kohaselt esitavad kõik asutused, ettevõtted ja institutsioonid Ohutusjuurduse Keskusele kord aastas 1. aprilliks aruande, kuidas on toimunud eelmisel aastal uurimisaruannetes tehtud soovitude menetlemine.

Soovituste menetlemist viimase viie aasta jooksul kajastab järgmine tabel:

### Soovituste menetlemine

Tabel 5

Soovitused		Soovituse seis							
		Rakendatud		Menetlemine jätkub		Tagasilükatud		Menetlemine katkestatud	
Aasta	Hulk	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%
<b>2008</b>	4	4	100	-	-	-	-	-	-
<b>2009</b>	23	6	26,09	17	73,91	-	-	-	-
<b>2010</b>	14	5	36,00	9	64,00	-	-	-	-
<b>2011</b>	18	8	44,44	8	44,44	2	11,12	-	-
<b>2012</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Kokku</b>	59	23	38,98	34	57,63	2	03,39	-	-