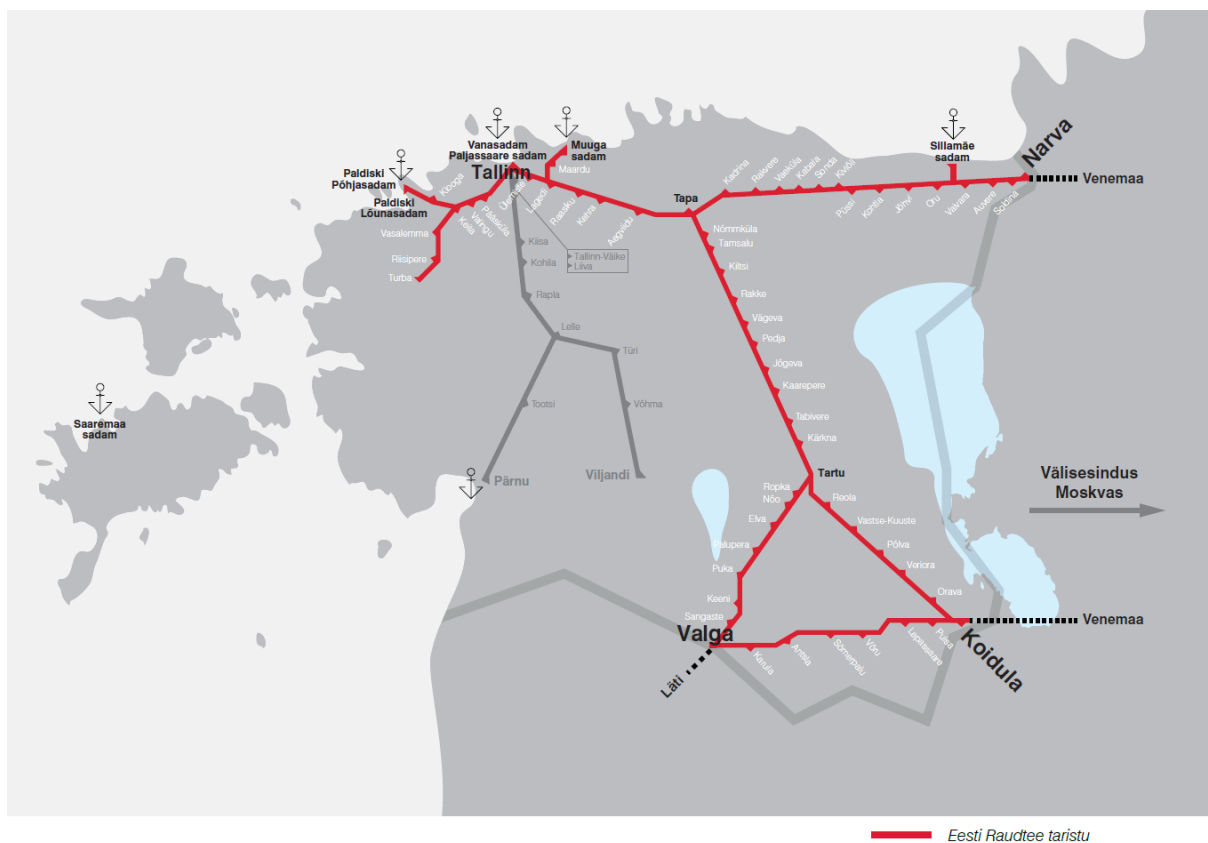




OHUTUSJUURDLUSE
KESKUS

2024. a uuritud
raudteeliiklusõnnetuste
aastaruanne

Tallinn 2025



Avalikud raudteed Eesti Vabariigis

(Allikas: AS Eesti Raudtee)



Eessõna

Eestis moodustati raudteeõnnetuste uurimisüksus 31. märtsil 2004, kui samast kuupäevast kehtima hakanud „Raudteeseadus“ jõustas „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ kohased normatiivid. Raudteeõnnetuste uurimisüksuse moodustamisega Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonnas alustati raudteeõnnetuste ohutusjuurdluste läbiviimisega. Enne seda oli kriisireguleerimise osakonnas tegev juba lennuõnnetuste uurimisüksus ja hiljem veel lisandunud laevaõnnetuste uurimisüksus. Kuivõrd ohutusjuurdlusted olid kriisireguleerimise osakonna põhifunktsioonidega nõrgalt seotud, siis moodustati 1. jaanuaril 2012 sama ministeeriumi uus struktuuriüksus: Ohutusjuurdluste Keskus (OJK). OJK uurib laeva-, lennu- ja raudteeõnnetusi ning intsidente.

Raudteeõnnetuste ja intsidentide ohutusjuurdluste korraldamises toimusid viimased suuremad muudatused, kui 31. oktoobril 2020 jõustati „Raudteeseaduses“ Eesti õigusruumi kohaldatud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 sätteid. Kooskõlas direktiivis sätestatuga on Eestis raudteeohutust mõjutavateks juhtumiteks tõsine õnnetusjuhtum, õnnetusjuhtum ja vahejuhtum. Muud siseriiklikud õigusaktid on samuti kooskõlas direktiivi 2016/798 nõuetega, mis on ühtlasi aluseks ohutusjuurdluste läbiviimisele. Ohutusjuurdluste Keskus on ainuke organ, millel on õigus viia läbi ohutusjuurdlusti. Kõik ohutusjuurdlusted toimuvad sõltumatult ükskõik millisest teisest sama juhtumi uurimisest.

Ohutusjuurdluste Keskusele saabusid aasta jooksul teated ohutusrikkumistest nii raudtee-ettevõtelt kui ka Häirekeskuselt. Kõigi juhtumite kohta toimusid esialgsed hindamised. Analüüsiti nii raudteede taristu- kui ka veoettevõtete poolt kogutud ja koostatud materjale. Materjalid on säilitatud digihaldussüsteemis Delta. Ükski juhtum ei kvalifitseerunud aasta jooksul selliseks, mille kohta OJK oleks pidanud avama ohutusjuurdluste.



Sisukord

Avalikud raudteed Eesti Vabariigis	2
EESSÕNA	3
SISUKORD	4
1. SISSEJUHATUS OHUTUSJUURDLUSE ASUTUSE KOHTA	5
1.1 Õiguslik alus	5
1.2 Roll ja eesmärk	10
1.3 Organisatsioon	12
1.4 Organisatsiooniline struktuur	13
2. PROTSESSID OHUTUSJUURDLUSES	16
2.1 Uuritavad juhtumid	16
2.2 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid	17
2.3 Ohutusjuurdluse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis	19
3. OHUTUSJUURDLUSED	23
3.1 Lõpetatud ohutusjuurdluste ülevaade	23
3.2 2024. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused	24
3.3 2024. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõtted	24
3.4 Ohutusjuurdluste kommentaarid	25
3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2020-2024)	26
4. SOOVITUSED	28
4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitlus	28
4.2 2024. aasta soovitused	30



1. Sissejuhatus ohutusjuurdluse asutuse kohta

1.1 Õiguslik alus

Raudteeliiklusõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdlusi hakati Eestis korraldama alates 31. märtsist 2004, kui jõustusid muudatused „Raudteeseaduses“, millega said kohaldatud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu „Raudteede ohutuse direktiivi“ 2004/49/EÜ sätteid. Ohutusjuurdlusega hakkas tegelema sellest hetkest Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonnas moodustatud raudteeõnnetuste uurimisüksus.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kriisireguleerimise osakonnas tegutsenud laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuste uurimisüksused liideti ühtseks multimodaalseks Ohutusjuurdluse Keskuseks (OJK) 1. jaanuaril 2012. Selleks sätestati muudatused „Lennundusseaduses“, „Meresõiduohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“. Ohutusjuurdluse Keskuse üldised ühised õiguslikud alused on kehtestatud „Lennundusseaduses“. Ohutusjuurdluse korraldamine üksikute valdkondade kaupa on reguleeritud eelloetletud seadustes.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi (EL) 2016/798, 11. mai 2016, raudteeohutuse kohta kohaldamine Eesti õigusruumi jõudis lõpule muudatustega „Raudteeseaduses“, mis jõustus 31. oktoobril 2020. Nende muudatustega viidi Eesti seadusandlus jälle kooskõlla direktiivis uuendatud mõttega. Hilisemad muudatused „Raudteeseaduses“ ei ole olnud seotud ohutusjuurdluste korraldamisega.

Raudteeõnnetuste ohutusjuurdlus leiab tervikkäsitlemist kehtiva raudteeseaduse 2. jaos pealkirjaga „Ohutusjuurdlus“. Ohutusjuurdluse teematika on mahutatud üheksa paragrahvi (paragrahvid 47 – 55) sisse.

Seaduse §47 „Ohutusjuurdluse Keskus“ sätestab kõige olulisemad nõuded ja tingimused OJK toimimiseks. Ohutusjuurdluse Keskus (OJK) on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksus, mis teostab tõsiste õnnetusjuhtumite, õnnetusjuhtumite ja vahejuhtumite ohutusjuurdlust. OJK on sõltumatu ning lähtub üksnes seadustest ja muudest õigusaktidest ning Eestile kohustuslikest välislepingutest nii ohutusjuurdluse teostamisel kui ka sellega seonduvate otsuste tegemisel. OJK ohutusjuurdluselase tegevuse üle teenistuslikku järelevalvet ei tehta. Eriteadmisi nõudvate asjaolude selgitamiseks on Ohutusjuurdluse Keskusel õigus kaasata eksperte ja moodustada komisjone. Ohutusjuurdlust teostav ametiisik juhib ja teostab järelevalvet ekspertide ja moodustatud komisjonide üle. Ohutusjuurdlusega seotud asutused on kohustatud oma pädevuse piires osutama OJK-le vajalikku

kaasabi. Tööülesannete täitmisel peab ohutusjuurdlust teostav ametiisik esitama ametitõendi.

OhutusjuurdLuse Keskusele antud sõltumatus on sätestatud lisatingimustega „Lennundusseaduse“ §48 lõikes 2. OhutusjuurdLuse Keskuse juhataja nimetab ametisse ja vabastab ametist Vabariigi Valitsus valdkonna eest vastutava ministri ettepanekul. Ministeeriumi teiste struktuuriüksuste juhtide ametisse nimetamine toimub ministeeriumisiselt. OhutusjuurdLuse Keskuse ametnikud nimetab ametisse ja vabastab ametist ning OhutusjuurdLuse Keskuse töötajatega sõlmib ja lõpetab töölepingu OhutusjuurdLuse Keskuse juhataja. Lisaks on OhutusjuurdLuse Keskuse eelarve sõltumatu ja selle kehtestab parlament - Eesti Vabariigi Riigikogu, mis 2024. aasta kohta sätestati riigieelarve seaduse objektikoodiga 20SE070004. OhutusjuurdLuse Keskuses korraldatavate kõigi kolme transpordiliigi ohutusjuurdLuste läbiviimine toimub vastavate valdkonnapõhiste seaduste ja määruste alusel.

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

„Raudteeseaduse“ §49 „Raudteeohutust mõjutavast juhtumist teatamine“ sätestab raudteeohutust mõjutavast juhtumist OhutusjuurdLuse Keskusele viivitamata teabe edastamise kohustuse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate või muude raudteeinfrastruktuuri valdajate ja raudteeveo-ettevõtjate ning järelevalvetoimingute käigus teatavaks saanud juhul Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti poolt. Teave edastatakse avaliku sidevahendi kaudu. Samas sätestatakse peale suulise teate edastamist kirjaliku teate esitamine õnnetusjuhtumi ja tõsise õnnetusjuhtumi kohta kolme tööpäeva jooksul. Kirjalik teade sisaldab täpsustatud ja kontrollitud fakte juhtumi kohta. Lisateave õnnetusjuhtumi või tõsise õnnetusjuhtumi kohta edastatakse samuti koheselt suuliselt ja kolme tööpäeva jooksul teabe teadasaamisest kirjalikult. Vahejuhtumite kohta esitatakse kolme tööpäeva jooksul ettekanne, kui OJK seda küsib. Sätestatud on raudtee-ettevõtja kohustus võtta tarvitusele kõik abinõud raudteeohutust mõjutava juhtumi põhjuste väljaselgitamiseks. Seaduse sama paragrahvi lõige 7 sätestab volitusnormi raudteeohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise kohta ministri sellekohase määruse kehtestamiseks. Volitusnormi kohaselt



on viimane versioon majandus- ja taristuministri määrusest nr 83 „Ohutusjuhtimise süsteem, ohutusnäitajad, raudteeinfrastruktuuri, -liikluse korralduse ja -ohutuse nõuetele vastavuse kontrollimine, nende aruandlus, vormid ning tähtajad ja raudteeohutust mõjutavatest juhtumitest teavitamine“ jõustunud 14. augustil 2023. Määruse lisa 11 sisaldab teate vormi tõsisest õnnetusjuhtumist või õnnetusjuhtumist. Määruse lisa 12 sisaldab ettekande vormi vahejuhtumist.

Ohutusjuurdلuse Keskus on kohustatud „Raudteeseaduse“ §50 „Ohutusjuurdلuse algatamine“ kohaselt alustama viivitamata ohutusjuurdلuse läbiviimist, kui on toimunud tõsine õnnetusjuhtum. Muude juhtumite korral kehtib ohutusjuurdلuse alustamine kaalutlusotsuse alusel, mille vastuvõtmiseks on kehtestatud tingimused. Kaalutlusotsuse tegemisel tuleb arvesse võtta õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi tõsidust, seda, kas see on õnnetusjuhtumite või vahejuhtumite seeriast, mis mõjutavad süsteemi kui tervikut, ja selle mõju raudteeohutusele. OJK võib alustada ohutusjuurdلust õnnetus- või vahejuhtumi puhul, mis teatud tingimustel oleks võinud põhjustada tõsise õnnetusjuhtumi, samuti üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi või koostalituse komponendi tehnilise rikke korral. Ohutusjuurdلuse algatamisel võtab OJK arvesse nii teise liikmesriigi ohutuasutuse, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti kui ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveoettevõtja esitatud taotlusi. Sama paragrahv määrab otsuse langetamise tähtajaks õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdلuse alustamiseks kaks kuud juhtumi kohta teate kättesaamisest. Ühe nädala jooksul peale ohutusjuurdلuse alustamist teavitab OJK sellest Euroopa Raudteeametit. Ohutusjuurdلuse peamiseks seadusekohaseks eesmärgiks on kindlaks teha, kas raudteeohutust mõjutava juhtumi põhjustas tegevus, tegevusetus, sündmus, tingimus või nende kombinatsioon ja esitada soovitus, et edaspidi sellist juhtumit vältida ning raudteeohutust parandada.

Raudtee-ettevõtjatel ja kolmandatel isikutel on seaduse §51 „Ohutusjuurdلuse menetlus“ alusel kohustus esitada OJK nõudmisel nende valduses olev asjassepuutuv teave juhtumi kohta. Seadustatud on raudtee-ettevõtja kohustus esitada OJK-le kõigi tõsiste õnnetusjuhtumite ja õnnetusjuhtumite kohta kogutud materjalid. Vahejuhtumite kohta esitab raudtee-ettevõtja materjalid, kui OJK seda nõuab. Ohutusjuurdلuse Keskus korraldab sündmuspäiga uurimise võimalikult lühikese aja jooksul, et püüda sellega vältida takistusi raudteeliikluse taasavamiseks. Ohutusjuurdلus korraldatakse võimalikult avalikult, sealjuures on pooltel võimalus anda omapoolseid selgitusi. Sama paragrahvi lõige 6 sätestab volitusnormi ministri määrusega ohutusjuurdلuse korra kehtestamiseks.

Ohutusjuurdلuse Keskusel on raudteeseaduse §52 alusel menetluslikud õigused. Järgnevalt on esitatud ohutusjuurdلust teostava ametiisiku õigused loeteluna: juurdepääs sündmuskohale, veeremile, taristule, liikluskontrolli- ja signaalseadmetele, samuti teabele ja dokumentidele, muudele seadmetele, salvestistele, ekspertiiside tulemustele, teistele sama juhtumi uurimiste materjalidele. Kehtestatud on ohutusjuurdلust teostava ametiisiku õigus nõuda kõrvaliste isikute õnnetuskohale ligipääsu piiramist, keelata õnnetuskohal esemete teisaldamine, eemaldamine ja



hävitage. Samal isikul on õigus küsitleda juhtumiga seotud raudtee-ettevõtete töötajaid, nõuda vajaliku teabe kinnitamist või andmist. Koostöö mittelaabumisel võib ohutusjuurdlust teostav ametiisik teha ettekirjutuse ohutusjuurdluse toimingutega seotud kohustuste täitmise tagamiseks kohustatud isikule. Ettekirjutuse täitmata jätmise korral on ohutusjuurdlust teostaval ametiisikul õigus rakendada sama paragrahvi kohaselt sunniraha füüsilisele isikule kuni 1500€ ja juriidilisele isikule kuni 60000€.

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

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

Ohutusjuurdluse Keskus koostab kahte erinevat tüüpi aruandeid, mille koostamine on sätestatud „Raudteeseaduses“ §55 „Ohutusjuurdlusega seonduvad aruanded“. Kirjaliku aruande teostatud ohutusjuurdluse kohta peab Ohutusjuurdluse Keskus koostama võimalikult lühikese aja jooksul ja avalikustama selle viivitamatult, kuid mitte hiljem kui 12 kuud pärast juhtumit. Ohutusjuurdluse aruandes ei anta hinnangut kellegi süüle või vastutusele. Ohutusjuurdluse aruanne edastatakse kõigile asjassepuutuvatele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele, raudteeveo-ettevõtjatele, Euroopa Liidu teise liikmesriigi ohutusjuurdlusasutustele, kannatanutele ja nende sugulastele, kahjustatud vara omanikele, tootjatele, Päästeametile, töötajate ja



reisijate esindajatele ning Euroopa Liidu Raudteeametile. Kokkuvõtvalt on siin loetletud komisjoni rakendusmääruse 2020/572 nõuded aruande sisule. Samas on sätestatud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti ning asutuste, ettevõtete ning organisatsioonide, kellele OhutusjuurdLuse Keskuse soovitused olid suunatud, kohustuse esitada OJK-le aruanne iga aasta 1. aprilliks eelmisel aastal tehtud soovituste põhjal võetud või kavandatud meetmetest. Sama paragrahvi alusel avaldab OhutusjuurdLuse Keskus iga aasta 30. septembriks oma veebilehel aastaaruande eelmisel aastal uuritud juhtumitest, soovitustest ja nende menetlemisest. Aastaaruande koopia edastatakse Euroopa Liidu Raudteeametile.

Õnnetus- ja vahejuhtumite esialgse hindamise käigus on vahel otstarbekas pöörata mõnele juhtumile tavapärasest enam tähelepanu, kuid siiski mitte sedavõrd, et alustada ohutusjuurdlust. Lähtuvalt võimalikust otstarbekohasusest võib OhutusjuurdLuse Keskus nende juhtumite menetlemise käigus koostada arvamuse, mille edastab asjaosalistele. Arvamus koostatakse lähtuvalt „OhutusjuurdLuse käsiraamatu“ lisa R3 „Tunnused raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdLuse alustamisotsuse vastuvõtmiseks või arvamuse kujundamiseks“. Arvamus soovitusi ei sisalda.

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

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

OhutusjuurdLuse Keskus on funktsionaalselt sõltumatu ohutuasutusest ja raudteid reguleerivatest asutustest. OJK ülesehitus, õiguslik struktuur ja otsustamisprotsess on sõltumatud kõigist osapooltest, kelle huvid võiksid sattuda konflikti talle antud



ülesannetega, sealhulgas taristu- ja raudteeveoettevõtjast, kasutustasu määravast asutusest, läbilaskevõime jaotamise asutusest ja vastavushindamis-asutusest. OhutusjuurdLuse läbiviimisel täidab OJK raudteeõnnetuste ohutusjuurdLuse eest vastutav ametnik juhtivuuri ülesandeid. Siseriiklikult sätestatud OJK sõltumatus on kooskõlas artikliga 22 direktiivi 2016/798 raudteeohutuse kohta.

Direktiivi 2016/798 nõuetega kooskõlas on ohutusjuurdLuste korraldamiseks kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 72 „OhutusjuurdLuse kord“. Selle viimane redaktsioon jõustus 06.02.2022, mis on kehtiv ka kaks aastat hiljem. OhutusjuurdLuse kord on ühtne kõigile kolmele OJK kompetentsi kuuluvale transpordivaldkonnale. Määrusega sätestatakse ohutusjuurdLuste korraldamiseks tingimused, mida võtta arvesse lähtuvalt lennundusseaduses, meresõiduohutuse seaduses ja raudteeseaduses kehtestatud valdkonnapõhistest eranditest. Määrus sätestab transpordiliikide kaupa ohutusjuurdLuse valdkonnad ja korraldaja. Siin nähakse ette protseduurid ohutusjuurdLuse alustamiseks ja sellest asjaosaliste teavitamiseks. Sõltuvalt juhtumi keerukusest ja töömahukusest sätestatakse ekspertide kaasamine ja ohutusjuurdLuskomisjoni moodustamine. Määrus kehtestab tingimused ohutusjuurdLuse korraldamiseks ja selle eest vastutava juhtivuuri ülesanded, ohuhoiatuse tegemise, ohutusjuurdLuse aruande vormistamise, allkirjastamise, kinnitamise ja avalikustamise, samuti ohutusjuurdLuse lõpetamise, ohutusalaste soovitude menetlemise, vajadusel ohutusjuurdLuse taasavamise ja uuritavate juhtumite arvele võtmise korra. Määruse alusel selgitab ohutusjuurdLus välja juhtumite põhjused. OhutusjuurdLuse käigus töötatakse välja ja esitatakse aruandes soovitusel, mille eesmärgiks on sarnaste juhtumite vältimine tulevikus. Määrus sisaldab lisasid, millest lisa 3 kehtestab vormi „Aruanne OhutusjuurdLuse Keskusele õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi ja vahejuhtumi ohutusjuurdLuse aruandes tehtud soovitusel põhjal võetud või kavandatavatest meetmetest“. OhutusjuurdLuse aruanne koostatakse kooskõlas Euroopa Komisjoni rakendusmäärusega 2020/572, raudteel toimunud õnnetusjuhtumeid või intsidente käsitlevate uurimisaruannete koostamisel järgitava aruandlusstruktuuri kohta.

1.2 Roll ja eesmärk

Eesti transpordivõrgustikus on oma roll täita OhutusjuurdLuse Keskusel. Eesmärgiks on suurendada liiklusohutust tervikuna ja multimodaalse struktuuriüksusena kolmes transpordi valdkonnas eriti. Eesmärgile lähenedes viib OJK läbi ohutusjuurdLusi ohutusrikkumiste kohta, mis sisaldavad soovitusi ohutuse suurendamiseks. Toimub ka kõigi juhtumite esialgse mõju hindamine transpordiohutusele. Kui hindamise tulemusena otsustatakse alustada ohutusjuurdLusega, siis on selle eesmärgiks ja ülesandeks kindlaks teha uuritava vahe- või õnnetusjuhtumi toimumise asjaolud ja põhjused. Juhtumi toimumispõhjused seostatakse liiklusohutusega. See toimub



kindlaks tehtud faktide põhjal loogiliste seoste jada abil, mis moodustub juhtumi toimumist iseloomustavate erinevate asjaolude ja põhjuste seostamisest. Soovitused formuleeritakse eesmärgiga, et sarnaseid põhjusi edaspidi minimaalselt esineks. Kõik soovitused lähtuvad vaid uuritavast juhtumist ja nende praktikasse rakendamine aitab eeldatavasti edaspidi taoliste põhjustega juhtumeid vähendada või isegi ära hoida. OhutusjuurdLuse aruanne on dokument, mille abil realiseeritakse laeva-, lennu- ja raudteeõnnetuse ohutusjuurdLuse roll. Lisaks ohutusjuurdLuste korraldamisele omab OhutusjuurdLuse Keskus ülesannet anda oma panus uute laeva-, lennu- ja raudteeliiklusohutusega seotud õigusaktide väljatöötamisele. OJK põhimääruse kohaselt omab ta õigust teha ettepanekuid juba kehtiva õigusakti täiendamiseks või muutmiseks. Samuti on OhutusjuurdLuse Keskusel oma tegevusvaldkondade piires roll projektide, poliitikate, strateegiate, arengukavade ja rahvusvaheliste projektide väljatöötamisel ning elluviimisel.

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

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

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

Põhimääruse kohaselt OhutusjuurdLuse Keskus oma põhiülesande täitmisel ja selle raames

- 1) Teeb koostööd teiste riigiasutuste, kohaliku omavalitsuse üksuste, sihtasutuste, mittetulundusühingute, ettevõtlus- ja tarbijaorganisatsioonide, ettevõtete, eraisikute ning teiste riikide vastavate asutuste ja rahvusvaheliste organisatsioonidega.



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

1.3 Organisatsioon

OhutusjuurdLuse Keskus kuulub Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksuste hulka. Alates 2023. aasta jaanuarist asub ta ministeeriumi põhiosast eraldi hoones. Spetsiifiliste ülesannete täitmiseks on OJK-le kehtestatud eriseisund. Eriseisundi praktiliseks tagamiseks on OJK ametnike töökohad kabinettides, kusjuures ministeeriumi teised ametnikud töötavad peahoones enamasti avatud kontoris. Õiguslikult on OJK eripära sätestatud „Lennundusseaduses“, „Laevasõidu ohutuse seaduses“ ja „Raudteeseaduses“. OJK kasutab teiste osakondade pädevusi ja teeb nendega koostööd, kuid säilitab täieliku iseseisvuse koostöö vajaduse ja pädevuste kasutamise määra üle otsustamisel. Ministeeriumi teised struktuuriüksused on OJK suhtes tugiteenuste osutamise rollis.



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

OhutusjuurdLuse Keskuse tööd juhib juhataja. Talle allub kolm ametnikku, kelleks on lennuõnnetuste vanemuurija, laevaõnnetuste vanemuurija ja raudteeõnnetuste vanemuurija. OhutusjuurdLuse eest vastutajate ametinimetuste muutmine toimus 2022. aasta lõpul. Lisaks moodustati 2021. aastal eraldi töögrupp teenistujatest, kelle ülesanne on anda esialgne hinnang 1994. a sügistormis hukkunud reisiparvlaeva „Estonia“ hukuasjaolude kohta. Töögrupi tegevus jätkus 2024. aastal.

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 juhtivuurija. 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

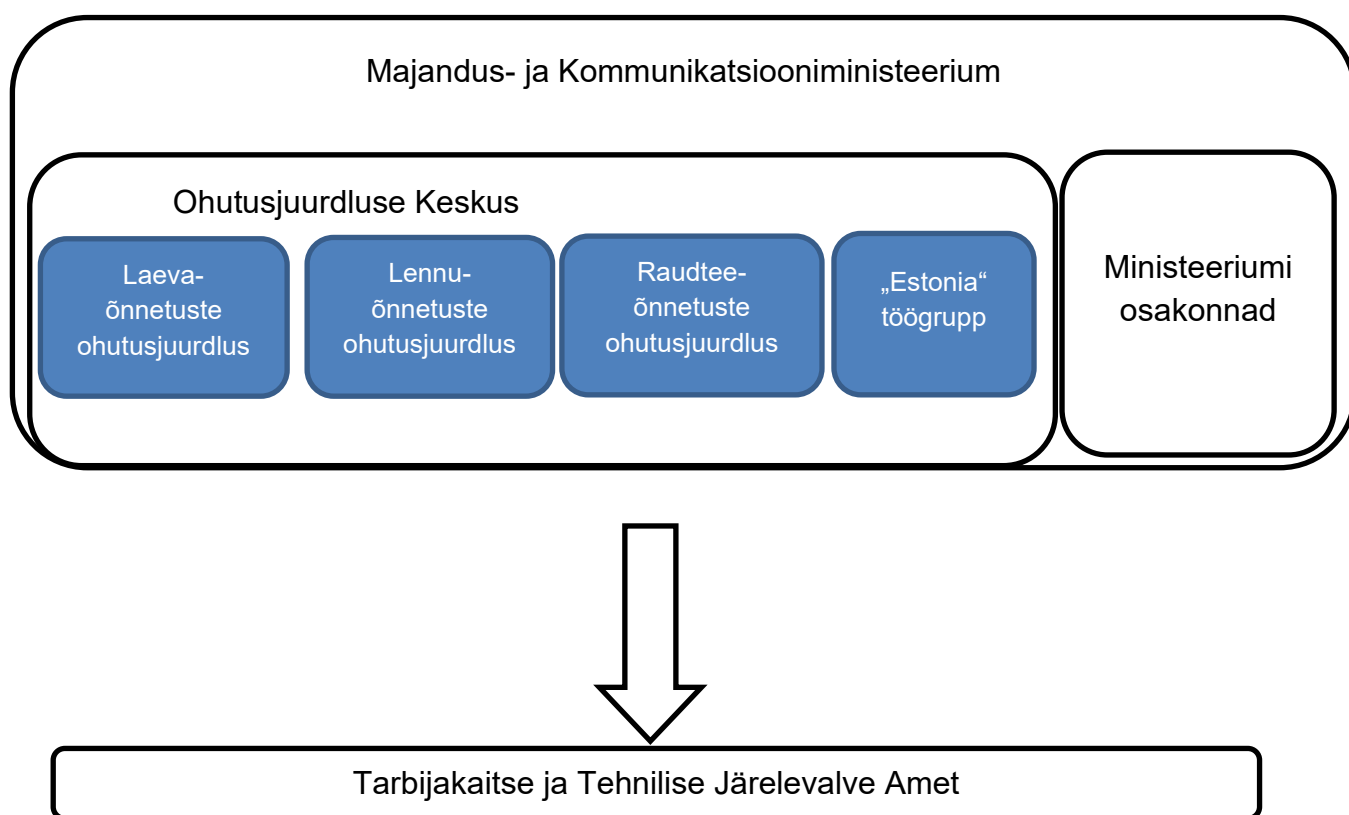
OhutusjuurdLuse Keskus on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi orgaaniline struktuuriüksus. Ainukesena ministeeriumi koosseisus ei kanna OhutusjuurdLuse Keskus osakonna nimetust. Suuremad osakonnad on jaotatud talitusteks. Vähese ametnike hulga tõttu OhutusjuurdLuse Keskuses talitused puuduvad. Spetsiifilisi eriülesandeid täitval OJK-l on osakondadest suuremad õigused ja ta on õiguslikult iseseisvam.

Vabariigi Valitsuse otsuse alusel jätkus 2024. aastal 1994. aasta septembris sügistormis reisiparvlaeva Estonia hukkumise asjaolude esialgne hindamine. Selleks on moodustatud eraldiseisva eelarve alusel ja aruandlusaasta jooksul töögrupp teenistujatest. Tähtajaliste töölepingute alusel töötavad neli spetsialisti, kes teevad koostööd Soome ja Rootsi ohutusjuurdLusasutuste vastavate töögruppidega. Estonia töögrupp töötab eraldi ülejäänud OJK ametnikest.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium asub Tallinna aadressil Suur-Ameerika 1, kus paiknevad ka Justiits- ja Digiministeerium, Rahandusministeerium, Regionaal-



ja Põllumajandusministeerium, Sotsiaalministeerium ning Kliimaministeerium. See on võimaldanud ratsionaalse kulude ja töökorralduse kokkuhoiu huvides luua ühisosakonna. Ühisosakond on formaalselt Rahandusministeeriumi koosseisu kuuluv struktuuriüksus. Ühisosakonda kuulub haldustalitus, kinnisvaratalitus, dokumendihaldustalitus ja õigustalitus. Kõik talitused teenindavad Rahandusministeeriumi, Justiitsministeeriumi ja Sotsiaalministeeriumi. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teenindavad Ühisosakonna haldus-, dokumendihaldus- ja kinnisvaratalitus. Ühisosakonna haldustalitus teenindab Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi, kuid ei teeninda Kliimaministeeriumi ja õigustalitus teenindab Kliimaministeeriumi, kuid ei teeninda Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi.



Joonis 1. Ohutusjuurdluse Keskus ministeeriumi struktuuris.

Ohutusjuurdluse Keskus asub küll Tallinnas, kuid ministeeriumi peahoonest eraldi, ligi 3 km kaugusel, aadressiga Tartu maantee 85. Ohutusjuurdluse Keskuse tööd juhib juhataja. OJK-s töötavad ametnikud on koosseisulised. Iga ametnik vastutab talle ainuomaselt kinnitatud transpordivaldkonna ohutusjuurdluste korraldamise eest.

Valdkonnas toimuvate juhtumite ohutusjuurdluste korraldamise eest vastutava ametniku ametinimetus sisaldab selle transpordiliigi nimetust. Oma valdkonnas on ametnik ohutusjuurdluse läbiviimisel iseseisev ja ta peab täitma temale pandud



ülesanded tähtaegselt ja kvaliteetselt. Seadusega on sätestatud teatud ametialase informatsiooni konfidentsiaalsusest kinnipidamine. Teise transpordiliigi ametnikud võivad vajadusel kolleegi ohutusjuurdluses assisteerida. Kõik ametnikud on töölt eemaloleku aja jooksul piiratud ulatuses kolleegi poolt asendatavad. Asendamine dokumenteeritakse digitaalses dokumendihalduses. Eemaloleku lõppedes saab ametnik kogu asjassepuutuva teabe, et tööd jätkata ja lõpule viia.

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

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

Kõik raudteeinfrastruktuuri- ja raudteeveoettevõtted ning muud raudteeinfrastruktuuri ja raudteeveeremit valdavad või omavad ettevõtted on tootmisettevõtetenä eraldiseisvad juriidilised isikud. Alates 1. juulist 2023 kuulusid kolm riiklikku raudtee-ettevõtet Kliimaministeeriumi haldushalasse, kes oli ühtlasi nende aktsiate hoidja. Nendeks olid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtte AS Eesti Raudtee (EVR), raudteekaubaveo ja -remondiettevõtte AS Operail ning raudteereisiveo-ettevõtte AS Eesti Liinirongid (Elron). 2024. aasta veebruaris tegi valitsus otsuse AS Operail erastada. Kahe-etapilise enampakkumise AS Operaili ostuks võitis Eesti kapitalil põhinev ettevõtte AS Tiigi Keskus, kellega sõlmiti 31. oktoobril ostu-müügi leping. Alates detsembrist 2024 jätkab Operail tegevust raudteel eraettevõttenä. Kõik siin mainimata infrastruktuuri- ja operaator-ettevõtted on endiselt täielikult eraettevõtjate omanduses. Ohutusjuurdluse Keskuse ja raudtee-ettevõtete vahelised suhted on reguleeritud seaduste ja määrustega.

2. Protsessid ohutusjuurdluses

2.1 Uuritavad juhtumid

Kohustuslikus korras OhutusjuurdLuse Keskuse poolt raudteeohutust mõjutavate juhtumite ohutusjuurdLuste läbiviimine on sätestatud „Raudteeseaduses“. Raudteeohutust mõjutavate juhtumite loetelu raudteeseaduses on identne jaotusega Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivis (EL) 2016/798, 11. maist 2016 raudteeohutuse kohta. Raudteeohutust puudutav terminoloogia on kooskõlas direktiivis kasutatavaga.

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

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

Käsiraamatu lisa R3 pealkiri on „Tunnused raudteeõnnetuste ja vahejuhtumite ohutusjuurdLuse alustamisotsuse vastuvõtmiseks või arvamuse kujundamiseks“. Selles kirjeldatakse, kuidas toimub juurdLuse alustamise või mittealustamise otsuse vastuvõtmise protsess ja millele selle käigus tähelepanu pööratakse. Samas nähakse

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

2.2 Ohutusjuurdlusse kaasatavad institutsioonid

Ohutusjuurdlusesse on võimalik kaasata institutsioone, ettevõtteid, asutusi ja üksikisikuid. See toimub „Raudteeseaduses“ ja ministri määruses ohutusjuurdluse korra kohta sätestatu alusel. Koostöö ja kaasamise ulatuse ning iseloomu üle otsustab konkreetse ohutusjuurdluse juhtivuurija, kelle juhtimise ja järelevalve all see toimub. Ohutusjuurdluse läbiviimise ajal täidab juhtivuurija ülesandeid vastava valdkonna vanemuurija. Kaasamise põhimõtted ja printsiibid kehtivad kõigile osapooltele. Ohutusjuurdlusala otsuste langetamise protsessi sekkumine on seadusega keelatud ükskõik kelle võimaliku huvi korral seda mõjutada. Kaasamise eesmärgiks on eelkõige juhtumi ning sellega seonduvate asjaolude kohta piisava teabe saamine ning ohutusjuurdluse nõutaval tasemel läbiviimine. Raudtee-ettevõtjad ja kolmandad isikud on kohustatud OJK nõudmisel esitama nende valduses oleva asjassepuutuva teabe. Kui ohutusjuurdluse läbiviimiseks on moodustatud komisjon, siis võib ohutusjuurdlust tööjaotuse alusel teostada mitu ametiisikut, kellel on õigus küsitleda juhtumiga seotud raudteetöötajaid ja teisi tunnistajaid. Ohutusjuurdlust teostaval ametiisikul on seaduslik õigus juurdluse toimingutega seotud kohustuste täitmise tagamiseks teha kohustatud isikule ettekirjutus. Selle täitmata jätmise korral võib ohutusjuurdlust teostav ametiisik rakendada juriidilisele isikule sunniraha kuni 60000 eurot ja füüsilisele isikule 1500 eurot.

Ohutusjuurdluse Keskuse, Politsei- ja Piirivalveameti, Riigiprokuratuuri, Päästeameti ja Häirekeskuse vahel on sõlmitud ühine koostöökokkulepe 2015. aasta kevadel. Koostöökokkulepe sätestab ohutusjuurdlusega seotud asutuste koordineeritud tegevuse osapoolte ühist huvi pakkuvate juhtumite menetlemisel. Koostööpartnerid tagavad vastastikku kriminaaluurimise ja ohutusjuurdluse segamise vältimise. Koostöökokkuleppe kohaselt saadab Häirekeskus OJK meiliaadressile juhtumist teadasaamisel koheselt teate, mis jõuab kõigi OJK ametnike meilboksi. Häirekeskus on OJK-le saatnud teateid Häirekeskuses sõnastatud raudteeõnnetuste definitsiooni kohastest ohutusrikkumistest raudteel. Politsei- ja Piirivalveamet ning Päästeamet kindlustavad võimalusel sündmuspaiga turvamise. Vajadusel antakse peale päästetööde lõppu OJK-le abi uurimistoimingute läbiviimisel. Osapooled võimaldavad üksteise juurdepääsu tõenditele ja faktilisele teabele, kui see ei ole seadusega keelatud. Kriminaalmenetluses kogutud teabe väljastamise otsustab prokuratuur.



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

Aastate jooksul on ohutusjuurdluse käigus praktilistele kogemustele tuginedes kujunenud välja toimivad koostöömeetodid erinevate ettevõtete, asutuste, institutsioonide ja eraisikutega. Ohutusjuurdluse Keskusel on 2024. aastal kehtivad koostöölepingud Euroopa Liidu liikmesriikidest põhjanaabri Soome ja lõunanaabri Läti ohutusjuurdlusasutustega.

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

Juhtivuurija omab ohutusjuurdluse läbiviimisel kõiki volitusi, et otsustada ja vastutada kaasamise, hangitud teabe interpreteerimise ja faktide ning teadmiste ja asjaolude süsteemse käsitlemise üle. Uurimisaruande sisus kajastuvad ohutusjuurdluses hangitud teave ja selle töötlemisel saadud tulemused. Juhtivuurija kontakteerub ohutusjuurdluse käigus kõigi asjaosalistega, kuulab ära nende arvamused ja seisukohad, esitab vajadusel täpsustavaid küsimusi. Enne juurdluse lõppu väljastab juhtivuurija asjaosalistele ohutusjuurdluse aruande mustandi, millel on märges „ametialaseks kasutamiseks“. Ohutusjuurdluse aruande mustand või esialgne versioon sisaldab kogu materjali vastavalt komisjoni rakendusmäärusele 2020/572. Aruande mustandi kohta toimub kokkulepitud ajal asjaosalistega viimane arutelu. Arutelul osalevad asutuste, ettevõtete, institutsioonide esindajad ja huvi korral üksikisikud. Arutelu käigus kuulatakse ära asjaosaliste kõik arvamused ja seisukohad ning väljendatakse juhtivuurija eestvedamisel seisukohti ohutusjuurdluse kohta. Viimase arutelu tulemusena täpsustatakse veel üksikuid võimalikke ebakõlasid juurdlusaruandes. Arutelu järgselt juhtivuurija poolt vormistatud lõplik ohutusjuurdlusaruanne on küps avaldamiseks.

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

2.3 OhutusjuurdLuse protsess ja uurimiskeskuse lähenemisviis

Raudtee-ettevõtte poolt OhutusjuurdLuse Keskusele suulise esmateate edastamise hetkest algab õnnetusjuhtumi, tõsise õnnetusjuhtumi või vahejuhtumi menetlemine. OJK info meilboksi saabub Häirekeskuselt neile teada saadud esmateade toimumisfaktist koheselt. Tavaliselt helistab raudtee-ettevõtja suulise esmateate edastamiseks OJK-le häirekeskuse teatest veidi hiljem. Raudtee-ettevõtja on helistamise hetkeks saanud juba peale toimumisfakti kõige esmase ülevaate juhtumi kohta. Häirekeskusest saabub OJK meiliaadressile ööpäevaringselt teave kõigist õhus, vees ja raudteel talle teada saanud juhtumitest. Raudteevaldkonnast saabub viivitamata teade raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või selle valdajalt ja raudteeveo-ettevõtjalt ning järelevalve toimingute käigus teatavaks saanud juhul Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametilt avalikustatud sidevahendi kaudu. Selleks on ööpäev läbi raudteeõnnetuste uurija kasutuses olev telefon. Raudtee-ettevõtja saadab meili teel kolme tööpäeva jooksul peale esmateate edastamist, õnnetusjuhtumi ja tõsise õnnetusjuhtumi korral OJK-le vormikohase kirjaliku teate. Kirjalik teade sisaldab juhtumi toimumiskoha, veeremi, ohvrite ja kannatanute, tagajärgede, rakendatud meetmete täpsustatud ja kontrollitud faktilisi andmeid. Lisaks esitatakse siin ka juhtumi lühikirjeldus ja teate koostamise ajaks teada saadud põhjused. Vahejuhtumi kohta esitab raudtee-ettevõtja OJK soovi korral talle samuti kolme tööpäeva jooksul lisateabe ettekande vormis. Ettekanne vahejuhtumi kohta on sisult analoogne teatega õnnetusjuhtumist. Kõik OJK-sse saabunud dokumendid säilitatakse tugiteenuse korras süstematiseeritult ministeeriumi digitaalses dokumendihalduse süsteemis „Delta“.

Kogemusele tuginev pragmaatiline ja ratsionaalne kokkulepe ettevõtjatega võimaldab ohutusuurija kiireimat teavitamist juhtumist, mis välistab ööpäevast OJK üldist valvetelefoni asjatut koormamist. Raudtee-ettevõtja saab raudteeohutust mõjutavast juhtumist oma ettevõttesiseste teabekanalite kaudu alati koheselt teada. Tema edastab juhtumist esmateate telefoni teel raudteeõnnetuste ohutusjuurdLusega tegelevale ametnikule. Vahelüli OJK valvetelefoni näol ei ole otstarbekas, kuna raudteeohutust mõjutavaid juhtumid toimuvad suhteliselt harva. Lisaks peab saabunud teatele niikuinii oma hinnangu andma raudteeõnnetuste ohutusjuurdLusega tegelev ametnik. Valvetelefonile helistatakse juhul, kui helistajal ei ole ohutusjuurdLust teostava ametniku telefoninumber teada. Seda on alates 2004. aastast juhtunud vaid mõnel korral. Raudteeõnnetuste ohutusjuurdLustega tegelev ametnik hindab koheselt juhtumi asjaolusid, esitab täiendavaid küsimusi ja vajadusel palub mõne asjaolu täpsustamist, kuid kokkuvõttes võtab esmateate teadmiseks. Kooskõlas raudteeseaduse ja ohutusjuurdLuse käsiraamatuga annab ohutusjuurdLusega tegelev ametnik esialgse hinnangu juhtumile ja edastab meili teel teabe OJK juhatajale ettepanekuga alustada või mitte alustada ohutusjuurdLust. Kui vajaliku täpsustava lisateabe hankimine nõuab



rohkem aega, siis teatab ametnik OJK juhatajale juurdLuse alustamisotsuse edasilükkamisest. Sündmuskohale mineku vajadus otsustatakse esialgse suulise teate alusel. Kui juhtum osutub suulise esmateate põhjal tõsiseks, siis teatab ametnik sellest OJK juhatajale telefoni teel koheselt, muudel juhtudel piirdub edastatud meiliga. Saadud teadete üle peab raudteeõnnetuste ohutusjuurdLuste eest vastutav ametnik arvestust. Ta kogub ja säilitab kontsentreeritud teabe tabelina oma andmebaasis. Vajadusel kontakteeruvad ohutusjuurdLust teostav ametnik ja OJK juhataja esmaste asjaolude täpsustamiseks korduvalt. Juhataja seisukoht raudteeõnnetuste uurimisega tegelevale ametnikule on ohutusjuurdLuse alustamise kohta lõplik ja kohustuslik.

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

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

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

OhutusjuurdLuse Keskus sai 2023. a sügiseks kokkuleppe eri transpordivaldkondade mittekoosseisuliste ekspertidega, mille alusel koostati ekspertide nimekiri. Ekspertid kaasatakse vastava töökorraldusliku juhendi alusel. Eksperti kaasamise otsustab valdkonna vanemuurija või OJK juhataja, kui selleks on tekkinud kiireloomuline ja

operatiivne vajadus. Ekspert vormistatakse tööle käsunduslepingu alusel. Enne käsunduslepingu vormistamist annab potentsiaalne ekspert iga kord eraldi nõusoleku selle juhtumi kohta oma teadmisi rakendada. Raudteevaldkonnas on ekspertide nimekirjas seitse isikut.

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

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

Enamasti on raudteeohutust mõjutavate juhtumite asjaolude seas olulisel kohal inimese käitumisest tulenevad seosed. OhutusjuurdLuses antakse hinnangud inimese osatähtsusele ja mõjule juhtumile, mille lähtealuseks on rakendusmäärus 2020/572 ja ohutusjuurdLuse käsiraamatu lisa R6.

Raudteeliiklusohutuse tagamisel on oluline raudtee-ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi toime ja mõju uuritavale juhtumile. OhutusjuurdLuse käigus hinnatakse ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi neid osi, mis on seotud uuritava juhtumiga. Suunised selleks, millele tähelepanu pöörata, annab ohutusjuurdLuse käsiraamatu lisa



R4. Kui uuritava juhtumi asjaolud ei ole seotud raudtee-ettevõtte juhtimisega, siis antakse ohutusjuurduse käigus hinnang vaid raudtee-ettevõtte ohutusjuhtimise süsteemi toimimisele asjaolude väljaselgitamisel ja tagajärgede likvideerimisel. Juhtumiga seotud muude ettevõtete ohutusjuhtimine ei kuulu reeglina ohutusjuurduse kompetentsi.

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



3. Ohutusjuurdlused

3.1 Lõpetatud ohutusjuurdluste ülevaade

Aasta jooksul saabus OhutusjuurdLuse Keskusesse 8 teadet õnnetusjuhtumitest ja 13 teadet vahejuhtumitest. Õnnetusjuhtumitest 4 toimusid raudteeülesõidukohal, 3 otsasõitu inimesele. Tõsiseid õnnetusjuhtumeid ei esinenud. Seoses raudteedel toimunud mahukate töödega lubatud kiiruse tõstmiseks, on vahejuhtumite arv suurenenud. Aruanne ei sisalda teavet raudteel toimunud enesetappude kohta.

Eelmisel, 2023. aastal teavitati OhutusjuurdLuse Keskust 12 õnnetusjuhtumist ja 6 vahejuhtumist. 2022. aastal saadi teade 17 õnnetusjuhtumist ja 7 vahejuhtumist. 2021. aastal ja 2020. aastal teavitati OJK-d vastavalt 8 ja 10 õnnetusjuhtumist. Teavitatud vahejuhtumite arv oli samadel aastatel 5 ja 1. Koroonaeelsetel aastatel 2019, 2018 ja 2017 edastati OJK-le vastavalt 19, 33 ja 24 esmateadet raudteeliiklusõnnetustest. Vahejuhtumitest saabus samadel aastatel 5, 9 ja 3 teadet.

Kokkuvõte 2024. a. lõpetatud ohutusjuurdlustest

Tabel 1

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

Kui aruandlusaastale eelnenud aastal lõpetati ühe tõsise õnnetusjuhtumi ohutusjuurdLus, siis vaadeldaval aastal lõpetatud ohutusjuurdLused puudusid.

Käsitletava aasta jooksul oli toimunud õnnetusjuhtumite koguhulk võrreldes eelneva aastaga vähenenud.



3.2 2024. aastal lõpetatud ja alustatud ohutusjuurdlused

Aasta jooksul toimunud õnnetus- ja vahejuhtumitest ei omanud ükski juhtum tunnuseid, mis oleksid tingimata kvalifitseerunud vajadusele alustada ohutusjuurdlust.

2024. aastal lõpetatud ohutusjuurdlused

Tabel 2

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

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

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

2024. aastal alustatud ohutusjuurdlused

Tabel 3

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

Uurimise alus: i = vastavalt ohutusdirektiivile

3.3 2024. aastal lõpetatud ohutusjuurdluste kokkuvõtte

Käsitletaval aastal ei lõpetatud ühtegi ohutusjuurdlust.



3.4 Ohutusjuurdluste kommentaarid

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

Vigastatute ja hukkunute üldarv

Tabel 4

Aasta	Hukkunuid	Vigastatuid maanteeõidukis/ neist raskelt	Vigastatuid raudteeveeremis/ neist raskelt
2020	-	-	-
2021	-	-	-
2022	-	-	8/2
2023	-	-	-
2024	-	-	-
Kokku	-	-	8/2

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

Vigastatuid ja hukkunuid personaalse jaotuse järgi

Tabel 5

Personaalne jaotus		Aasta, hulk				
		2020	2021	2022	2023	2024
Hukkunuid	Reisijad	-	-	-	-	-
	Personal	-	-	-	-	-
	Kolmandad isikud	-	-	-	-	-
	Kokku	-	-	-	-	-
Vigastatuid	Reisijad	-	-	8	-	-
	Personal	-	-	-	-	-
	Kolmandad isikud	-	-	-	-	-
	Kokku	-	-	8	-	-



3.5 Viimase viie aasta jooksul uuritud õnnetused ja vahejuhtumid (2020 – 2024)

Lõuna-Eestis toimus 11. märtsil 2022 Ropka automaatselt seadistatud raudteeülesõidukohal õnnetusjuhtum, mille OhutusjuurdLuse Keskus kvalifitseeris tõsiseks. Kvalifitseerimise aluseks hindas OJK õnnetuses tekkinud kahjud suuremaks kui kaks miljonit eurot. Muud tunnused ei olnud piisavad, et juhtumit tõsiseks õnnetuseks nimetada. Ropka õnnetusjuhtumi kohta alustati ohutusjuurdLus, mis lõpetati 2023. aastal.

Iga õnnetusjuhtumi kohta, mille OhutusjuurdLuse Keskus teada saab, kogutakse informatsiooni. Teavet hangitakse raudtee-ettevõtetest ja teistest asutustest ning ettevõtetest. Kõiki juhtumeid hinnatakse esialgselt tema mõju kaudu ohutusolukorrale tervikuna. Eestis toimub aastas tavaliselt õnnetusjuhtumeid vähe, mis ei ole piisav, et võtta see statistiliselt usaldusväärseks aluseks viie aastase trendi hindamiseks. Üksikutel aastatel toimunud õnnetuste hulk ja korraldatud ohutusjuurdLused kajastavad hetkeolukorda raudteeliikluses. Raudteeliikluse ohutuses kajastuvaid usaldusväärseid trende väljendab uuritud raudteeõnnetuste statistika, mis tundub ületab viie aastase horisondi.

Uuritud juhtumid aastate lõikes

Tabel 6

Juhtumi nimetus		Aasta, uurimiste arv					
		2020	2021	2022	2023	2024	Kokku
Art 19.1,2	Rongide kokkupõrge	-	-	-	-	-	-
	Rongi kokkupõrge takistusega	-	-	-	-	-	-
	Rongi rööbastelt mahaminek	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus raudteeületuskohal	-	-	-	1	-	1
	Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt	-	-	-	-	-	-
	Tulekahju rongis	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus ohtlike veostega	-	-	-	-	-	-
Art 21.6	Rongide kokkupõrge	-	-	-	-	-	-
	Rongi kokkupõrge takistusega	-	-	-	-	-	-
	Rongi rööbastelt mahaminek	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus raudteeületuskohal	-	-	-	-	-	-



	Õnnetus inimesele liikuva rongi poolt	-	-	-	-	-	-
	Tulekahju rongis	-	-	-	-	-	-
	Õnnetus ohtlike veostega	-	-	-	-	-	-
Vahejuhtum		-	-	-	-	-	-
Kokku		-	-	-	1	-	1



4. Soovitused

4.1 Soovituste lühiülevaade ja esitus

Ohutusjuurdluse aruande koostamise ajal kujundatakse juhtumi sisust lähtuvalt soovitused, mille täpsed formuleeringud esitatakse aruande lõpus. Ohutusjuurdluse aruanne edastatakse alati ohutusasutusele, milleks Eestis on Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet. Aruanne edastatakse alati õnnetusjuhtumiga seotud raudteeveo- kui ka infrastruktuuri-ettevõttele. Need kolm adressaati on alati kindlad ja ei sõltu sellest, kas neile on aruandes soovitusi esitatud või mitte. Raudtee-ettevõtted on sageli soovituste lõpptäitjad, kuid lõpptäitjaks võib olla ka ohutusasutus. Peale raudtee-ettevõtete võivad soovitused olla suunatud mõnele muule asutusele või institutsioonile, kui selle vastutada ja korraldada on antud juhtumis esile kerkinud raudteeohutusega seonduv küsimus. Soovituste adressaadid esitavad iga-aastaselt aruande menetlemise hetkeseisust. Enamasti piirduetaksegi menetlemise seisust ainult ühe aruande esitamisega. Seda tehakse 1. aprilliks pärast eelmisel aastal ohutusjuurdluse aruande valmimist. Ühe aruande esitamine on piisav, kui soovituste menetlemine on selleks ajaks lõppenud soovitusel aktsepteerimise ja täitmisega, tagasi lükkamisega või menetlemise katkestamisega. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet jälgib ja suunab lõpptäitjatest raudtee-ettevõtete soovituste menetlemist. Soovituste menetlemise kohta esitab oma kokkuvõtva aruande OJK-le ka TTJA.

Soovitused ohutuse suurendamiseks

Tabel 7

Soovituse valdkond	Aasta, soovituste arv				
	2020	2021	2022	2023	2024
Raudteeinfrastruktuuri hooldamine ja korrashoid	-	-	-	1	-
Raudteeveeremi hooldus, korrashoid ja käitlemine	-	-	-	-	-
Järelevalve korraldamine	-	-	-	-	-
Maanteede liikluskorraldus, liikluskorraldusvahendid	-	-	-	-	-
Teede talihooldustööde tegemine	-	-	-	-	-



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

Soovituste menetlemine

Tabel 8

Soovitused		Soovituse seis							
		Rakendatud		Menetlemine jätkub		Tagasilükatud		Menetlemine katkestatud	
Aasta	Hulk	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%	Hulk	%
2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2023	5	4	80	-	-	1	20	-	-
2024	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kokku	5	4	80	-	-	1	20	-	-

Enne koos soovituselga valminud ohutusjuurdLuse aruande lõplikku valmimist tutvustatakse seda asjaosalistele. Soovituse adressaadil on võimalik soovi korral väljendada oma seisukohta. Soovituse lõplikul formuleerimisel ja esitamisel on OhutusjuurdLuse Keskus sõltumatu. OJK lähtub talle teada oleva probleemi lahendamise vajalikkusest.



4.2 2024. aasta soovitus

2024. aastal OhutusjuurdLuse Keskuse poolt kellelegi soovitusi ei esitatud.