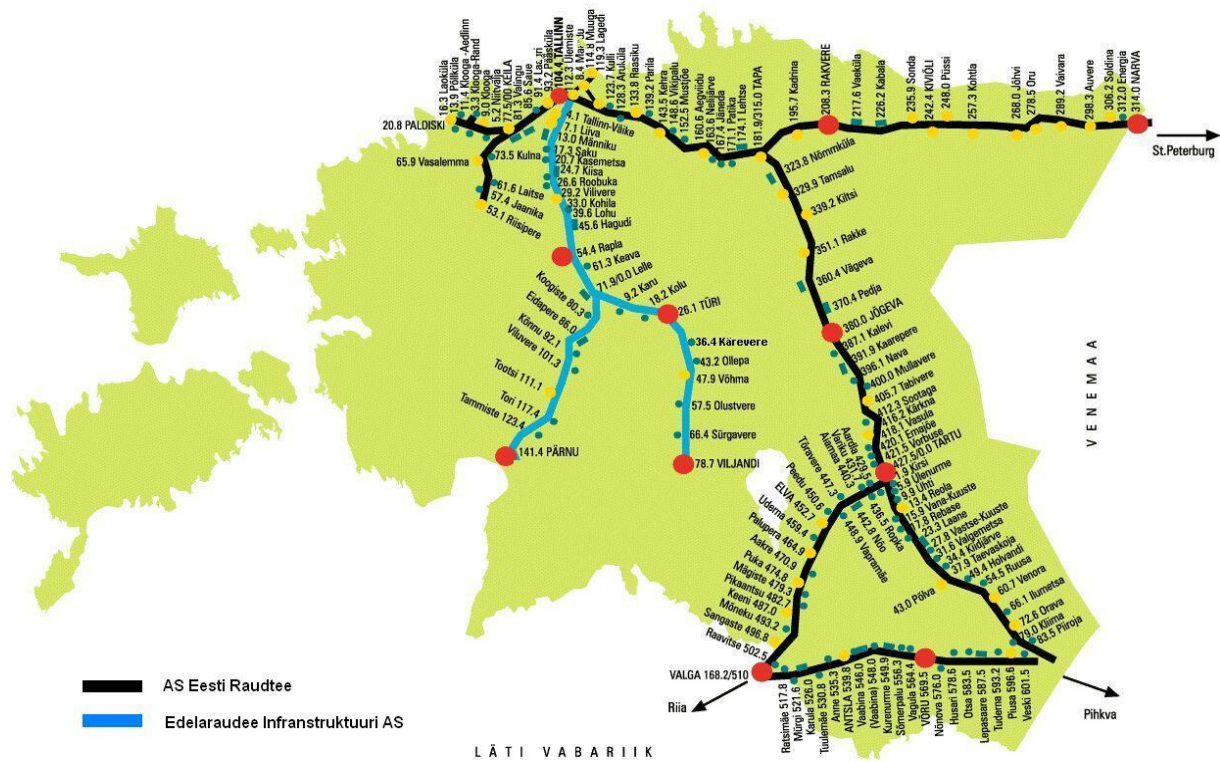




OHUTUS-
JUURDLUSE
KESKUS

2017. a uuritud
raudteeliiklusõnnetuste
aastaruanne

Tallinn 2018



Avalikud raudteed Eesti Vabariigis

Eessõna

Raudteeõnnetuste ohutusuurimisega hakati Eestis tegelema 31. märtsist 2004, kui Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonnas moodustati raudteeõnnetuste uurimisüksus. Ohutusjuurdlus lähtus „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ nõuete kohaldamise tulemusena Eesti Vabariigi „Raudteeseadusest“. Kriisireguleerimise osakonnast eraldus multimodaalne transpordiõnnetuste ohutusjuurdlus 1. jaanuarist 2012, kui moodustati sama ministeeriumi koosseisus Ohutusjuurdluse Keskus (OJK).

2017. aastal kehtis jätkuvalt raudteeohutust mõjutavate juhtumite liigitusena õnnetusjuhtum, tõsine õnnetusjuhtum ja vahejuhtum, mis on identne ohutusdirektiivi klassifikatsiooniga. OJK on kohustatud korraldama tõsise õnnetusjuhtumi ohutusjuurdluse.

Kuigi 2017. a jooksul ei toimunud ühtegi rongi kokkupõrget või rööbastelt mahasõitu, mis põhjustanuks inimese surma, olulise tervisekahjustuse vähemalt viiele inimesele, kahjustuse raudtee-ettevõtetele või keskkonnale vähemalt 2 miljoni euro ulatuses või millel oleks olnud selge mõju raudteeohutusele, otsustas Ohutusjuurdluse Keskus teostada ohutusjuurdluse 12. märtsil Somp raudteeülesõidukohal toimunud õnnetusjuhtumi kohta.

Ohutusjuurdlus toimub kooskõlas Eestis kehtivate normidega, mis on kooskõlas Euroopa Liidu ohutusdirektiivis kehtestatud nõuetega. Ohutusjuurdlus toimub sõltumatult kõigist teistest antud juhtumi uurimistest või menetlemistest. Tema eesmärgiks on raudteeohutuse suurendamine ja mitte kellegi süüdistamine või vastutusmäära kindlaks tegemine.

OJK raudteeõnnetuste uurija osales Kesk-Euroopa ja Põhjamaade raudteeõnnetuste uurijate töökogemuslikes ja uute ideede genereerimise regionaalsetes töögruppides. 2017. aastal korraldati Põhjamaade raudteeõnnetuste uurijate nõupidamine maikuus Tallinnas.

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 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid	13
2.3 Ohutusjuurdluse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis	15
3. OHUTUSJUURDLUSED	18
3.1 Lõpetatud ohutusjuurdluste ülevaade	18
3.2 2017. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused	19
3.3 2017. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõtted	20
3.4 Ohutusjuurdluste kommentaarid	21
3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2013-2017)	22
4. SOOVITUSED	24
4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitlus	24
4.2 2017. aasta soovitused	25
LISAD	
Lisa 1 Soovituste menetlemine – Somp, 12.03.2017	27

1. Sissejuhatus ohutusjuurdluse asutuse kohta

1.1 Õiguslik alus

Raudteeõnnetuste ohutusjuurdluste korraldamist alustati 31. märtsist 2004, kui Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiiv“ 2004/49/EÜ kohaldamise tulemusena jõustus Eestis „Raudteeseadus“, milles sätestati raudteeõnnetuste uurimisüksuse moodustamine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis. Mõningad lahkevused ohutusdirektiivi mõttega likvideeriti „Raudteeseaduse“ muudatustega, mis jõustusid 02. märtsil 2007.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi kriisireguleerimise osakonnas oli erinevatel ajahetkedel moodustatud lennuõnnetuste uurimisüksus, raudteeõnnetuste uurimisüksus ja laevaõnnetuste uurimisüksus. 01. jaanuarist 2012 jõustusid muudatused „Lennundusseaduses“, „Meresõiduohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“, mille tulemusena ühendati nende kolme transpordiliigi ohutusjuurdlused ühtsesse multimodaalsesse eraldi seisvasse ministeriumi struktuuriüksusesse – Ohutusjuurdluse Keskusesse (OJK).

Ohutusjuurdluse Keskuse, kui multimodaalse struktuuriüksuse tegevus on reguleeritud „Lennundusseaduse“, „Raudteeseaduse“ ja „Meresõiduohutuse seadusega“. „Raudteeseaduse“ § 42 lõige 1 sätestab raudtee õnnetusjuhtumite, tõsiste õnnetusjuhtumite ja vahejuhtumite ohutusjuurdluse korraldamise OJK poolt. Samas kehtestatakse OJK sõltumatus ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel. Siin sätestatakse, et OJK lähtub uurimistegevuses üksnes seadusest ja muudest õigusaktidest ning Eestile kohustuslikest välislepingutest. OJK ohutusjuurdlusala tegevuse üle teenistuslikku järelevalvet ei teostata. Ohutusjuurdluse Keskuse organisatsiooniline sõltumatus on tagatud „Lennundusseaduse“ § 48 lõikega 2, mille kohaselt valdkonna eest vastutava ministri ettepanekul nimetab Vabariigi Valitsus ametisse ja vabastab ametist OJK juhataja. OJK ametnikud nimetab ametisse ja vabastab ametist ning OJK töötajatega sõlmib ja lõpetab töölepingu Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja. Ohutusjuurdluse Keskus omab sõltumatut eelarvet, mis on Eesti Vabariigi Riigikogu poolt kehtestatud 2017. aasta riigieelarve seaduse objektikoodiga 20SE07004.

OJK tegevust, suhteid ja vahekordi ministeriumis sätestab „Ohutusjuurdluse Keskuse põhimäärus“. Põhimääruse kohaselt on OJK tugiteenuste kasutamisel ministeriumi kantsleri ja ministri ees aruandekohustuslik. Ministeriumil puudub õigus anda OJK-le korraldusi ja ülesandeid, mis seavad ohtu ohutusjuurdluse sõltumatuse. Ühtlasi on

ministeeriumil keelatud OJK-lt nõuda ohutusjuurdluse sõltumatust ja käimasolevaid ning tulevasi ohutusjuurdlusi kahjustavat teavet. Tugiteenuste kasutamisel juhindub OJK neid pakkuvate osakondade põhimäärustest ja tugiteenuseid reguleerivatest eeskirjadest. „Ohutusjuurdluse Keskuse põhimäärus“ on kinnitatud 2014. aastal majandus- ja kommunikatsiooniministri käskkirjaga ja kuulub raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse läbiviimist mõjutava seadusliku raamistiku hulka.

Ohutusjuurdluse Keskus on ministeeriumi struktuuriüksus, kuid sõltumatu ohutusjuurdluse korraldamiseks omab ta eriõigusi. Järgnevalt kirjeldatud OJK sõltumatuse tunnused on kooskõlas „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ artiklis 21 sätestatuga. OJK on funktsionaalselt sõltumatu ohutuasutusest ja raudteid reguleerivast asutusest. OJK organisatsioon, õiguslik struktuur ja otsustamisprotsess on sõltumatu raudteeinfrastruktuuri- ja -veoettevõtjast, Maksuametist, jaotusasutusest, teavitatud asutusest ja kõigist osapooltest, kelle huvid võiksid sattuda konflikti OJK-le antud ülesannetega. OJK raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse eest vastutav ametnik täidab juurdluse läbiviimisel juhtivuurija ülesandeid.

Raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluste korraldamine on sätestatud 01. juulil 2017 jõustunud „Raudteeseaduse“ 4. peatükis „Raudteeliiklus ja ohutus“. Ohutusjuurdluse objekt defineeritakse seaduse § 40 „Raudteeohutust mõjutav juhtum“, mis on aluseks ohutusjuurdluses käsitletava juhtumi liigitamisel õnnetusjuhtumiks, tõsiseks õnnetusjuhtumiks või vahejuhtumiks. Ohutusjuurdlusele seadusega kehtestatavad nõuded on sätestatud § 42 „Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdlus“ ja § 43 „Ohutusjuurdlusega seonduvad aruanded“. „Raudteeseaduse“ ülejäänud sätted on ohutusjuurdluse mõttes selgitavas ja abistavas rollis. Seaduses on antud volitusnormid kahele ohutusjuurdluse korraldamisega seotud ministri määrusele, milleks on „Ohutusjuurdluse kord“ ja „Õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist ja vahejuhtumist teavitamise kord ning kirjaliku teate ja ettekande vorm“.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad või muu raudteeinfrastruktuuri valdajad ja raudteeveo-ettevõtjad ning järelevalvetoimingute käigus teatavaks saanud juhul Tehnilise Järelevalve Amet teavitavad „Raudteeseaduse“ § 42 lõike 3¹ kohaselt avaliku sidevahendi kaudu Ohutusjuurdluse Keskust õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi toimumisest viivitamata. Samas määratletakse ka täiendava teabe esitamine kirjalikult kolme tööpäeva jooksul. Teavitamisprotsessi täpsustab ministri määrus „Õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist ja vahejuhtumist teavitamise kord ning kirjaliku teate ja ettekande vorm“. Määruse § 2 lõike 1 kohaselt esitatakse kirjalik teade määruse lisas näidatud vormi kohaselt. Sama paragrahvi lõike 2 kohaselt esitatakse kohene teade vahejuhtumist OJK poolt avalikustatud e-posti aadressi kaudu. Kui OJK küsib vahejuhtumi kohta täiendavat teavet, esitatakse kirjalik ettekanne OJK-le määruse lisas toodud vormi kohaselt kolme tööpäeva jooksul pärast teabe küsimist.

Eriteadmisi nõudvate asjaolude selgitamiseks on OJK-I „Raudteeseaduse“ § 42 lõike 2 kohaselt õigus kaasata eksperte ja moodustada komisjone. OhutusjuurdLusse kaasatud ekspert ja komisjon osalevad ohutusjuurdLuses ohutusjuurdLust teostava ametiisiku juhtimise ja järelevalve all. OhutusjuurdLusega seotud asutused on oma pädevuse piires kohustatud osutama OJK-le vajalikku kaasabi.

OhutusjuurdLuse Keskus võib ohutusjuurdLuse käigus teha ohuhoiatuse. Ohuhoiatuse tehakse „Raudteeseaduse“ § 42 lõike 11² kohaselt, kui ilmnevad faktid ja asjaolud, mis tulenevad juhtumi uurimisest ja millel on tähtsus rohkem kui ühe raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudteeveo-ettevõtja või ühe või rohkema Euroopa Liidu liikmesriigi jaoks. Ohuhoiatuse tegemisel hindab OJK avastatud ohutust mõjutavaid asjaolusid asjassepuutuval raudteeveeremi osal, raudteeinfrastruktuuri rajatisel, raudteeliikluse korralduses, hooldusmeetmetes, käitlusprotsessides ning tehnilistes ja õiguslikes normides. Ohuhoiatuse sisaldab ainult fakte ja kirjeldusi, kuid mitte soovitusi ega hinnanguid. Ohuhoiatuse edastatakse asjaosalistele ja Euroopa Raudteeagentuurile.

„Raudteeseadus“ § 43 „OhutusjuurdLusega seonduvad aruanded“ sätestab nõuded ja tähtajad erinevate aruannete koostamiseks ja esitamiseks. Lõike 1 järgi on OJK kohustatud koostama kirjaliku ohutusjuurdLuse aruande võimalikult lühikese aja jooksul ja avalikustama selle viivitamatult, kuid mitte hiljem kui 12 kuud pärast juhtumit. 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 Raudteeagentuurile. Sama paragrahvi lõike 3 kohaselt on Tehnilise Järelevalve Amet ja asutused, ettevõtted ning organisatsioonid, kellele OhutusjuurdLuse Keskuse soovitusel on suunatud, kohustatud esitama OJK-le aruande iga aasta 1. aprilliks soovitusel põhjal võetud või kavandatud meetmetest.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri poolt on 2012. aastal kehtestatud OJK kõigi kolme transpordivaldkonna kohta määrus nr 72 „OhutusjuurdLuse kord“, mille viimane redaktsioon jõustus 22.04.2016. Määrus kehtestab juhtumite põhjuste väljaselgitamise ja soovitusel tegemise ning ohutusjuurdLuse eesmärgiks sarnaste juhtumite vältimise tulevikus. Määrus sätestab transpordiliikide kaupa ohutusjuurdLuse valdkonnad ja korraldaja, ohutusjuurdLuse alustamise ja asjaosaliste sellest teavitamise, sõltuvalt juhtumi keerukusest ja töömahukusest ohutusjuurdLuskomisjoni moodustamise, ohutusjuurdLuse korraldamise ja selle eest vastutava juhtivuriija ülesanded, ohuhoiatuse tegemise, ohutusjuurdLuse aruande vormistamise, allkirjastamise, kinnitamise ja avalikustamise, ohutusjuurdLuse lõpetamise, ohutuslaste soovitusel menetlemise, vajadusel ohutusjuurdLuse taasavamise ja uuritavate juhtumite arvele võtmise korra. Määrus sisaldab lisasid, millega kehtestatakse kooskõlas „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ lisaga 5 ja ERA juhendiga „Ohutussoovitusel direktiivi 2004/49/EÜ artikli 25 alusel“ ohutusjuurdLuse aruande vorm ja ohutusjuurdLuses tehtud soovitusel põhjal võetud või kavandatud meetmete aruande vorm.

1.2 Roll ja eesmärk

OhutusjuurdLuse Keskuse roll on korraldada kolme valdkonna transpordiõnnetuste ohutusjuurdLusi eesmärgiga anda oma panus laeva- ja lennuõnnetuste ning intsidentide ja raudteeõnnetuste ning vahejuhtumite põhjal esitatud soovitude kaudu liiklusohutuse suurendamiseks neis valdkondades. OhutusjuurdLuse eesmärk on kindlaks teha uuritavate õnnetuste ja vahejuhtumite toimumise asjaolud ja põhjused. OhutusjuurdLuse käigus seostatakse põhjused liiklusohutusega ja esitatakse soovitusel, mis aitaksid edaspidi taoliste põhjustega juhtumeid vähendada või vältida. OhutusjuurdLuse Keskuse ülesanne on väljatöötamisel olevatesse laeva-, lennu- ja raudteeliiklusohutusega seotud õigusaktidesse oma sisendi esitamine. Vajadusel teeb OJK ettepanekud juba kehtiva õigusakti täiendamiseks või muutmiseks. Multimodaalne OJK osaleb oma tegevusvaldkondadesse puutuvate projektide, poliitikate, strateegiate, arengukavade ja rahvusvaheliste projektide väljatöötamisel ning elluviimisel.

OhutusjuurdLuse Keskuse põhimääruses on sätestatud 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.

OhutusjuurdLuse eesmärk on sätestatud „Raudteeseaduse“ § 42 lõikes 3 ja ministri määruses „OhutusjuurdLuse kord“ § 1. Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdLuse peamine eesmärk on kindlaks teha juhtumi põhjused ja esitada soovitusel, et edaspidi sellist õnnetusjuhtumit vältida ning parandada raudteeohutust, mitte osutada süüle või vastutusele.

OhutusjuurdLuse Keskuse põhimäärus sätestab rolli ja eesmärgi täitmiseks järgmised õigused.

- 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 vastavalt korraldustele või kokkulepetele OhutusjuurdLuse Keskuse pädevusse kuuluvate küsimuste lahendamisele teiste osakondade teenistujaid.



- 3) Teha koostööd teiste valitsus- ja kohaliku omavalitsuse asutustega ja eraõiguslike juriidiliste isikutega ning teha ettepanekuid oma tegevusvaldkonnas komisjonide ja töörühmade moodustamiseks.
- 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 abi.

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 ministriumiga riiki Ohutusjuurdluse Keskuse tegevusvaldkondadega seonduvates rahvusvahelistes organisatsioonides.
- 3) Osaleb OJK tegevusvaldkondi puudutavatest välislepingutest tulenevate Eesti Vabariigi kohustuste täitmisel.
- 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 Lennuametit, Tehnilise Järelevalve Ametit ja Veeteede Ametit, ministriumide lennundus- ja merendusosakonda, teede ja raudteeosakonda ning teisi 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) Rakendab meetmeid tunnistajakaitse korraldamiseks.
- 11) Täidab talle õigusaktidega pandud uuritud juhtumite andmekogu vastutava või volitatud töötaja ülesandeid.
- 12) Säilitab ja hoiustab kogu ohutusjuurdluse 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 Ohutusjuurdluse Keskuse valduses olevat riigivara õigusaktidega ettenähtud juhtudel ja korras.

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

„Raudteeseaduse“ § 42 lõike 6 kohaselt on õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi ohutusjuurdLust teostaval ametiisikul õigus

- 1) Viivitamata juurde pääseda õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumiga 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.

1.3 Organisatsioon

Organisatsiooniliselt kuulub OhutusjuurdLuse Keskus struktuuriüksusena Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koosseisu. Spetsiifiliste ülesannete täitmiseks on OJK-le antud eriline staatus. OJK eriline seisund ministeeriumi osakondade seas on tagatud vastavate sätetega „Lennundusseaduses“, „Laevasõidu ohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“. OJK-l on õigus kasutada teiste osakondade pädevusi ja teha nendega koostööd, kuid säilitab täieliku iseseisvuse koostöö vajaduse ja pädevuste kasutamise määra üle otsustamisel. Ministeeriumi teised struktuuriüksused on OJK suhtes tugiteenuste osutamise rollis. Koostööd ministeeriumi osakondadega kajastab ministeeriumi tööplaan.

OhutusjuurdLuse Keskuse eripära rõhutavad tema logo, kirjaplang, veebilehekülg ja parlamendi poolt kinnitatud eelarve. OJK ametnikul on töötõend. Seadusega sätestatud erilisi õigusi saab ametnik oma tööülesannete täitmisel rakendada

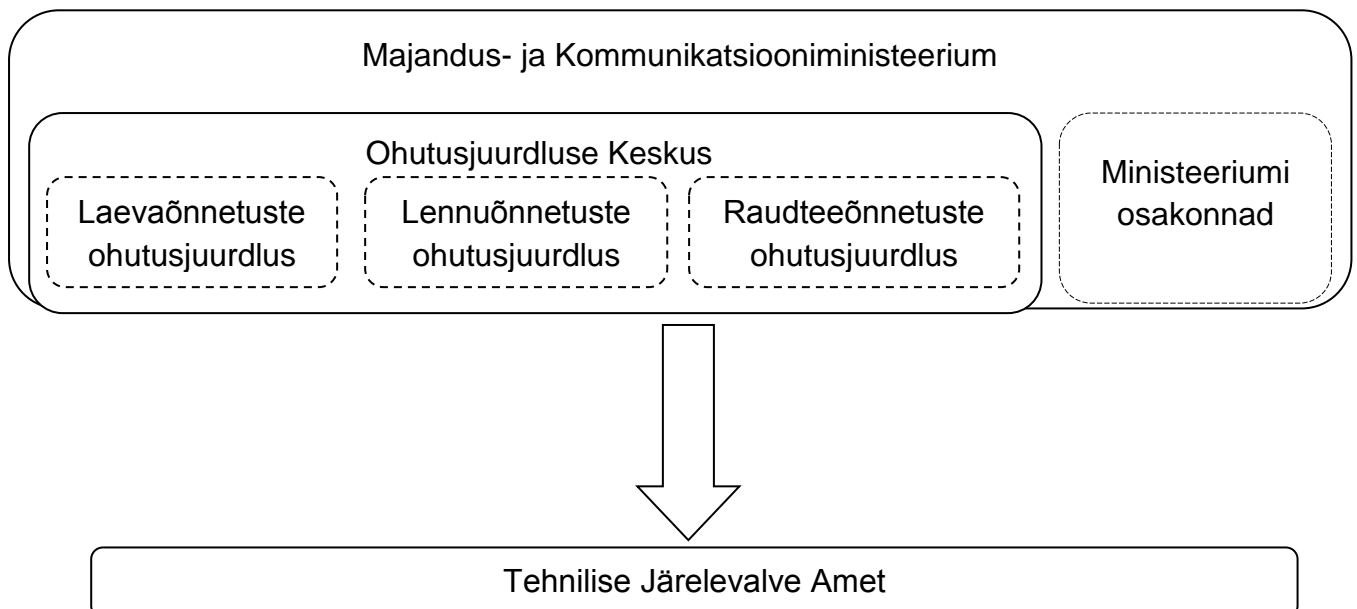
töötõendi esitamisel. Töötõendile on kantud lühidalt vajalikele objektidele juurdepääsuõigus ja selle Euroopa Liidu ning siseriiklikud õiguslikud alused. Raudteeõnnetuste uurija töötõend kehtib kuni 01. veebruarini 2022.

OhutusjuurdLuse Keskuse tööd juhib juhataja. Talle allub kolm ametnikku, kelleks on ekspert lennuõnnetuste uurimise alal, peaspetsialist laevaõnnetuste uurimise alal ja peaspetsialist raudteeõnnetuste uurimise alal.

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

1.4 Organisatsiooniline struktuur

Ministeeriumi struktuuris on OhutusjuurdLuse Keskus teistest struktuuriüksustest – osakondadest ja talitustest rohkem eraldatum ja õiguslikult iseseisvam, kuna ainult nii on võimalik eriõigusi nõudvate tööülesannete täitmist.



Joonis 1. OhutusjuurdLuse Keskus ministeeriumi struktuuris.

OJK töö juhivad ja suunavad juhatajad. OJK on struktuurilt tervik. Eristada saab vaid töövaldkondi, millega ametnikud hõivatud on. OJK-s töötavad ametnikud on kõik koosseisulised. Iga ametnikule kuulub kindel valdkond, mille tööülesannete täpse, õiguslikult korrektse ja tähtaegse täitmise eest ta vastutab.

OJK ametniku ametinimetuses kajastub transpordiliik, kus juhtuvate õnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluste korraldamise eest antud ametnik vastutab. Ametnik on ohutusjuurdluste läbiviimisel iseseisev. Vajadusel kasutab ta teise transpordiliigi ametnikke oma juurdlustes assistendina. Ametniku pikemaajalisel eemalviibimisel töölt asendavad teda teatud piires teised. Tööle tagasi saanud ametnikule edastatakse kogu vajalik teave tegevuse jätkamiseks. Ohutusjuurdluste Keskuse ööpäevases telefonivalves osalevad kordamööda kõik ametnikud.

Eestis korraldab raudteeõnnetuste ohutusjuurdluste vaid Ohutusjuurdluste Keskus. Ajaliselt paralleelselt ohutusjuurdlustega võib toimuda antud juhtumi teisi uurimisi või menetlusi. OJK ohutusjuurdlus on sõltumatu ja täielikult iseseisev protsess. Temaga ei ole seotud ükski muu uurimine ega menetlusprotsess õiguskaitse, järelevalve või muu organi ja institutsiooni poolt. Ohutusjuurdluste sisu ja tulemuste üle otsustab vaid OJK.

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

Kõik raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtted ning muud raudteeinfrastruktuuri ja raudteeveeremite valdavad või omavad ettevõtted on tootmisettevõtetena eraldiseisvad juriidilised isikud. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on neist kolme raudtee-ettevõtte aktsiate hoidja. Nendeks on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtte AS Eesti Raudtee, raudteekaubaveo-ettevõtte AS EVR Cargo ja raudteereisiveo-ettevõtte AS Eesti Liinirongid (Elron). Ülejäänud infrastruktuuri- ja operaator-ettevõtete omanike seas Eesti riik ei osale. Ohutusjuurdluste Keskuse ja raudtee-ettevõtete vahelised suhted on reguleeritud seaduste ja määrustega.

2. Protsessid ohutusjuurdluses

2.1 Uuritavad juhtumid

„Raudteeseadus“ sätestab, milliste juhtumite korral peab Ohutusjuurdluse Keskus ohutusjuurdluse korraldama. Eestis on „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ kohaldamisega siinsesse õigusruumi kehtestatud raudteeohutust mõjutavate juhtumite identne jaotus direktiivis esitatud jaotusega. Eestis kasutatav raudteeohutust puudutav terminoloogia on nii vormilt kui ka sisult identne ohutusdirektiivis kasutatavaga.

Ohutusjuurdluse Keskus on kohustatud uurima tõsiseid õnnetusjuhtumeid. Kui aset leidnud õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi on tinginud asjaolud, või nendega sarnased asjaolud oleksid võinud tingida tõsise õnnetusjuhtumi, sealhulgas vähemalt ühe inimese surmajuhtumi või viie inimese olulise tervisekahjustuse, samuti üleeuroopalise tava- või kiirraudteesüsteemi allsüsteemi või koostalituse komponendi tehnilise rikke, on OJK-l õigus korraldada ohutusjuurdlus. Otsuse langetamisel peab OJK arvesse võtma õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi tõsidust Eesti ja üleeuroopalisest seisukohast lähtudes ning teisi tähendavaid asjaolusid. OJK arvestab õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi hindamisel teise Euroopa Liidu liikmesriigi ohutusjuurdluse asutuse, Tehnilise Järelevalve Ameti, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate esitatud taotlusi.

Ohutusjuurdluse Keskus on koostanud „Ohutusjuurdluse käsiraamatule“ lisa R3 „Tunnused raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdluse alustamisotsuse vastuvõtmiseks või arvamuse kujundamiseks“. Ohutusjuurdluse alustamisotsuse vastuvõtmiseks kogub OJK juhtumi kohta täiendavat teavet, mille alusel hindab juhtumi riskipotentsiaali, hukkunute või vigastatute arvu raudtee-ettevõtte seadme rikke tõttu, raudtee-ettevõtja teadmisel raudteel viibiva või töötava inimese hukkimist, raudteelase ilmset eksimust või tähelepanematust juhtumi oletatava põhjusena, samatüübiliste juhtumite asjaolusid, raudteeveeremi otsasõitu inimgrupile sõltuvalt vigastatute ja hukkunute arvust. Käsiraamatu lisa R3 suunab OJK ohutusjuurdluse alustamisotsuse langetamisel lähtuma lisaks õiguslikult determineeritud juhtumitele ka neile riskipõhisele lähenemisele.

2.2 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid

Ohutusjuurdluse Keskus lähtub juurdlusse kaasamisel printsiipidest, mis on sätestatud raudteeseaduses ja ohutusjuurdluse korda kehtestavas määruses. Printsiibid on üldised ja kehtivad kõigile osapooltele. Kaasamise eesmärk on eelkõige juhtumi kohta vajaliku teabe saamine, et ohutusjuurdlus toimuks nõutaval tasemel. Raudtee-

ettevõtjad ja kolmandad isikud on kohustatud OJK nõudmisel esitama nende valduses oleva asjassepuutuva teabe. Isikul on kohustus ilmuda OJK kutsel ning anda ütlusi talle teadaolevate asjaolude kohta. Raudteeseaduses on sätestatud ohutusjuurdlust teostava ametiisiku õigus ohutusjuurdluse toimingutega seotud kohustuste täitmise tagamiseks teha kohustatud isikule ettekirjutus. Ettekirjutuse täitmata jätmise korral on õigus rakendada sunniraha seaduses ettenähtud korras nii füüsilisele kui ka juriidilisele isikule.

Ohutusjuurdluse Keskus on sõlminud ühise koostöökokkuleppe Politsei- ja Piirivalveameti, Riigiprokuratuuri, Päästeameti ja Häirekeskusega. Koostöö kokkuleppe järgimine tagab erinevate ametkondade koordineeritud tegevuse neile seadusega ette nähtud ülesannete täitmisel. Osapooled tagavad, et kriminaaluurimine ei sega ohutusjuurdlust ja vastupidi. Häirekeskus saadab koheselt SMS-i ja meiliteate OJK vastavale ametlikule aadressile raudteevaldkonnas, meresõidu valdkonnas ja lennuvaldkonnas neile teada saanud vahejuhtumist ja õnnetusest. Politsei- ja Piirivalveamet ning Päästeamet kindlustavad võimalusel sündmuspaiga turvalisuse ja vajadusel peale päästetööde lõppu oma abi uurimistoimingute läbiviimisel. Osapooled võimaldavad üksteise juurdepääsu tõenditele ja faktilisele infole, kui see ei ole seadusega keelatud. Kriminaalmenetluses kogutud teabe väljastamise otsustab prokuratuur. Tõenditele juurdepääsu tagamine ja nende avaldamine ei tohi kahjustada ohutusjuurdluse ega kriminaalmenetluse kulgemist. Vajadusel konsulteerivad osapooled üksteisega ja vahetavad võimaluse piires oma vahel informatsiooni. Ohutusjuurdlus ja kriminaalmenetlus toimuvad eraldi, kuigi osapooled teevad omavahel koostööd.

Ohutusjuurdlus tugineb kehtivatele õigusaktidele. Nende baasil on aastate jooksul välja kujunenud praktikas toimivad koostöömeetodid erinevate ettevõtete, asutuste, institutsioonide ja eraisikutega. Näiteks 2017. aastal uuritud õnnetusjuhtumi ohutusjuurdluse käigus küsiti Tartu Observatooriumist õnnetuse toimumise hetkel selles geograafilises kohas päikese asukoha andmeid, et hinnata tema võimalikku mõju juhtumile. Ohutusjuurdluse Keskusel on sõlmitud koostöölepingud lõunanaabri Läti ja põhjanaabri Soome ohutusjuurdlusasutustega.

Seaduses on sätestatud kohustus kutsuda ohutusjuurdluses osalema Euroopa Liidu teise liikmesriigi uurimisorganid, kui õnnetusega on seotud selles liikmesriigis asutatud või litsentseeritud raudtee-ettevõtja. Vajadusel võib OJK paluda teiste riikide ohutusjuurdlusasutuse ja Euroopa Raudteeagentuuri abi eriteadmiste osas, tehniliste kontrollide ja analüüside teostamiseks ja hinnangute andmiseks.

Juhtivuurija ülesanne on kogu kaasamise kaudu ja otse hangitud teabe interpreteerimine ja faktide ning teadmiste ja asjaolude süsteemne käsitlemine, mis oma väljenduse leiab uurimisaruande sisus. Juhtivuurija kontakteerub kõigi asjaosalistega, kuulab ära nende arvamused ja seisukohad ning väljastab enne juurdluse lõppu neile kokkuvõtte ohutusjuurdluse tulemustest. Kokkuvõtte arutatakse läbi asjaosaliste asutuste, ettevõtete, institutsioonide ja huvi korral üksikisikutega.

Kokkuvõtte arutelu tulemusena valmistab juhtivuurija ohutusjuurdlusaruande allkirjastamiseks ja seejärel avaldamiseks.

Alates 2004. aastast, kui Eestis korraldatakse raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdlust, ei ole juhtivuurija ega ükski uurimiskomisjoni liige kunagi osalenud politsei kriminaaluurimises, ettevõttesiseses juhtumi uurimises, Tehnilise Järelevalve Ameti väärteomenetluses ega ühegi teise asutuse poolt teostatud antud 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

Juhtumi menetlemine algab esmateate vastuvõtmisest. Esmateade raudteeõnnetusest ja vahejuhtumist saabub kahest allikast: häirekeskuselt ja raudtee-ettevõtjalt. Häirekeskus edastab ööpäevaringselt OJK meiliaadressile ja valvetelefonile teabe kõigist õhus, vees ja raudteel talle teada olevatest juhtumitest. Raudteevaldkonnast saabub teade raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või selle valdajalt ja raudteeveo-ettevõtjalt ning järelevalve toimingute käigus teatavaks saanud juhul Tehnilise Järelevalve Ametilt avalikustatud sidevahendi kaudu viivitamata. Raudteevaldkonnast edastatakse teade õnnetusjuhtumist, tõsisest õnnetusjuhtumist ja vahejuhtumist. Esmateate edastanud raudtee-ettevõtja edastab õnnetusjuhtumi ja tõsise õnnetusjuhtumi korral OJK-le kolme tööpäeva jooksul vormikohase esmateatega võrreldes täiendatud ja täpsustatud andmetega kirjaliku teate. Vahejuhtumi korral esitab raudtee-ettevõtja ettekande vormis täiendatud teabe samuti kolme tööpäeva jooksul OJK-le, kui OJK on seda küsinud. Kõik OJK-sse saabunud dokumendid säilitatakse tugiteenuse korras süstematiseeritult ministeeriumi digitaalses dokumendihalduse süsteemis.

Pragmaatilise kokkuleppe alusel edastab raudtee-ettevõtja tavaliselt suulise esmateate juhtumist telefoni teel otse raudteeõnnetuste ohutusjuurdlustega tegelevale ametnikule. OJK valvetelefonile saabunud teade edastatakse valves oleva kolleegi poolt samuti raudteeõnnetuste ohutusjuurdlusega tegelevale ametnikule. Suulise teate saabumisest alates algab juhtumi menetlemine. Raudteeõnnetuste ohutusjuurdlusega tegelev ametnik hindab juhtumi asjaolusid, vajadusel küsib täiendavat teavet. Tuginedes raudteeseadusele ja ohutusjuurdluse käsiraamatule annab ohutusjuurdlusega tegelev ametnik esialgse hinnangu juhtumile, edastab teabe Ohutusjuurdluse Keskuse juhatajale ettepanekuga ohutusjuurdluse alustamiseks, mittealustamiseks või alustamisotsuse edasilükkamiseks kuni täiendavate asjaolude selgumiseni. Suuliselt saadud teabe alusel otsustab OJK vajaduse sündmuskohale minna. Tõsiste õnnetusjuhtumite korral teatab ametnik raudteeõnnetuste alal juhtunust juhatajat telefoni teel koheselt. OJK juhataja peab saadud teadete kohta arvestust ja

küsib vajadusel täiendavat teavet. Juhataja seisukoht ohutusjuurdluse alustamise kohta on lõplik ja raudteeõnnetuste uurimisega tegelevale ametnikule kohustuslik.

Ohutusjuurdluse Keskuse otsus ohutusjuurdluse alustamise kohta toimub kooskõlas „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ ja „Raudteeseaduse“ § 42 lõikega 8. Õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi ohutusjuurdluse alustamine otsustatakse hiljemalt üks nädal pärast juhtumi kohta teate kättesaamist. Vajaliku vormikohase teabe sisestamisega Euroopa Raudteeagentuuri andmebaasi teavitab OJK nädala jooksul pärast ohutusjuurdluse alustamisotsuse langetamisest. Alates ohutusjuurdluse alustamisest Eestis 2004. aastast ei ole Euroopa Raudteeagentuuri teavitamine kordagi ületanud kehtestatud tähtaegu.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 72 „Ohutusjuurdluse kord“ sätestab laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste ohutusjuurdluse korraldamiseks ühtse multimodaalse lähenemisviisi. Määrusega kooskõlas on OJK juhataja kinnitanud töökorralduslik „Ohutusjuurdluse käsiraamat“. Käsiraamat koosneb üldosast ja lisadest. Lisad võivad olla ühised kõigile kolmele transpordivaldkonnale või spetsiifikapõhiselt ühe transpordiliigi ohutusjuurdlusele suunatud. 2017. aastal sisaldas käsiraamat ühe ühise lisa ja 5 lisa raudteevaldkonna kohta.

Tavapäraselt korraldab kogu ohutusjuurdluse juhtivuurija, kelleks on ametnik raudteeõnnetuste uurimise alal. Juhtivuurija teavitab ohutusjuurdluse alustamisest kõiki asjaosalisi. Ta visandab ohutusjuurdluse läbiviimiseks kava, mille täideviimise eest kannab ise vastutust. Vajadusel teeb kavas ohutusjuurdluse käigus muudatusi ja täiendusi. Juhtivuurija korraldab andmete ja asitõendite kogumise, säilitamise, analüüsimise ning ekspertiiside tellimise ja kõigi muude vajalike toimingute teostamise.

Juhtivuurija on oma töömeetodite ja stiili valikus niivõrd vaba, kuivõrd seda tingivad uuritava juhtumi eripärad. Ta valib füüsiliste ja juriidiliste isikutega suhtlemiseks erinevaid, kuid antud hetkel sobivaimad kommunikatsioonivahendid ja -meetodid. Juhtivuurija on koostöös kannatanute, riigi- ja omavalitsuse asutuste, ettevõtete ja organisatsioonidega aktiivne pool juhtumi põhjuste ja muude seonduvate asjaolude väljaselgitamisel. Suuliselt hangitud olulisem teave salvestatakse ja kirjalik teave säilitatakse dokumendihaldussüsteemis. Ohutusjuurdlusest teada saades säilitavad raudtee-ettevõtjad kõik asitõendid ja esemete detailid, tehnilised sõlmed, dokumendid ja infosalvestusseadmete salvestised ning muu teabe, mis võib juhtumi põhjuste väljaselgitamisel oluliseks osutada ja esitavad need juhtivuurija nõudmisel. Ohutusjuurdluse käigus tehakse kindlaks juhtumi otsestest põhjustest, aluspõhjustest ja olemuslikest põhjustest vaid need, mis on aktuaalsed uuritavas juhtumis. Juhtumi põhjuste kindlakstegemine ohutusjuurdluses on määratletud ohutusjuurdluse käsiraamatu lisas. Teavet ohutusjuurdluse kohta väljastab tavaliselt juhtivuurija, kuid kokkuleppel võib seda teha ka komisjoni liige või OJK juhataja. Püsivalt kõrge riski ilmnemisel tehakse Ohutusjuurdluse Keskuse nimel ohuhoiatus.

Asjasse puutuvate isikute ja osapoolte ohutusjuurdluse käigus ärakuulamisele, küsitlemisele ja ütluste võtmisele on pühendatud ohutusjuurdluse käsiraamatu ühine

lisa kõigi kolme transpordiliigi ohutusjuurdluse kohta. Ohutusjuurdlus korraldatakse nii avalikult kui võimalik. Avalikustamine ei tohi hakata pärssima juhtumi põhjuste kindlakstegemist ega ohutuse suurendamiseks vajalike soovituste väljatöötamist. Juhtivuurija pöördub asjaosaliste poole, et võimaldada neil väljendada oma arvamusi, hoiakuid, suhtumisi ning arusaamu ohutusjuurdluse ja selle tulemuste kohta. Asjaosalised võivad juhtivuurija poole pöörduda neile teada antud kommunikatsioonivahendite kaudu või isikliku otsekontaktina juhtivuurijaga. Teavet, millele on „Avaliku teabe seadusega“ kehtestatud juurdepääsu piirang, ei avalikustata juurdluse käigus ega hiljem. Avalikustamise piirangud on seaduses määratud kindlate tähtaegadega.

Raudtee-ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi toimimine uuritava õnnetus- või vahejuhtumi toimumise eel ja järel on oluline raudteeliiklusohutuse tagamisel. Ohutusjuurdluse käsiraamatu lisa täpsustab, millele juhtumi ohutusjuurdluses ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemile tähelepanu pöörata. Raudtee-ettevõtte juhtimisega mitteseotud juhtumite korral antakse hinnang raudtee-ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi toimimisele juhtumi asjaolude väljaselgitamisel ja tagajärgede likvideerimisel.

Juhtivuurija vastutab ohutusjuurdluse aruande õigeaegse ja vormikohase valmimise eest. Aruandes tehtud soovitused tuleb adressaatide poolt menetleda. Menetlustulemustest tuleb esitada kord aastas aruanne. OJK jälgib menetlusprotsessi, milleks juhtivuurija kontakteerub soovituse adressaadiga. Menetlusprotsessi jälgimine juhtivuurija poolt on sätestatud ohutusjuurdluse käsiraamatu lisas.

3. Ohutusjuurdlused

3.1 Lõpetatud ohutusjuurdluste ülevaade

Aruandlusaasta jooksul saabus OhutusjuurdLuse Keskusele 24 esmateadet õnnetusjuhtumitest, mis on 4 võrra enam kui eelneval aastal, kuid 2 verra vähem üleelmisel aastal saadud esmateadete hulgast. Kõigi juhtumite kohta kogus OJK täiendavat teavet raudtee-ettevõtjatelt. OJK analüüsis kogutud teabe ja säilitas selle dokumendihalduse süsteemis. Täiendava teabe alusel on tehtud kindlaks, et 24-st teavitatud juhtumist 5 toimusid jalakäijaga, kelle jaoks juhtum omas soovitu tunnuseid ja ei näinud nende jaoks olevat ootamatu. Kõigil viiel juhul jalakäija hukkus. Ükski aasta jooksul toimunud õnnetusjuhtum ei olnud tõsine. Siiski otsustas OJK uurida 12. märtsil 2017 Sompaa raudteeülesõidukohal toimunud juhtumi asjaolusid. Selleks avati ohutusjuurdLus, mis jõuti aasta jooksul ka lõpetada.

Aasta jooksul laekus 3 vahejuhtumi esmateade OhutusjuurdLuse Keskusele, kusjuures aasta enne seda oli teateid vahejuhtumitest 13. OhutusjuurdLuse Keskus ei alustanud ühegi vahejuhtumi ohutusjuurdLust. Vahejuhtumite tagajärjel liiklusohutlikku olukorda ei tekkinud.

Kokkuvõte 2017. a. lõpetatud ohutusjuurdLustest

Tabel 1

Uuritud juhtumite liigitus	Juhtumite arv	Kannatanuid		Ligi-kaudsed kahjud (EUR)	Suundumus võrreldes eelmise aastaga
		Surmasaanuid	Raskelt vigastatuid		
Õnnetusjuhtum	1	2	-	87300	Suurenes
Vahejuhtum	-	-	-	-	-

Kuivõrd 2016. aastal ei toimunud ühegi õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLust, siis tuleb 2017 uuritavate juhtumite arvu lugeda eelneva aastaga võrreldes suurenenuks. Tõsiseid õnnetusjuhtumeid on ohutusjuurdLuste korraldamise aja jooksul 2004. aastast toimunud kaks. Surmajuhtumiga lõppenud rongide kokkupõrge 23.12.2010 ja surmajuhtumitega lõppenud rongi rööbastelt mahaminek raudteeületuskoha õnnetuse tagajärjel 16.04.2014. Suhteliselt väikese juhtumite arvu juures ei ole võimalik mõne aasta jooksul toimunud muudatuste põhjal anda statistiliselt usaldusväärseid hinnanguid trendide kohta.

3.2 2017. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused

Aruandlusaastaks ei olnud jäänud ühegi varasematel aastatel alustatud, kuid seni lõpetamata õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi ohutusjuurdlust.

Sompa aktiivsel raudteeülesõidukohal kahe surmajuhtumiga lõppenud sõiduauto ja reisirongi kokkupõrke juhtum kuulub „Raudteede ohutuse direktiivi 2004/49/EÜ“ artikli 3 ja „Raudteeseaduse“ § 40 lõike 2 kohaselt õnnetusjuhtumite hulka. Tuginedes ohutusedirektiivi artiklile 21 ja raudteeseaduse § 42 (5) korraldas Ohutusjuurdluse Keskus juhtumi ohutusjuurdluse.

2017. aastal lõpetatud ohutusjuurdlused

Tabel 2

Toimumise kuupäev	Uuritava juhtumi nimetus (juhtumi liigitus ja asukoht)	Õiguslik alus	Lõpetamise kuupäev
12.03.2017	Sõiduauto ja reisirongi kokkupõrge, raudteeületuskoha õnnetus Kohtla - Jõhvi jaamavahel Sompa ülesõidul, km 265,047.	i	24.10.2017

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusedirektiivile

Järgnevast tabelist nähtub, et 2017. aastal ei alustatud ühegi ohutusjuurdlusega, mida ei oleks suudetud sama aasta jooksul lõpetada.

2017. aastal alustatud ohutusjuurdlused

Tabel 3

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

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusedirektiivile

3.3 2017. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõtte

Sompa 12.03.2017

Pühapäeval, 12. märtsil 2017 kell 17:29 toimus Kohtla – Jõhvi jaamavahel asulavälisel automaatselt seadistatud (aktiivsel) AS Eesti Raudtee infrastruktuuril Sompa raudteeülesõidukohal (km 265,047) sõiduauto Toyota ja AS Eesti Liinirongid (Elron) reisirongi nr 0222 kokkupõrge. Autojuht ja kõrvalistmel viibinud kaasreisija hukkusid sündmuskohal.



Foto 1. Auto ja rong õnnetusjärgselt.

Elroni kolmevaginiline diislrong Stadler Flirt DMU2313 teenindas marsruuti Tallinn – Narva. Rong on varustatud B-klassi ALSN-tüüpi signalisatsiooni-kontrolljuhtimissüsteemiga VEPS. Üheteelisel rööbasteel pidurdades ja autot enda ees lükates jäi rong peatudes rööbastele. Rong lähenes ülesõidukohale lubatud kiirusega 100 km/h. Raudteeveeremi juht järgis kõiki liikluses ette nähtud eeskirju.

Juhtum toimus enne päikese loojangut. Päike autojuhi vaatevälja fooritulede jälgimiseks ei seganud, kuna paistis auto liikumise suhtes 78° nurga all. Autos viibinud mõlemad noormehed olid narkojoobes, mistõttu juht ei hinnanud liiklusolukorda adekvaatselt. Ta ei võtnud arvesse ülesõidufoori keelavaid vilkuvaid tulesid ega hinnanud adekvaatselt põhjust, miks ülesõidu eel olid seisma jäänud autod. Sõiduauto Toyota sõitis väikesel kiirusel seisvatest autodest mööda, kuni jõudis ülesõidukohal

rongi ette, mis kiirpidurit sooritades andis auto vasakule küljele löögi ja tõukas teda rööbasteel enda ees veel veerand kilomeetrit.

Rongis viibisid veeremi juht, kaks klienditeenindajat ja 56 reisijat. Neist keegi vigastusi ei saanud.

Rongiliiklus peatati 4 tunniks ja 11 minutiks, misjärel kehtestati kiiruspiirang 25 km/h. Reisijad toimetati sihtkohta bussidega.

Raudteeliiklusohutuse suurendamiseks tehti ohutusjuurdluse aruandes 2 soovitus, mis edastati Tehnilise Järelevalve Ametile.

3.4 Ohutusjuurdluste kommentaarid

Aruandlusaastal toimus uuritud õnnetusjuhtum talve lõpupäevadel ja ohutusjuurdluse aruanne allkirjastati sügisel. Sompaa õnnetuse ohutusjuurdlus kestis 7 kuud ja 12 päeva. Seega mahtus juurdluse korraldamine ettenähtud 12 kuu piiresse. Tuleb arvestada, et Eesti OJK-s on raudteeõnnetuste uurimisega tegev juhtivuurija ülesannetes 1 ametnik, kes täidab aastaringelt peale ohutusjuurdluse korraldamise ka kõiki teisi ametijuhendi ja tööplaani pandud ülesandeid. Ta võtab vastu teateid õnnetusjuhtumitest ja vahejuhtumitest, kogub sellekohast täiendavat teavet ning annab hinnangu võimalikule vajadusele alustada ohutusjuurdlust, osaleb nii regionaalsetel kui ka üleeuroopaliselt ohutusjuurdlusasutustele korraldatud üritustel, kogub materjali, töötleb ja koostab selle alusel aastaaruande, valmistab ette vajalikke töökorralduslikke materjale, teeb koostööd siseriiklike struktuuridega jne. Seetõttu ei ole juhtumi ohutusjuurdluse korraldamise ajaks juhtivuurija muudest tööülesannetest vabastatud, vaid ta peab leidma optimaalse vahekorra ja planeerima oma töö selliselt, et kõik vajalik saaks tähtaegselt tehtud.

Vigastatute ja hukkunute üldarv

Tabel 4

Aasta	Hukkunuid	Vigastatuid maantesõidukis/ neist raskelt	Vigastatuid raudteeveeremis/ neist raskelt
2013	1	-	-
2014	2	-	12/-
2015	-	-	-
2016	-	-	-
2017	2	-	-
Kokku	5	-	12/-

Uuritav juhtum leidis aset üherajalisel peateel. OhutusjuurdLuse käigus ei avastatud ei raudtee-infrastruktuuri- ega raudteeveo-ettevõtja tegevuses asjaolusid, mis oleksid nende tegevusest tingituna viidanud antud raudteeülesõidukohas kõrgendatud ohule. Hukkunute omaste emotsionaalne foon oli adekvaatne juhtumi tagajärgedega.

Hukkunutega õnnetusjuhtumites on hukkunute arv aastate lõikes püsinud ühe – kahe piires. Samuti on tõsiselt vigastatute hulk piirdunud üksikutega. Kergemaid vigastusi võis reisirongiga juhtunud õnnetuse korral olla rohkem.

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

Vigastatuid ja hukkunuid personaalse jaotuse järgi

Tabel 5

Personaalne jaotus		Aasta, hulk				
		2013	2014	2015	2016	2017
Hukkunuid	Reisijad	-	1	-	-	-
	Personal	-	-	-	-	-
	Kolmandad isikud	1	1	-	-	2
	Kokku	1	2	-	-	2
Vigastatuid	Reisijad	-	12	-	-	-
	Personal	-	-	-	-	-
	Kolmandad isikud	-	-	-	-	-
	Kokku	-	12	-	-	-

3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2013 – 2017)

Viimase viie aasta jooksul on uuritud selle aja jooksul toimunud ainukest tõsist õnnetusjuhtumit, mis toimus raudteeülesõidukohal. Juhtumiga kaasnes rongi rööbastelt mahaminek ja kahe inimese hukkumine. Lisaks korraldas OJK ohutusjuurdLuse kahe õnnetusjuhtumi korral, mille tunnustena puudusid tingimused, mis oleks teda kohustanud ohutusjuurdLust alustama. JuurdLusotsus võeti vastu asjaolude kaalutlemise tulemusena.

Uuritud juhtumid aastate lõikes

Tabel 6

Juhtumi nimetus		Aasta, uurimiste arv					
		2013	2014	2015	2016	2017	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	1	-	-	-	1	2
	Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt	-	-	-	-	-	-
	Tulekahju rongis	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus ohtlike veostega	-	-	-	-	-	-
Vahejuhtum		-	-	-	-	-	-
Kokku		1	1	-	-	1	3

Lisaks ohutusjuurdlustele korraldas OJK 2015/2016. aastavahetusel toimunud vahejuhtumite ohutusuuringu. Uuringu käigus hinnati seoses õhutemperatuuri järsu langusega kaasnenud 7 rööpamurru asjaolusid, mille tulemusena OJK koostas juhtumite kohta oma arvamuse.

4. Soovitused

4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitus

Varasematel aastatel on ohutusjuurdluse aruannetes esitatud soovitused erinevatele adreessaatidele. Kõigist soovitustest on alati informeeritud Tehnilise Järelevalve Ametit kui ohutusiasutust, kuigi ta ise ei ole alati menetlejaks olnud.

2016. aastal tegi OJK töökorraldusliku muudatuse, mis kajastub ka ohutusjuurdluse käsiraamatu lisas. Alates 2017. aastast edastatakse kõik raudtee-ettevõtjaid puudutavad soovitused menetlemiseks ohutusiasutusele. Selle tulemusena on suurenenud ohutusiasutuse roll ja osatähtsus soovituste menetlemise protsessis. Ohutusiasutus suhtleb lõpp-menetlejaga ise ja edastab vormikohased tulemused tähtajaliselt OJK-le.

Soovitused ohutuse suurendamiseks

Tabel 7

Soovituse valdkond	Aasta, soovituste arv				
	2013	2014	2015	2016	2017
Raudteeinfrastruktuuri hooldamine ja korrashoid	-	-	-	-	-
Raudteeveeremi hooldus, korrashoid ja käitlemine	-	-	-	-	-
Järelevalve korraldamine	-	-	-	-	1
Maanteede liikluskorraldus, liikluskorraldusvahendid	1	1	-	-	-
Teede talihooldustööde tegemine	-	-	-	-	-
Liikluspropaganda, koolitus	-	1	-	-	1
Muudatused õigusaktides, korralduslikes eeskirjades	-	4	-	-	-
Signalisatsiooniseadmete töö, raudteeliikluskorraldus	1	2	-	-	-
Raudtee sidevahendite töö korraldamine	-	-	-	-	-

Infosalvestusseadmete kasutamine	-	-	-	-	-
Raudteelaste kutsekvalifikatsioon	-	-	-	-	-
Muud korralduslikud meetmed	-	-	-	-	-
Kokku	2	4	-	-	2

Järgmine tabel kajastab soovitude menetlemise tulemusi 2018. aasta 1. aprilli andmete põhjal.

Soovitude menetlemine

Tabel 8

Soovitused		Soovituse seis							
		Rakendatud		Menetlemine jätkub		Tagasilükatud		Menetlemine katkestatud	
Aasta	Hulk	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%
2013	2	2	100	-	-	-	-	-	-
2014	4	4	100	-	-	-	-	-	-
2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2017	2	2	100	-	-	-	-	-	-
Kokku	6	6	100	-	-	-	-	-	-

Soovitude menetlemine toimub adressaatide poolt seni, kuni menetlemisprotsess on lõpule viidud või muutunud asjaoludest tingituna katkestatud. Menetlemise protsessi jätkudes esitab soovitude adressaat iga-aastaselt OhutusjuurdLuse Keskusele vormikohase aruande.

2017. aasta 24. oktoobril allkirjastatud Sompä õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLuse aruandes esitatud soovitude menetlemise käigust tehti vahetõkkuvõtte OhutusjuurdLuse Keskuse ja Tehnilise Järelevalve Ameti esindajate hilissügisel töökohtumisel 12. detsembril 2017.

4.2 2017. aasta soovitud

Aasta jooksul töötas OJK välja soovitud Sompä ülesõidul toimunud õnnetuse ohutusjuurdLuse käigus. Ülesõidukohale lähenemine oli maanteesõidukile väga hästi nähtavate liikluskorraldusvahenditega tähistatud. Ülesõidufoor töötas. Kõik teised liiklejad ootasid rongi möödumist, vaid õnnetusse sattunud auto ei reageerinud



asjakohaselt ja sõitis suhteliselt väikesel kiirusel kokkupõrkesse rongiga. Juhtumi asjaolud viitasid vajadusele avardada maanteeliiklejate arusaama raudteehutusest ja enne liiklusse minekut oma vaimse seisundi ning endale ja teistele eluohtlikest hoiakutest adekvaatse seisukoha omamist. Muude tähelepanekute seast võrsus soovitus piduriproovi kohta.

Tehnilise Järelevalve Ametile kui ohutusasutusele tehti järgmised soovitused:

- Leida liiklusohutuse programmi raames võimalusi sotsiaalkampania korraldamiseks, milles keskendutakse maanteeliikleja osatähtsusele ja rollile raudteeületuskohtade ohutuse tagamisel.
- Taotleda AS Eesti Liinirongidel õnnetusjuhtumisse sattunud raudteeveeremi juhi ettevõtte „FLIRT tüüpi mootorrongi pidurikasutuse juhend Ver.02“ rakendamise täiendav juhendamine.

Lisad

Lisa 1

Soovituste menetlemine – Sompä, 12.03.2017

Kuupäev ja kellaaeg	12.03.2017, kell 17:29		
Asukoht	AS Eesti Raudtee infrastruktuur, Kohtla – Jõhvi jaamavahe, asulaväline ala, km 265,047.		
Juhtumi liigitus	Õnnetusjuhtum: raudteeületuskoha õnnetusjuhtum		
Rongi liik ja number	Reisirong nr 0222		
Maantee sõiduk	Sõiduauto Toyota		
		Rongis	Maantee sõidukis
Inimeste arv (rongis ja sõidukis)	Meeskond	3	1
	Reisijad	56	1
Surmavalt vigastatuid	Meeskond	-	1
	Reisijad	-	1
Raskelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Kergelt vigastatuid	Meeskond	-	-
	Reisijad	-	-
Veeremi vigastused	Automaatsiduri, esistange tiibade, lumesaha ja rongi esiosa kattevärvi vigastused.		
Infrastruktuuri varustuse vigastused	-		
Muud vigastused	Sõiduauto Toyota oli deformeerunud ja muutunud vrakiks.		
Kokkuvõte: Sõiduauto Toyota sõitis ülesõidukoha punaseid keelavaid tulesid eirates ette diiselrongile Stadler Flirt DMU 2313.			
Uurimisaruaande valmimisaeg	24.10.2017		



Soovitus nr 01	Maanteeliikleja liikluskultuuriline hoiak ei võimaldanud tal raudteeülesõidukohal ülesõidufoori punaste vilkuvate tulede korral lähenevale rongile teed anda.	
	Leida liiklusohutuse programmi raames võimalusi sotsiaalkampaania korraldamiseks, milles keskendutakse maanteeliikleja osatähtsusele ja rollile raudteeületuskohtade ohutuse tagamisel.	
Kuupäev	Seis	Selgitus
19.10.2017	Aktsepteeritud ja täidetud	Raudteeohutuse õpetajaraamat kõigile kooliastmetele.
13.11.2017		TJA veebilehe pressiteade raudteevaldkonna ohutusaruande kohta.
28.11.2017		TJA II poolaasta kokkuvõtlik pressiteade veebilehel.
06.12.2017		TJA teavitus OLE jõulukampaaniast.
31.12.2017		TJA raudteeohutusalase sisendi edastamine Maanteeameti kampaaniasse.
07.03.2018		Koostöös Maanteeametiga raudteeülesõidukohtade liikluskorralduse juhendmaterjali eelnõu.
14.03.2018		Raudteeohutus õpetajate ohutusalase koolituse raames Paikusel.
21.03.2018		Raudteeohutus õpetajate ohutusalase koolituse raames Tartus.
27.03.2018		Avalikustatud koostöös partneritega valminud raudteeohutusalane töövihik 5-7-aastastele lastele.
Soovitus nr 02	Puudub veendumus, et raudteeveeremi juht peale kabiini vahetamist ja enne manöövri sooritamist oleks teostanud pidurite lühiproovi.	
	Taotleda AS Eesti Liinirongidel õnnetusjuhtumisse sattunud raudteeveeremi juhi ettevõtte „FLIRT tüüpi mootorrongi pidurikasutuse juhend Ver. 02“ rakendamise täiendav juhendamine.	



Kuupäev	Seis	Selgitus
21.11.2017 ja 24.11.2017	Aktsepteeritud ja täidetud	Järelevamenetluse käigus veenduti, et juhendit tutvustatakse pidevalt tehnilistel õppustel. Pärast õnnetusjuhtumit viidi läbi juhendi tutvustamise koolitus kõigile vedurijuhtidele. Koolitusel osales ka õnnetuses osalenud vedurijuht, kes on oma osalust koolitusel tõestanud allkirjaga.