

Madis Põrk

**ÜLDISE OHUTUSTASEME
PARENDAMINE OHTLIKE
KAUPADE MAANTEE- JA
RAUDTEEVEOL LÄBI
OHUTUSNÕUNIKE PÄDEVUSE
TÕSTMISE EESTIS**

LÕPUTÖÖ

Tallinn 2014



Madis Põrk

**ÜLDISE OHUTUSTASEME
PARENDAMINE OHTLIKE KAUPADE
MAANTEE- JA RAUDTEEVEOL LÄBI
OHUTUSNÕUNIKE PÄDEVUSE
TÕSTMISE EESTIS**

LÕPUTÖÖ

Transporditeaduskond
Transpordi ja logistika eriala

Tallinn 2014

SISUKORD

MÕISTETE JA LÜHENDITE NIMISTU	5
SISSEJUHATUS.....	8
1 OHTLIKE KAUPADE TRANSPORT	11
1.1 Ohtlikud kaubad – seadusandlus ja reguleerimisala.....	11
1.2 Ajalooline taust.....	12
1.3 ÜRO ohtlike kaupade transpordi harmoniseeritud süsteemid	13
1.3.1 Ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe - <i>ADR</i>	13
1.3.2 Ohtlike kaupade rahvusvaheline raudteevedu.....	14
1.3.2.1 Raudteede Koostööorganisatsioon – OSJD.....	15
1.3.2.2 Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevaheline Organisatsioon – OTIF	16
2 GHS - KEMIKAALIDE KLASSIFITSEERIMISE JA MÄRGISTAMISE ÜLEMAAILMNE HARMONEERITUD SÜSTEEM.....	18
2.1 Süsteemi põhimõtted	19
2.2 Ohtlike ainete klassifitseerimine ning märgistamine.....	19
2.3 Ohtlike ainete pakendamine	28
2.4 Ohtlike ainete identifitseerimine	28
3 EMPIIRILINE OSA.....	30
3.1 Maantee- ja raudteeveo ohutusnõunikud.....	30
3.2 Ohutusnõunike kohu roll ja kohustused	32
3.2.1 Ohutusnõunike kohustused ning roll tulenevalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivist 1996/35.....	32
3.2.2 Ohutusnõunike kohustused ning roll tulenevalt rahvusvahelistes konventsioonides sätestatule	35
3.2.3 Ohutusnõunike roll ja kohustused riiklikus seadusandluses	40
3.2.4 Ohutusnõunike kohustusliku aastaaruande vorm	44
3.3 Ohutusnõunike koolitussüsteemid ja nende analüüs.....	45
3.3.1 Ohutusnõunike koolitused Eestis ja Belgias	47
3.3.2 Ohutusnõuniku koolituskursused läbinute arv Eestis.....	49
4 AUTORIPOLSED SOOVITUSED JA ETTEPANEKUD	52

KOKKUVÕTE.....	54
RESÜMEE	56
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU.....	59
Lisa 1. Ohtlike veoste veo ohutusnõuniku väljaõppe tunnistuse vorm	62
Lisa 2. Ettevõtja tegevusest tulenevad nõustaja kohustused (eksamiküsimuste teemad).....	63
Lisa 3. Eesti ohutusnõunike koolitajatele saadetud küsimustik	66
Lisa 4. Belgia ohutusnõunike koolitajatega läbiviidud telefoniintervjuu raamküsimused.....	69

MÕISTETE JA LÜHENDITE NIMISTU

ADR – ohtlike kaupade rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe koos muudatustega

aine liigi kood – tähistab klasside 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 ja 9 ainete ja esemete korral nende omadusi. Klass 1 ohtlike ainete ja esemete jaoks koosneb koodi allklassi numbrist ja sobivusgrupi tähest, millised on määratud vastavalt kindlatele kriteeriumidele. Klass 2 ohtlike ainete ja esemete jaoks koosneb koodi numbrist ja ühest või enamast tähest, mis märgivad ohtliku omaduse gruppe. Klassi 7 ohtlikud ained ja esemed ei oma klassifikatsiooni koodi.

CIM – kaupade rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed eeskirjad (rahvusvahelise raudteevedude konventsiooni *COTIF B* lisa) muudetud redaktsioonis

CMR – rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon

eksamineerimisasutus – asutused, mille liikmesriikide pädevad ametiasutused on määranud eksameid korraldama

ERAA – Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon

ettevõtte – füüsiline isik, kasumlik või mittekasumlik juriidiline isik, kasumlik või mittekasumlik juriidilise isiku staatusega inimeste ühendus või grupp või ametlik organ sõltumata sellest, kas see on ise juriidiline isik või sõltuv ametivõimust, kes on juriidiline isik

ettevõtja – mis tahes tulu taotlev või mittetaotlev füüsiline või juriidiline isik, tulu taotlev või mittetaotlev isikute ühendus või rühm, kes ei ole juriidiline isik, või avaliku võimuasutus, kes on juriidiline isik või sõltub juriidilise isiku staatust omavast võimust, kes tegeleb ohtlike kaupadevedamisega, peale- ja mahalaadimisega

EÜ direktiiv – Euroopa Ühenduse pädevate asutuste poolt sisse viidud sätted, mis on oma eesmärgi saavutamise mõistes siduvad igale liikmesriigile, kellele need on suunatud, kuid jätavad liikmesriikide ametivõimudele vabaduse vormi ja meetodite valikul

GHS – kemikaalide klassifitseerimise ja märgistamise ülemaailmne harmoniseeritud süsteem

hädalukord – sündmus või sündmuste ahel, mis ohustab paljude inimeste elu või tervist või põhjustab suure varalise kahju või suure keskkonnakahju või tõsiseid ja ulatuslikke häireid elutähtsa

teenuse toimepidevuses ning mille lahendamiseks on vajalik mitme asutuse või nende kaasatud isikute kiire kooskõlastatud tegevus

IRU – Rahvusvaheline Maanteevedajate Liit

kaubasaaja – veolepingu kohane kauba saaja. Kui kaubasaaja määrab veolepingu sätete kohaselt kolmanda osapoole, loetakse seda isikut *ADR*-i tähenduses kaubasaajaks. Kui vedu toimub ilma veolepinguta, siis peetakse kaubasaajaks ettevõtet, mis võtab vastutuse ohtlike veoste eest nende saabumisel.

kaubasaatja – ettevõtte, mis saadab ohtlikke veoseid kas enda nimel või kolmanda osapoole eest. Kui vedu toimub veolepingu alusel, tähendab kaubasaatja veolepingu järgset kaubasaatjat.

kriisireguleerimine – meetmete süsteem, mis hõlmab hädaolukorra ennetamist, hädaolukorraks valmistumist, hädaolukorra lahendamist ning hädaolukorrast põhjustatud tagajärgede leevendamist

kvaliteedi tagamine – organisatsiooni või asutuse poolt rakendatud süstemaatilist kontroll- ja inspekteerimisprogramm, mis on suunatud kindluse pakkumisele selles, et *ADR*-i, *RID*-i ja *SMGS* lisa 2-e ohutusnõuded on täidetud

ohtlik kemikaal – kemikaal, mis oma omaduste tõttu võib kahjustada tervist, keskkonda või vara

ohtlike kaupade veo ohutusnõustaja, edaspidi “nõustaja” – isik, kelle ettevõtjat juhtiv isik on tööle määranud kindlaksmääratud ülesannete ja kohustuste täitmiseks ning kellel on ettenähtud koolitustunnistus

ohtlikud veosed – loetakse vastavalt „Ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppele (*ADR*)“, „Ohtlike veoste rahvusvahelise raudteeveo kokkuleppele (*RID*)“ ja „Rahvusvahelise kaubaveo kokkuleppele (*SMGS*)“ ained ja esemed, mis plahvatus-, tule- või kiiritusohu, mürgisuse, sööbivuse või muude omaduste tõttu võivad tekitada veoprotsessis kahju inimeste tervisele, varale või keskkonnale

ohukategooria – kriteeriumide jaotus igas ohuklassis ohu raskusastme täpsustamiseks

ohuklass – füüsikalise, tervise- või keskkonnaohu laad

ohuklassi alajaotus – ohuklasside piires eristamine sõltuvalt kokkupuuteviisist või toime laadist

ohutusnõunik – isik, kes määratakse ohtliku veose autoveo, raudteeveo, siseveeteedel veo või sellega seotud ohtlike veoste käitlemisel

OSJD – Raudteede Koostööorganisatsioon

OTIF – Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevahelise Organisatsioon

pakendigrupp – grupp, millesse teatud ained või esemed pakkimise eesmärgil, nende veo ohtlikkuse astmest sõltuvalt, võib määrata

pädev asutus – igas riigis ja igal erijuhul siseriikliku õigusega määratud ametiasutus või ametiasutusi või muud asutust või asutusi

rahvusvaheline vedu – iga vedu, mis toimub ülal punktis *a* määratletud sõidukitega vähemalt kahe lepingupoole territooriumil

RID – rahvusvaheline ohtlike kaupade raudteevedude kord (rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni *COTIF C* lisa)

saadetus – pakkimisoperatsiooni lõpp-produkt, mis koosneb pakendist või suurest pakendist või *IBC*-st ja selle saatmiseks ette valmistatud sisust. Mõiste hõlmab gaasianumaid ja esemeid, mida oma suuruse, massi või kuju tõttu võib vedada pakendamata või tugiraamides, korvpakendites või teisaldusvahendites. Mõiste ei kehti veose kohta, mida veetakse puisteveosena või paagis.

UNECE – ÜRO Euroopa Majanduskomisjon

veonõuded – riigisisised ja rahvusvahelised veonõuded: klass, ohumärgis *ADR*-autoveod; *RID* ja *SMGS* raudteel

veopakend – kate, millist kasutatakse (klass 7 puhul üksiku kaubasaatja poolt), et ühte või mitut saadetist üheks kokku pakkida, et neid oleks kergem teisaldada ja veo ajal ladustada. Veopakendid on näiteks:

- a) laadimisalus, nagu näiteks kaubaalus, millele on asetatud või virnastatud ning plastkilega, kahaneva või veniva pakendkilega või muul sobival viisil kokku pakitud mitu saadetist;
- b) väline kaitsev pakend nagu näiteks kast või korvpakend.

ÜRO – Ühinenud Rahvaste Organisatsioon

ÜRO number – neljast numbrist koosnev, ÜRO tüübieeskirjadest võetud aine või eseme tunnusnumber

SISSEJUHATUS

Ohtlike kaupade transpordi regulatsioonid ilmusid esmakordselt riiklikes seadusandlustes 19. sajandi alguses. On teada, milliseid kolossaalseid tagajärjed võivad tekkida ohtlike kaupade transpordil tulenevalt veoahela lülide tegevusest või tegevusetusest. Tänapäevaks on nende riskide ennetamiseks ning maandamiseks välja töötatud iga transpordiliigi jaoks mahukad regulatsioonid. Ohtlike kaupade transpordiprotseduurid on pidevas parendusprotsessis, mille eesmärgiks on üldise ohutustaseme tõstmine.

1996. aastal mainiti esmakordselt ohutusnõunikku kui isikut rahvusvahelises seadusandluses. Ohutusnõunik määratakse ohtliku veose autoveo, raudteeveo, siseveeteedel veo või sellega seotud ohtlike veoste käitlemisel ning tema peamine ülesanne on kõigi kohaste vahendite ja tegevustega ning kooskõlas kehtivate nõuetega tagada ohtlike veostega seotud tegevuste võimalikult ohutu läbiviimine. Ohutusnõunike roll on üsna alahinnatud ja võime isegi öelda, et teatud juhtudel läbitakse koolitusi niiõelda ainult bürokraatlikel põhjustel, teadvustamata ebapädevate otsuste ning tegevuste või tegevusetuse tagajärgi. Antud asjaolu saab parendada ohutusnõunike koolitustel, mis tuleb neil kohustuslikus korras läbida. Kuna ohtlike kaupade transport on äärmiselt lai ning detailirohke valdkond, siis on üsna selge, et üksnes koolitusega ei saa tagada piisavate teadmiste ning oskuste omandamist.

Antud diplomitöö eesmärk parendada üldist ohutustaset ohtlike kaupade maantee- ja raudteevõrkudel Eestis. Eesmärk saavutatakse analüüsides ohutusnõunike kohustusi ja rolli reguleerivaid direktiive, konventsioone ning kohalikku seadusandlust. Niisamuti võetakse luubi alla ohutusnõunike koolitused Eestis ning luuakse võrdluspunkt Belgiaga, kellel on äärmiselt pikk nii teoreetiline kui ka praktiline kogemus ohtlike kaupade transpordil.

Töö hüpotees on seatud järgnevalt – ohutusnõunike pädevuse tõstmine aitab oluliselt kaasa ohtlike kaupade veol kaasnevate riskide maandamist ning seeläbi tõsta üldist ohutustaset antud valdkonnas.

Hüpoteesile vastuse saamiseks on püstitatud järgmised uurimisküsimused ning tööülesanded:

- 1) läbida *ADR* põhikoolitus ja paakauto lisakoolitus;
- 2) läbida maantee- ja raudteeveo ohutusnõuniku kursused;
- 3) viia läbi küsitlusuuring Eesti ning Belgia maantee- ja raudteeveo ohutusnõunike koolitajatega;
- 4) selgitada välja, millised ravusvahelised regulatsioonid, konventsioonid ning riiklikud seadusandlused reguleerivad ohtlike kaupade vedu ning ohutusnõunikke;
- 5) selgitada välja, kui palju ohutusnõunikke on Eestis koolitatud;
- 6) selgitada välja, kas Eestis toimuvate ohtlike kaupade maantee- ja raudteeveo ohutusnõunike koolituskavades oleks võimalik teha parendusi;
- 7) analüüsida kogutud andmeid, teha järeldused ning ettepanekud.

Autor on diplomitöö jaotanud nelja peatükki. Esimene neist tutvustab lühidalt ohtlike kaupade transporti, teemat puudutavaid rahvusvahelisi organisatsioone ning nende kujunemise ajalugu. Lühiülevaade tehakse ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppes (*ADR*), Raudteede Koostööorganisatsioonist (*OSJD*) ning Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevaheline Organisatsioonist (*OTIF*).

Teises peatükis tutvustatakse põgusalt ÜRO poolt loodud ohtlike kemikaalide ülemaailmset harmoniseeritud süsteemi ning selle printsiipe. Alapeatükkides kirjeldatakse lähemalt ohtliku kemikaali märgistamise, klassifitseerimise, identifitseerimise ning pakendamise põhimõtteid.

Kolmas peatükk ehk empiiriline osa, mis on ka antud töö kõige mahukam osa, võtab diplomitöö autor vaatluse alla teemat puudutavad direktiivid, konventsioonid, riikliku seadusandluse ning ohutusnõuniku koolitused. Luuakse väga sisukad võrdlustabelid, millele järgnevad autoripoolsed analüüsid ning järeldused. Loodavad tabelid annavad hea ülevaate hetkeolukorrast ohtlike kaupade seadusandlikust aspektist ning aitavad paremini luua võrdluspunkti Belgiaga.

Neljandas peatükis toob diplomitöö autor välja endapoolsed soovitusel ning ettepanekud ohutusnõunike pädevuse tõstmiseks Eestis, mis aitavad ka üleüldist ohutustaset ohtlike kaupade maantee- ja raudteevedudel parendada.

Autori panus antud töös on kogutud informatsiooni analüüsimine, võrdlemine ning omapoolsete järelduste, ettepanekute ning soovitude tegemine, mida on ka reaalselt võimalik töösse rakendada ning mis peaksid aitama ohtlike kaupade veol tulenevaid riske ennetada.

Diplomitöö autor soovib tänada töö koostamisele kaasa aidanud järgnevaid asutusi, ameteid ning isikuid: Jelizaveta Janno, Margus Meius, Tõnu Mägi, Dirk Hautekeete, Vincent De Schryver, Tallinna Tehnikakõrgkool, Tehnilise Järelevalve Amet ning Maanteeamet.

1 OHTLIKE KAUPADE TRANSPORT

Enam kui 300 miljonit tonni ohtlike kaupsid transporditakse iga-aastaselt Läänemere regioonis. [1]

Ohtlike kaupade transport hõlmab enda alla väga suurt hulka tooteid, mis on reguleeritud rahvusvaheliste konventsioonidega. Antud konventsioone on täiendatud Euroopa Liidu regulatsioonidega ning seejärel viidud sisse erinevate riikide seadusandlusesse. Vaatamata ametlikule rakendumisele esineb ohtlike kaupade transpordi erinevate riikide tegutsemistavades erisusi. Ebavajalikku huvide vastuolu võib täheldada tarneahelas osalevate ametivõimude, vedajate ning logistikaettevõtete vahel. [2]

1.1 Ohtlikud kaubad – seadusandlus ja reguleerimisala

Ohtlike kaupade transport peab olema reguleeritud ennetamaks võimalikke õnnetusi, mis põhjustaksid vähemal või rohkemal määral kahju inimestele, varale, keskkonnale, veole seotud transpordivahenditele või kaupadele. Pidades silmas asjaolu, et riikides reguleerivad erinevate transpordiliikide vedu erinevad määrused, võib ohtlike kemikaalide ning kaupade kaubandus olla takistatud juhul kui see peaks osutama ebaturvaliseks. Niisamuti on ohtlikud kaubad allutatud ka mitmetele muudele regulatsioonidele, mis eelkõige reguleerivad tööohutust, tarbijakaitset, ladustamist ning keskkonnakaitset.

Ohtlike kaupade määrused põhinevad rahvusvahelistel kokkulepetel – EL seadusandlus ning Euroopa Liidu liikmesriikide riiklikud õigusaktid. Kõige olulisemad määrused reguleerimaks ohtlike kaupade vedusid on sätestatud riiklikes õigusaktides, mis määratlevad ohtlike kaupade vedusid. Suurendamaks ohutust ning pidamaks sammu tehnika arenguga on eelnimetatud määruste uuendamisprotsessid regulaarsed. Ohtlike kaupade vedu on reguleeritud erinevatele transpordiliikidele erinevate õiguslike aktide poolt. Olenemata asjaolust, et EL seadusandlus ja regulatsioonid on ühised, esineb riiklikes õigusaktides erinevusi. Antud olukord toob silmapiirile väljakutse, kus riiklikud õigusaktid on vaja ühitada rahvusvahelise tarneahelaga. [3]

Õnnetused, mis on seotud ohtlike kaupadega, vajavad tihti erinevate päästetöötajate sekkumist. Sellest tulenevalt peaksid ka protseduurid, mis on seotud infovahetuse ning koordineerimisega erinevate ametkondade vahel, olema paika seatud.

Eesti Vabariigis reguleerib kriisireguleerimist Riigikogu poolt välja antud „Hädaolukorra seadus“, mis sätestab kriisireguleerimise, sealhulgas hädaolukorraks valmistumise ja hädaolukorra lahendamise ning elutähtsate teenuste toimepidevuse tagamise õiguslikud alused. Hädaolukord on sündmus või sündmuste ahel, mis ohustab paljude inimeste elu või tervist või põhjustab suure varalise kahju või suure keskkonnakahju või tõsiseid ja ulatuslikke häireid elutähtsa teenuse toimepidevuses ning mille lahendamiseks on vajalik mitme asutuse või nende kaasatud isikute kiire kooskõlastatud tegevus. Eesti Vabariigis on loodud Vabariigi valitsuse kriisikomisjon, kelle üheks ülesandeks on jälgida ja analüüsida üleriigilist kriisireguleerimise korraldust. Kriisireguleerimine on meetmete süsteem, mis hõlmab hädaolukorra ennetamist, hädaolukorraks valmistumist, hädaolukorra lahendamist ning hädaolukorrast põhjustatud tagajärgede leevendamist. [4]

1.2 Ajalooline taust

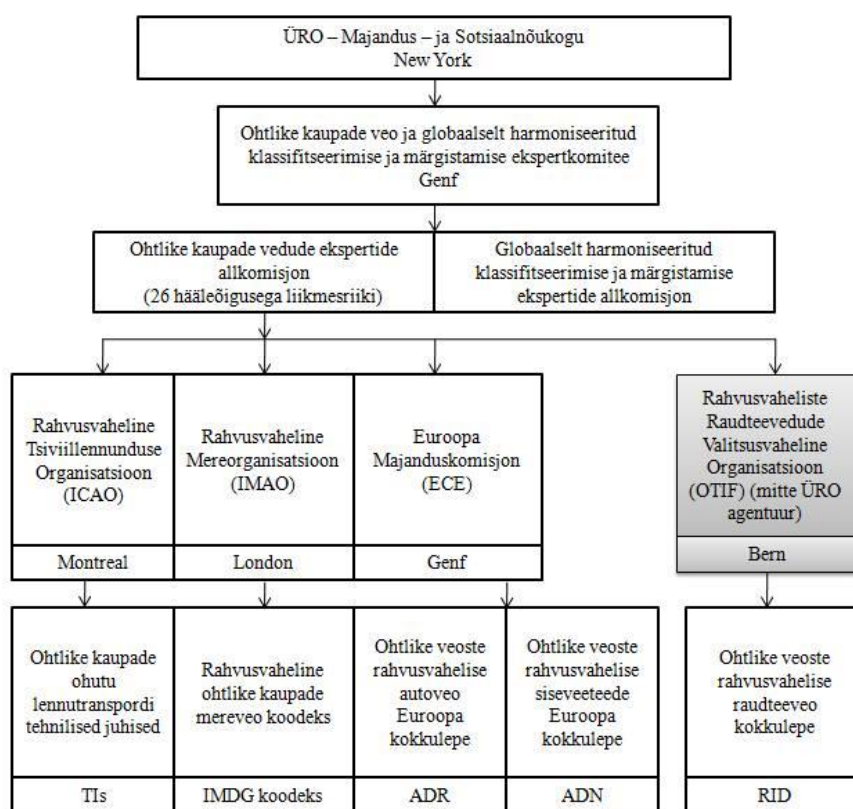
Ohtlike kaupade transpordi regulatsioonid ilmusid esmakordselt riiklikes seadusandlustes 19. sajandi alguses. Aastal 1893 sätestati rahvusvaheline raudteedevedude reeglistik Euroopas. Antud reeglistiku nimeks *RID*, mis on rahvusvaheline ohtlike kaupade raudteevedude kord. Täna on antud reeglistik üks osa *COTIF*-i konventsioonist, mis reguleerib rahvuvahelisi raudteevedusid. Antud konventsioon on kohaldatav enamikes Euroopa riikides, niisamuti on liitunud mõned Lähis-Ida ning Põhja-Aafrika riigid.

1950-ndate aastate keskel hakkas *UNECE*, s.o. ÜRO Euroopa Majanduskomisjon, uurivalt vaatlema maanteetransporti, sealhulgas ohtlike kaupade vedu. Esmakordselt avati *ADR* konvetsioon allkirjastamiseks 1957. aastal. Antud konvetsioon sätestab ohtlike kaupade rahvusvahelise autoveo Euroopas. Siiski ei jõustunud *ADR* konvetsioon enne 1968. aastat, kuna detailseid nõudmisi kirjeldavad tehnilised lisad ei saanud varem valmis. Eelpool nimetatud regulatsiooni lisad tuletati tollal *RID*-ist. Antud momendil saadi ka aru asjaolust, et maantee- ja raudteetransport on üksteisega üsna tihedalt seotud, kuna mõlemad transpordiliigid on maismaaga ühenduses. Samuti täheldati veoautode olemust olla lüli teostamaks kaubavedu raudteedelt järgmisesse sihtpunkti või vastupidi. [5]

Sellest tulenevalt võib järeldada, et *RID* ja *ADR* on alates 1960-ndate algusest olnud omavahel ühenduses ning ühistekstide muudatused on ühisel arutusel tänaseni mõlema osapoole ekspertide ühiskokkusaamistel. [6]

1.3 ÜRO ohtlike kaupade transpordi harmoniseeritud süsteemid

Kindlustamaks kokkusobivus erinevate regulatiivsete süsteemide vahel on ÜRO loonud ülemaailmse harmoneeritud süsteemi kemikaalide klassifitseerimise ja märgistamise osas. Niisamuti on välja töötatud ühtlustatud transporditingimused eri transpordiliikide jaoks. Toetamaks eelneva rakendamist haldab *UNECE* (vt joonist 1) piirkondlikke lepinguid, mis kindlustab selle, et eelpool nimetatud mehhanismid saaksid efektiivselt evitatud. Erilist rõhku seab *UNECE* ohtlike kaupade transpordile mööda maismaad, raudteed ning siseveekogudel.



Joonis 1. ÜRO ohtlike kaupade transpordi struktuur [5; autori poolt koostatud joonis]

1.3.1 Ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe - *ADR*

Ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe (*ADR*) sõlmiti 30. septembril 1957. aastal Genfis ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni egiidi all. Antud kokkulõpe võeti jõusse 29.

jaanuaril 1968. aastal. Antud kokkulepet muudeti viimati protokolliga, mis sõlmiti 21. augustil 1975. aastal New Yorki-s ning mis rakendus jõusse 19. aprillil 1985. aastal. [7]

Euroopa Liidu liikmesriigi on ühinenud ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo kokkuleppega. *ADR* konventsioon koostati ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni järelevalve all. *ADR* konventsiooni reeglistik on harmoniseeritud kooskõlas liikmesriikide riiklike õigusaktidega, lubades samal ajal kahepoolseid kokkuleppeid konventsiooni partnerite vahel. [3]

Sõnalühend „*ADR*“ on tuletatud prantsuse keelsest nimest antud konventsiooni jaoks - *Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route*.

Seisuga 1. august 2013 on *ADR* konventsioonil 48 liikmesriiki - Albaania, Andorra, Austria, Aserbaidžaan, Valgevene, Belgia, Bosnia ja Hertsegoviina, Bulgaaria, Horvaatia, Küpros, Tšehhi, Taani, Eesti, Soome, Prantsusmaa, Saksamaa, Kreeka, Ungari, Island, Iirimaa, Itaalia, Kasahstan, Läti, Liechtenstein, Leedu, Luksemburg, Malta, Montenegro, Maroko, Holland, Norra, Poola, Portugal, Moldova Vabariik, Rumeenia, Venemaa, Serbia, Slovakkia, Sloveenia, Hispaania, Rootsi, Šveits, Tadžikistan, endine Jugoslaavia Vabariik Makedoonia, Tuneesia, Türgi, Ukraina ja Suurbritannia. [8: 8]

Eesti Vabariigis jõustus „Ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe“ Vabariigi Valitsuse 28.05.1996 määrusega nr 150 kokkuleppega ühinemise kohta. [9: p 9]

1.3.2 Ohtlike kaupade rahvusvaheline raudteevedu

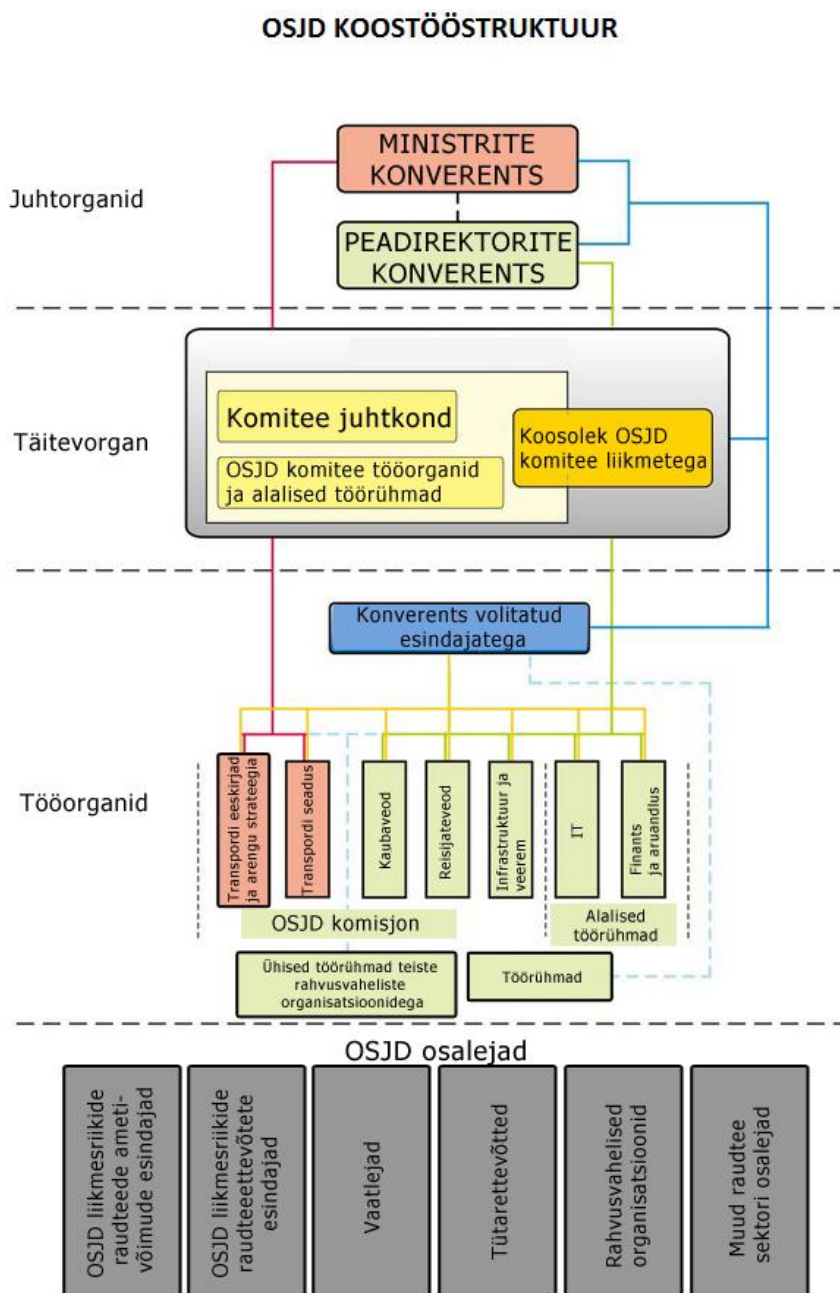
Nii nagu maanteetranspordis on ka rahvusvaheline ohtlike kaupade raudteevedu reguleeritud kindlate õigusaktidega. Tulenevalt asjaolust, et Eesti paikneb raudteevaldkonnas sisuliselt kahes õigusruumis, kehtivad siin ka kaks erinevat õigusakti, mis sätestavad ohtlike kaupade veo meie raudteedel.

Esimesel joonise organisatsioonilisest diagrammist võime välja lugeda, et rahvusvahelise raudteeveo regulatsioon *RID* on *OTIF*-i vastutusalas ja sellest võime järeldada, et see peaks sisuliselt kohalduma kõikidele ohtlike kaupade rahvusvahelisele veole, mis on teostatud mööda raudteed. Reaalsuses eksisteerib kaks kattuvate liikmetega organisatsiooni, milledest autor teeb lühikese ülevaate järgnevas lõikes. Antud asjaolu tekitab teatavaid probleeme uutele

liikmesriikidele, kes paiknevad eelkõige kahe regulatsiooni piiride vahel, sealhulgas ka Eesti Vabariik.

1.3.2.1 Raudteede Koostööorganisatsioon – OSJD

OSJD on rahvusvaheline organisatsioon (vt joonist 2), mis loodi 28. juunil 1956-ndal aastal Bulgaaria pealinnas Sofias. [10]



Joonis 2. OSJD struktuur [10; autori poolt koostatud joonis]

OSJD peakontor asub Poolas, Varssavis. Ta esindab peamiselt Baltimaade, endise Nõukogude Liidu, Hiina ning Aasia raudtee-ettevõtteid.

Antud organisatsioon vastutab rahvusvahelise raudtee kaubaveo kokkulepe, s.o. *SMGS* administreerimise eest. *SMGS* ja *COTIF* on oma põhimõtetelt sarnased konventsioonid.

Praeguseks hetkeks on *SMGS*-ga liitunud järgmised riigid: Aserbaidžaaani Vabariik, Albaania, Valgevene Vabariik, Bulgaaria Vabariik, Ungari, Vietnami Sotsialistliku Vabariik, Gruusia, Iraani Islamivabariik, Kasahstani Vabariik, Hiina Rahvavabariik, Demokraatliku Rahvavabariigi Korea, Kuuba Vabariik, Kirgiisi Vabariik, Küprose Vabariik, Läti Vabariik, Leedu Vabariik, Moldova, Mongoolia, Poola Vabariik, Vene Föderatsioon, Rumeenia, Slovakkia Vabariik, Tadžikistan, Türkmenistan, Usbekistan, Ukraina, Tšehhi Vabariik, Eesti Vabariik. [11]

OSJD liikmed lähtuvad omavahelistes vedudes standarditest ja kokkulepetest, mis võimaldavad olemasoleval infrastruktuuril ja parimal viisil lahendada liikmesriikide vahelist kaubavahetust. [12: 70]

Eesti Vabariik ühines „Rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppega“ 1992. a 5. juunil Ulan-Batoris ja seda rakendatakse Eestis alates 1993. a 1. märtsist. [13]

Antud momendil on 10 riiki, kes on nii *COTIF*-i kui ka *OSJD* liikmed. Nendeks on Bulgaaria Vabariik, Eesti Vabariik, Tšehhi Vabariik, Ungari, Iraani Islamivabariik, Läti Vabariik, Leedu Vabariik, Poola Vabariik, Rumeenia, Slovakkia Vabariik ja Ukraina. Seisuga 2014 on neist 8 Euroopa Liidu liikmesriigid. [14]

Raudteeliiklus riikides, mis on ühinenud nii *COTIF*-i kui ka *SMGS*-iga sõltuvad nii konventsioonidest kui ka riiklikest õigusest ning protseduuridest. Sinna hulka kuuluvad ka veokirjad/saatelehed. Raudteevedudel SRÜ riikide ja teiste *SMGS* kokkuleppega ühinenud riikidega kehtivad *SMGS* kokkuleppe lisa nr 2 kohased ohtlike kaupade veoeeskirjad. Kasutuses on *SMGS* saateleht.

1.3.2.2 Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevaheline Organisatsioon - OTIF

Rahvusvaheline Raudteevedude Valitsustevaheline Organisatsioon loodi 1. mail 1985. aastal. Antud organisatsiooni õiguslikud aspektid lähtuvad *COTIF*-i konventsioonist, mis loodi 9. mail 1980-ndal aastal. [15]

Antud momendil on *OTIF*-l 48 liikmesriiki Euroopast, Aasiast, Põhja-Aafrikast ning Lähis-Idast: Albaania, Alžeeria, Armeenia, Austria, Belgia, Bosnia ja Hertsegoviina, Bulgaaria, Horvaatia, Tšehhi, Taani, Eesti, Soome, Prantsusmaa, Saksamaa, Gruusia, Kreeka, Ungari, Iraan, Iraak, Iirimaa, Itaalia, Läti, Liibanon, Liechtenstein, Leedu, Luksemburg, endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik, Monaco, Montenegro, Maroko, Holland, Norra, Pakistan, Poola, Portugal, Rumeenia, Venemaa, Serbia, Slovakkia, Sloveenia, Hispaania, Rootsi, Šveits, Süüria, Tuneesia, Türgi, Ukraina, Suur-Britannia. [16]

Organisatsiooni peakontor asub Šveitsi pealinnas, Bernis. [15]

Ohtlike ainete rahvusvahelistel raudteevedudel järgitakse nn. *RID* eeskirju. *RID* eeskirjad on praktikas paljud kokku langed *ADR* määrustega. [17: 36]

RID on *CIM* lisa, mis omakorda on *COTIF*-i konvetsiooni lisa B.

Eesti Vabariigis kehtib *CIM* Tallinna–Tapa–Valga liinil toimuva kaupade rahvusvahelise raudteeveo puhul, mille lähte- või sihtpunkt asub niisuguse riigi territooriumil, kellega ei ole sellise veo suhtes teisiti kokku lepitud. [18: § 3 lg 2]

2 GHS - KEMIKAALIDE KLASSIFITSEERIMISE JA MÄRGISTAMISE ÜLEMAAILMNE HARMONEERITUD SÜSTEEM

Ohtlik kemikaal on aine, mis oma omaduste tõttu võib kahjustada tervist, keskkonda või vara. [19: § 5 lg 1]

Ainete ja segude klassifitseerimise ja märgistamise kriteeriume reguleerivate õigusaktide ühtlustamine peaks tagama inimeste tervise ja keskkonna kaitse kõrge taseme säästva arengu saavutamiseks. [20: lg 3]

Eesmärgiga hõlbustada ülemaailmset kaubandust ning kaitsta samal ajal inimeste tervist ja keskkonda, on ühtseid klassifitseerimis- ja märgistamiskriteeriume ÜRO struktuuri raames 12 aastat hoolikalt välja töötatud, mille tulemuseks on kemikaalide klassifitseerimise ja märgistamise globaalselt harmoneeritud süsteem – GHS. [Ibid: lg 5]

Diplomitöö autor leiab, et ohtliku kauba parimaks esmaseks tuvastusviisiks on tema piktogramm (vt joonist 3).

Ohtlikeks klassifitseeritud ained ja segud tuleks märgistada ja pakendada vastavalt nende klassifikatsioonile, et tagada sobiv kaitse ja anda nende saajale olulist teavet, juhtides nende tähelepanu aine või seguga seotud ohtudele. [Ibid: lg 39]



Joonis 3. Ohtlike kaupade piktogrammid [21]

2.1 Süsteemi põhimõtted

Ohtlikeks kaupadeks võib pidada aineid, mis on juba eelnevates peatükkides loetletud regulatsioonide nimekirjades või millede kirjeldus vastab järgnevates peatükkides kirjeldatud klassidele. Enne ohtliku kauba teele lähetamist peaksid vastavad osapooled olema veendunud, et järgmised kriteeriumid oleks täidetud [5; 19: § 41]:

- 1) klassifitseeritud – vastavalt ühele üheksast klassist;
- 2) idenfitseeritud – korrektne ÜRO number ning ohtliku kemikali nimetus;
- 3) pakendatud – limiteeritud kogused, IBC-d, korrektne pakendirühm jne;
- 4) tähistatud – korrektne ÜRO number ning ohtliku kemikaali nimetus, täiendav märgistus;
- 5) märgistatud – korrektne piktogramm ning ohu tunnusmärk;
- 6) dokumenteeritud – vastav kaubadeklaratsioon;
- 7) pädevus – seotud personali vajaliku treenituse täitmine;
- 8) hinnatud – kemikaali kasutamisest tulenev risk tervisele, keskkonnale või varale;
- 9) kindlaks määratud – ohtliku kemikaali omadused;
- 10) teavitus – vastavalt nõuetele.

Järgnevas kolmes alapeatükis toob autor välja kolm olulisemat aspekti ohtlike kaupade veoelsetes tegevustes – klassifitseerimine, pakendamine ja identifitseerimine.

2.2 Ohtlike ainete klassifitseerimine ning märgistamine

Kemikaale klassifitseeritakse neid iseloomustavate ohtlike omaduste järgi, hinnates nende kasutamisega kaasnevat riski. [19: § 10 lg 4]

Liigitus:

Klass 1 – Lõhkeained ja neid sisaldavad esemed (vt joonist 4, lk 20)

Tähiseks on oranž romb stiliseeritud plahvatuse kujutisega nurgas.



Joonis 4. Lõhkeained [22]

Lõhkeaine klassi kuuluvad:

- 1) plahvatusohtlikud ained ja nendest valmistatud lõhkeained (trotüül, dünaamiit jt);
- 2) plahvatusohtlikku ainet sisaldavad tooted (sütikud, süütenöörid, padrunid jt);
- 3) pürotehnilised tooted ja plahvatusohtlikud tooted, mis ei kuulu a. ja b. alaklassi.

Lõhkeained ja nendest valmistatud tooted jaotuvad ohtlikkuse järgi kuueks alaklassiks:

- 1) massiplahvatusohtlikud, s.o ühest lõhkekehast plahvatavad kõik läheduses olevad lõhkekehad;
- 2) killuohtlikud, mitte massiplahvatusohtlikud;
- 3) tuleohtlikud, vähene plahvatus- ning killuoht;
- 4) ained, mis ei kujuta suurt plahvatusohtu;
- 5) raskesti initsieeritavad lõhkeained;
- 6) väga raskesti initsieeritavad lõhkeained, mis vajavad plahvatuse esilekutsumiseks vahelaengut.

Ohu iseloom [23: 25]:

- 1) võivad olla erinevad omadused ja toimed, nt massplahvatus, osakeste laialipaiskumine, intensiivne tule või kuumuse purse, ereda valguse, valju müra või suitsu tekkimine;
- 2) tundlikud raputustele, löökidele või kuumusele.

Klass 2 – Gaasid (vt joonist 5, lk 21)

Siia kuuluvad gaasid, mille aururõhk 50°C juures on >300 kPa (3,0 at) või on täielikult gaasilises olekus 20°C ja 101,325 kPa juures. [23: 25]



Joonis 5. Gaasid [22]

Gaase säilitatakse ja transporditakse:

- 1) rõhu all olevad gaasid, s.o need, mis rõhu all 20°C juures on gaasilises olekus;
- 2) rõhu all veeldatud gaasid, s.o need, mis rõhu all 20°C juures on vedelas olekus;
- 3) rõhu all lahustunud gaasid;
- 4) jahutamisega veeldatud gaasid.

Omadustelt jagunevad gaasid:

- 1) põlevgaasid, mis põlevad vähemalt 12% segus õhuga;
- 2) inertsed gaasid on gaasid, mis ei põle;
- 3) toksilised gaasid, mis on terviseohtlikud.

Ohu iseloom:

Kerge plahvatuse ja süttimise oht. [23: 26]

Klass 3 – Tuleohtlikud vedelikud (vt joonist 6, lk 22)

Põlevvedelikud jagunevad vastavalt leekpunktile [*Ibid.*, lk 25]:

- 1) madala leekpunktiga < 18°C,
- 2) keskmise leekpunktiga 18-23°C,
- 3) kõrge leekpunktiga 23-61°C.



Joonis 6. Tuleohtlikud vedelikud. [22]

Ohu iseloom [23: 26]:

- 1) tuleoht,
- 2) plahvatusoht,
- 3) sisu võib kuumutamisel plahvatada.

Klass 4.1 – Tuleohtlikud tahked ained, isereageerivad ained ja tahked mitteplahvatavas olekus lõhkeained (vt joonist 7)

Klassi 4.1 kuuluvad põlevad tahked ained, mis on süüdatavad välisest süüteallikast - säde, leek või hõõrdumine. [Ibid., lk 27]



Joonis 7. Tuleohtlikud tahked ained, isereageerivad ained ja tahked mitteplahvatavas olekus lõhkeained. [22]

Ohu iseloom [23: 27]:

- 1) tuleoht – tuleohtlik või põlev, võib süttida kuumusest, sädemetest või lekidest;

- 2) võib sisaldada isereageerivaid aineid, mis võivad kuumuse käes, kokkupuutes teiste ainetega (nt happed, raskmetalliühendid või amiinid), hõõrdumisel või rappumisel eksotermiliselt laguneda ning võivad tekkida kahjulikud ja tuleohtlikud gaasid või aurud või tekib isesüttimine;
- 3) sisu võib kuumutamisel plahvatada;
- 4) mitteplahvatavas olekus lõhkeainel tekib plahvatusoht lahjendi kao korral.

Klass 4.2 – Isesüttivad ained (vt joonist 8)

Klass 4.2 moodustavad isesüttivad vedelad ja tahked ained, mis võivad tavalisel temperatuuril ja õhuhapniku juuresolekul spontaanselt kuumeneda kuni süttimiseni. [23: lk]



Joonis 8. Isesüttivad ained [22]

Ohu iseloom [23: 28]:

- 1) isesüttimisel tekib tuleoht, kui pakend on purunenud või sisu lekib;
- 2) võivad veega kokkupuutel jõuliselt reageerida.

Klass 4.3 – Ained, mis veega kokku puutudes eraldavad tuleohtlikke gaase (vt joonist 9)

Klassi 4.3 kuuluvad vedelad ja tahked ained, mis veega reageerides muutuvad isesüttivateks või eraldavad ohtlikes hulkades põlevgaase. [Ibid., lk 29]



Joonis 9. Ained, mis veega kokkupuutel eraldavad tuleohtlikke gaase [22]

Ohu iseloom [23: 29]:

- 1) tule ja plahvatuse oht kokkupuutel veega.

Klass 5.1 – Oksüdeerivad ained (vt joonist 10)

Oksüdeeruvad ained sisaldavad hapnikku, mis ägedalt reageerib põlevainega. Nad on nii tule- kui plahvatusohtlikud. [Ibid.]



Joonis 10. Oksüdeerivad ained [22]

Ohu iseloom [23: 29]:

- 1) jõulise reaktsiooni-, süttimis- ja plahvatusoht kokkupuutes tuleohtlike või põlevate ainetega.

Klass 5.2 – Orgaanilised peroksiidid (vt joonist 11)

Klassi 5.2 kuuluvad orgaanilised peroksiidid, mis lagunevad eksotermiliselt nii normaalsel kui ka kõrgendatud temperatuuril hõõrdumisel või löögist ja kokku puutudes teiste ainetega (happed, amiinid, raskemetallid). Mõned peroksiidid lagunevad plahvatusohtlikult ja seda eriti kinnises pakendis. Osa orgaanilistest peroksiididest on sööbiva toimega. [23: 28]



Joonis 11. Orgaanilised peroksiidid [22]

Ohu iseloom [23: 29]:

Eksotermilise lagunemise oht kõrgendatud temperatuuridel, kokkupuutes teiste ainetega (nt happed, raskemetalli ühendid või amiinid), hõõrdumisel või rappumisel, mille tulemusel võivad tekkida kahjulikud ja tuleohtlikud gaasid või aurud või tekib isesüttimine.

Klass 6.1 – Mürgised ained (vt joonist 12)

Antud klassi alla kuuluvad ained põhjustavad organismi sattudes (seedetrakt, hingamisteed, nahakontakt) tervisekahjustust või isegi surma. Toksilised ained võivad olla kõikides agregaatolekutes ja avaldada toimet ka keskkonnale tervikuna. Ained, mis kahjustavad merekeskkonda, nimetatakse meresaaSteaineteks ja tähistatakse “P” või “PP”. [*Ibid.*, lk 27]



Joonis 12. Mürgised ained [22]

Ohu iseloom [23: 27]:

- 1) mürgitusoht sissehingamisel, naha kaudu mõjutamisel või allaneelamisel;
- 2) oht veekeskkonnale või kanalisatsioonile.

Klass 6.2 – Nakkusohtlikud ained (vt joonist 13, lk 26)

Klassi 6.2 kuuluvad infektsiooni põhjustavad materjalid, mis võivad sisaldada baktereid, viiruseid, seeni või nende mutante ja võivad põhjustada inimeste ning loomade nakatumist. [*Ibid.*, lk 30]



Joonis 13. Nakkusohtlikud ained [22]

Ohu iseloom [23: 30]:

- 1) nakkusoht;
- 2) võib põhjustada tõsiseid haiguseid inimestele või loomadele;
- 3) oht veekeskkonnale või kanalisatsioonile.

Klass 7 – Radioaktiivsed materjalid (vt joonist 14)

Need on ioniseerivat kiirgust emiteerivad ained. Ioniseeriv kiirgus on eriti ohtlik seetõttu, et me seda meeleorganitega ei taju. Peale ioniseeriva kiirguse emiteerimise võivad radioaktiivsed materjalid olla ka tuleja plahvatusohtlikud, toksilised, sööbiva toimega. Mõned radioaktiivsed materjalid võivad reageerida ka õhuhapniku või õhus oleva niiskusega, nagu näiteks uraanheksafluoriid (UF₆). [Ibid., lk 29]



Joonis 14. Radioaktiivsed materjalid [22]

Ohu iseloom [23: 30]:

- 1) oht organismi sattumisel ja väliskiirguse oht;

2) tuuma-ahelreaktsiooni oht.

Klass 8 – Sööbivad/korrodeeruvad ained (vt joonist 15)

Nad esinevad nii tahkes, vedelas kui ka gaasilises olekus. Paljud sellesse aineklassi kuuluvad ained on ka keskkonnohtlikud. [Ibid., lk 30]



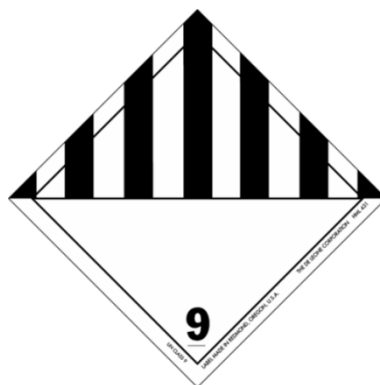
Joonis 15. Sööbivad ained [22]

Ohu iseloom [23: 30]:

- 1) söövitamisel põletuste oht;
- 2) võivad jõuliselt reageerida üksteise, vee ja teiste ainetega;
- 3) lekkinud ained võivad tekitada sööbivaid aurasid;
- 4) oht veekeskkonnale või kanalisatsioonile.

Klass 9 – Muud ohtlikud ained ja esemed (vt joonist 16)

Ained, mis ei kuulu eelnevatesse ohtlike ainete klassidesse. [23: 29]



Joonis 16. Muud ohtlikud ained ja esemed [22]

Ohu iseloom [23: 30]:

- 1) põletuste oht,
- 2) tuleoht,
- 3) plahvatusoht,
- 4) oht veekeskkonnale või kanalisatsioonile.

2.3 Ohtlike ainete pakendamine

Üldnõuded kemikaalide müügipakendile (edaspidi pakend) peavad vastama järgmistele nõuetele [24: § 16 lg 1 p 1-3]:

- 1) pakend ja selle sulgur peavad olema vastupidavad kemikaali ettenähtud kasutamistingimuste korral;
- 2) pakend ja selle sulgur peavad olema materjalist, mis ei reageeri pakendi sisuga ega moodusta sellega ohtlikke ühendeid;
- 3) korduvsulguriga pakend peab olema valmistatud nii, et pakendit oleks võimalik lekkekindlalt korduvalt avada ja sulgeda.

Teiseks oluliseks aspektiks ohtlike kaupade vedudel võib pidada pakendamist. Sama klassi kuulavad ohtlikud kemikaalid ei pruugi alati omada identseid ohu tunnuseid. Seetõttu on loodud eri pakendigrupid, mis aitavad indikeerida aine ohtlikuse taset.

Pakendigrupid on järgmised [25]:

- 1) I pakendigrupp: kõrge ohtlikkusega ained;
- 2) II pakendigrupp: keskmise ohtlikkusega ained;
- 3) III pakendigrupp: madala ohtlikkusega ained.

Kemikaal loetakse nõuetekohaselt pakendatuks, kui pakend vastab raudteel, maanteel, veeteel ja õhus veetavate ohtlike kaupade pakendamise rahvusvahelistele nõuetele. [24: § 16 lg 2]

2.4 Ohtlike ainete identifitseerimine

Autori silmis on viimane oluline lüli ÜRO harmoniseeritud süsteemi puhul igale ohtlikule kemikaalile omistatud neljakohaline ÜRO number. Tänu antud lahendusele on keelebarjääri aspekt

lahendatud, mis hõlbustab oluliselt kauba identifitseerimist. Niisamuti nagu ohtliku kemikaali klass, ei näita ka ÜRO number aine ohtlikkust. Erandina soovib autor välja tuua esimese klassi kaubad, mille ÜRO number hakkab alati nulliga. Rusikareegel on ka see, et tähe kombinatsioon „UN“ eelneb alati numbritele, mis on omistatud kindlale kemikaalile.

Numeratsioonisüsteemi jada algab 0001-st ja lõpeb 3473-ga. Alates 0004 kuni 0504 puhul võime kindlad olla, et tegemist on klass üks lõhekainetega, numbrikombinatsioonid 1000 kuni 3506 puhul võime identifitseerida kõikide muude klasside ohtlike kemikaale. Numbrikombinatsiooniga ühildub alati ka kindel nimetus, mis kirjeldab ohtliku kemikaali ja mille lisamine lisainformatsiooni on teatud juhtudel kohustuslik. [21]

3 EMPIIRILINE OSA

Antud diplomitöö kolmandas peatükis soovib autor nii praktilise kui ka teoreetilise uurimuse käigus jõuda sissejuhatuses püstitatud hüpoteesi vastuseni. Püstitatud uurimisküsimused saavad endale vastuse ning tööülesanded lahendatud.

Empiirilist osa alustame võrdlustabeliga, mille sisuks on teemaga haakuvate direktiivide ning konventsioonide ülevõtmine Eesti riiklikusse seadusandlusesse, võrdluspunkt luuakse Belgiga. Antud tabeli põhjal näeme, kuidas mõlemis riigis antud teema bürokraatlik pool aset leidnud on.

Järgnevalt võetakse lähema vaatluse alla ohutusnõunike kohustused ning roll tulenevalt Euroopa Parlamendi ning Nõukogu direktiivis 1996/35, rahvusvahelistes konventsioonides ning riiklikus seadusandluses sätestatule. Diplomitöö autor on loonud mitmeid tabeleid, mis aitavad väga mahukat informatsiooni kokkuvõtlikult, kuid samas sisukalt ühtseks koondada. Autor teeb ka omapoolse pakkumise ohutusnõunike kohustusliku aastaaruande vormile (vt tabelit 4, lk 44-45).

Seejärel uuritakse lähemalt ohutusnõunike koolitussüsteeme. Autor võtab ette Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 2000/18, luuakse ka võrdluspunkt Eesti ning Belgia koolituste vahel. Koondatud on info, mis on saadud Eesti ning Belgia maantee- ja raudteeveol töötavate ohutusnõunike koolitajatelt. Igale osale järgneb põhjalik autoripoolne järelduste ning analüüsi tegemine.

3.1 Maantee- ja raudteeveo ohutusnõunikud

Antud alapeatükis loob autor võrdlustabeli (vt tabelit 1, lk 31-32) diplomitöö teemaga haakuvate direktiivide ülevõtmisest kohalikku seadusandlusesse Eesti ning Belgia näitel. Niisamuti on tabelis (vt tabelit 1, lk 31-32) välja toodud *ADR*, *OTIF* ja *SMGS* konventsioonidega liitumise aastad samade riikide näitel.

Tabel 1

Direktiivide ja konventsioonide ülevõtmine riiklikku seadusandlusesse [26-34; autori poolt koostatud tabel]

DIREKTIIVID	EESTI (ühinesemise aasta ja riiklik seadusandlus)	BELGIA (ühinesemise aasta ja riiklik seadusandlus)
94/55/EÜ, 1994 – „Ohtlike kaupade autoveo käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta“	Riigikogu seadus, 2000 – „Autoveoseadus“ Teede- ja Sideministri määrus nr 118, 2001 – „Ohtlike veoste autoveo eeskiri“ Vabariigi Valitsuse määrus nr 150, 1996 – „Ühinemine ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppega (ADR)“	A.R., 2003 – „ <i>Relatif au transport de marchandises dangereuses par la route</i> “
96/49/EÜ, 1996 – „Ohtlike kaupade raudteevedu käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta“	Riigikogu seadus, 2004 – „Raudteeseadus“ Vabariigi valitsuse välisleping, 1993 – „Rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkulepe (SMGS)“ Riigikogu seadus; 2004 – „Rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga ühinemise seadus (COTIF)“	A.R., 1998 - „ <i>Relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matieres radioactives, comme modifie par l'AR du 707.10.2002.</i> “
96/35/EÜ, 1996 – „Ohtlike kaupade maantee-, raudtee- või siseveevedude ohutusnõustajate määramise ja kutsequalifikatsiooni kohta“	Majandus- ja Kommunikatsiooniministri määrus nr 56, 2003 – „Ohutusnõuniku koolituse õppekava, kutseoskusnõuded ja koolitustunnistuse vorm“	MB, 2006, „ <i>Arrêté royal concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses</i> “
2000/18/EÜ, 2000 – „Ohtlike kaupade maantee-, raudtee- või siseveevedude ohutusnõustajate eksami miinimumnõuete kohta“	Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 56, 2003 – „Ohutusnõuniku koolituse õppekava, kutseoskusnõuded ja koolitustunnistuse vorm“	MB, 2006, „ <i>Arrêté royal concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses</i> “

Tabel 1 järg

RAHVUSVAHELISED KONVENTSIOONID	EESTI (ühinemise aasta)	BELGIA (ühinemise aasta)
<i>RID</i>	2004	1980
<i>ADR</i>	1996	1960
<i>SMGS</i>	1993	ei ole ühinenud

Tuginedes rahvusvahelistele konventsioonidele võib eeltoodud tabelist (vt tabelit 1, lk 31-32) üsna selgelt näha, kui suur nii teoreetiline kui ka praktiline kogemuste erinevus on Eestil ja Belgial *OTIF* ja *ADR* konventsioonide osas. Belgia on nii *OTIF* kui ka *ADR* konventsiooni esimeste liikmesriikide seas. *SMGS*-i ei ratifitseerita, kuna Lääne-Euroopas kehtib raudteevaldkonnas Ida-Euroopa ning Aasia riikidega võrreldes erinev õigusruum. Direktiivid on riiklikku seadusandlusesse üle võetud nii Belgias kui ka Eestis üheselt. Direktiivid 1996/35 ja 2000/18 on nii Eestis kui ka Belgias koondatud ühe määruse alla.

3.2 Ohutusnõunike kohu roll ja kohustused

Antud alapeatükis soovib diplomitöö autor analüüsida ohutusnõuniku olemuse ning rolli üle, võttes aluseks asjaomastes direktiivides, konventsioonides ning riiklikus seadusandluses sätestatud. Läbitöötamisele kuuluvad ohutusnõuniku kohustused.

3.2.1 Ohutusnõunike kohustused ning roll tulenevalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivist 1996/35

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 1996/35 jõustus 1999. aastal ning kaks aastat hiljem täiendati ka *RID/ADR* dokumente paragrahviga 1.8, mille sisu puudutas eelkõige ohutusnõunikke. Loo autor soovib samuti välja tuua asjaolu, et juba enne direktiivi 1996/35 jõustumist oli Saksamaal ohutusnõuniku konsept olemas.

Ohtlike kaupade vedamise või sellega seotud peale- või mahalaadimistöödega tegelevatelt ettevõtetelt tuleks nõuda, et nad täidaksid ohtlike kaupade veost tulenevate ohtude vältimise eeskirju, olenemata sellest, kas veod toimuvad maanteel, raudteel või siseveekogudel. Sel eesmärgil oleks ohtlike kaupade vedamiseks vaja ette näha asjakohase kutsealase koolituse saanud ohutusnõustajate tööle määramine. [28]

Antud põhimõttest võib selgelt välja lugeda direktiivi eesmärgist vähendada miinimumini õnnetuste ohtu, mis võivad tekitada pöördumatut kahju keskkonnale ning tõsisid vigastusi kolmandatele isikutele.

Iga asjaomase ettevõtja vedude ning peale- ja mahalaadimistööde ajal toimunud õnnetusjuhtumi korral, mis mõjutab isikut, vara või keskkonda või kahjustab vara või keskkonda, peab nõustaja pärast kogu asjakohase teabe kogumist koostama ettevõtja juhtkonnale või vajaduse korral kohalikule omavalitsusasutusele õnnetusjuhtumi kohta ettekande. [28]

Antud põhimõte aitab selgelt kaardistada ning mõõta õnnetusjuhtumite esinemisi ning neid esile toonud põhjusi liikmesriigiti, mille tulemusena on võimalik järjepidevalt sisse viia muudatusi teemat puudutavas seadusandluses. See omakorda suunab ettevõtteid sisse viima muudatusi töökorralduslikes protseduuris, mis edaspidi aitavad ennetada ning vähendada ohtlike kaupade transpordiga seotud õnnetusjuhtumite arvu.

Direktiiv 1996/35 seab ohutusnõustajale järgnevad kohustused [*Ibid.*]:

- 1) järelevalve ohtlike kaupade vedamist reguleerivate eeskirjade täitmise üle;
- 2) ettevõtja nõustamine ohtlike kaupade vedude alal;
- 3) iga-aastase ettekande koostamine ettevõtja juhtkonnale või vajaduse korral kohalikule omavalitsusasutusele ettevõtja ohtlike kaupade veoga seotud tegevuse kohta. Neid iga-aastaseid ettekandeid säilitatakse viis aastat ning need tehakse taotluse korral kättesaadavaks riigi ametiasutustele.

Esimesed kaks kohustust on autori silmis üsna üldistavad ning selgelt reglementeerimata, mis jätab ohutusnõunikule üsna vabad käed nende täitmise üle. Samas ei saa mainimata jätta, et vastutus on üsna suur. Kontroll eeskirjade täitmise üle käib nii-öelda õpiku järgi, kuid kas seda ka reaalselt teostatakse on üsna raskesti tuvastatav. Kolmanda kohustuses mainitud aruande vorm on antud momendil vaba ning puudub konkreetne vorm. Kolmanda kohustuses mainitud aruande vorm on antud momendil vaba. Samuti ei saa veendunud olla, et aruandes mainitud faktid on tõesed ning et reaalne tegevus vastab seal kajastatule.

Nõustaja kohustuste hulka kuulub ka järelevalve järgmiste ettevõtja asjakohase tegevusega seotud seikade üle [*Ibid.*]:

- 1) transporditavate ohtlike kaupade identifitseerimist reguleerivate eeskirjade täitmise kord;
- 2) ettevõtja tava võtta transpordivahendite ostu puhul arvesse ohtlike kaupade vedudega seotud erinõudeid;
- 3) ohtlike kaupade vedamisel ning peale- ja mahalaadimisel kasutatud seadmete kontrollimise kord;
- 4) ettevõtja töötajate nõuetekohane koolitus ning koolitusdokumentide säilitamine;
- 5) ohtlike kaupade vedamise või peale- ja mahalaadimise ajal turvalisust mõjutavate õnnetuste või vahejuhtumite korral nõuetekohaste avariimeetmete rakendamine;
- 6) ohtlike kaupade vedamise ning peale- või mahalaadimise ajal juhtunud tõsiste õnnetuste, vahejuhtumite või raskete rikkumiste uurimine ja vajaduse korral nende kohta ettekannete koostamine;
- 7) asjakohaste abinõude rakendamine, et ära hoida õnnetuste, vahejuhtumite või raskete rikkumiste kordumine;
- 8) ohtlike kaupade vedamisega seotud eeskirjade ja erinõuete arvestamine allhankijate või kolmandate isikute valimisel ja kasutamisel;
- 9) kontroll selle üle, kas ohtlike kaupade vedamise, peale- või mahalaadimistöödega tegelevad töötajad on varustatud üksikasjalike tööeeskirjade ja –juhenditega;
- 10) meetmete kehtestamine, et tõsta teadlikkust ohtudest, mis kaasnevad ohtlike kaupade vedamise ning peale- või mahalaadimisega;
- 11) kontrollmenetluste rakendamine tagamaks nõutavate dokumentide ja turvaseadmete olemasolu transpordivahendis veo ajal ning kõnealuste dokumentide ja seadmete vastavus määrustega ettenähtud nõuetele;
- 12) kontrollmenetluste rakendamine, et tagada peale- ja mahalaadimist reguleerivate eeskirjade täitmine.

Kohustuste teine osa on autori silmis üsna detailne ning väga selgelt kirjeldatud. Samuti võib välja lugeda ohutusnõuniku ülesannete keerukust ning rohkust, millest võib järeldada, et suurettevõtetes oleks mõistlik määratleda ohutusnõuniku roll eraldiseisvana ametikohana. Selle abil suudame tagada täielikku pühendumist ning ohtlike kaupade veost tulenevate riskide minimeerimist. Samuti nõuab ettevõttesisese koolituskava ülesseadmine, pidev parendamine ning kohandamine vastavalt ettevõtte eripärale üsna märkimisväärse aja. Samuti tuleb silmas pidada asjaolu, et töötajate täiendamine peaks olema regulaarne protsess. Autori silmis on ekspedeerijate juures töötavate ohutusnõunike üheks üsna keeruliseks ülesandeks ohtlike kaupade vedamisega seotud eeskirjade ja

erinõuete arvestamine allhankijate või kolmandate isikute valimisel ja kasutamisel. Kui analüüsida sobilike allhankijate asjaolu, siis ideaalis peaks enne iga valikut teostama potentsiaalse partneri juures auditi, mille tulemusena selgub, kas masinapark ning töötajad on eeskirjadega ning erinõuetega vastavuses. Juhul, kui allhankijal puudub ohutusnõunik, siis oleks oluline teostada ka tema enda juures regulaarseid koolitusi, mis esiteks tagab tema töötajate teadlikuse ohtlike kaupade veol ning teiseks vähendab sellest tulenevalt ka võimalikke tekkivaid riske. Praktikas on üsna tõenäoline olukord, kus suurettevõttel on mitmeid allhankijaid ning nad ei pruugi kõik olla sama riigi ettevõtted. Antud asjaolu muudab veel keerukamaks eelnimetatud ülesande efektiivse täitmise ohutusnõuniku poolt. Kaaluma peaks kindlasti eri riikide ohutusnõunike koostööd ühtse keskkonna näol, mis tagab pideva infovahetuse ning selles tulenevalt ka vajalike kohustuste täitmise hõlbustamist.

3.2.2 Ohutusnõunike kohustused ning roll tulenevalt rahvusvahelistes konventsioonides sätestatule

Järgenas tabelis (vt tabelit 2, lk 35-40) toob diplomitöö autor välja tuua *RID*-s, *ADR*-s ning *SMGS* lisa 2-s ohutusnõunike olemust ning kohustusi puudutavad punktid ning analüüsib need. Eesmärk on välja selgitada, kas antud dokumentides esineb erisusi või mitte. Teadaolevalt kehtivad Eestis ohtlike kaupade raudteevedudes nii *RID* kui ka *SMGS* lisa 2 veo eeskirjad. Antud juhul tuleb eriti tähelepanelik olla, vältimaks võimalikke tekkivaid riske.

Tabel 2

Ohutusnõunike kohustusi ja rolli puudutavad punktid *RID*, *ADR* ja *SMGS* lisa 2-s [31; 36-37; autori poolt koostatud tabel]

Dokumendi- sisene viide	<i>RID</i> I osa	<i>ADR</i> 1 osa	<i>SMGS</i> lisa 2
Peatükk 1.8	Ohutusnõuetele vastavust tagavad kontrollid ja muud toetavad meetmed	Kontrollimised ja muud meetmed ohutusnõuete tagamiseks	Kontrollimised ja muud meetmed ohutusnõuete tagamiseks
Punkt 1.8.3	Ohutusnõunik	Ohutusnõustaja	Ohutusnõunik
Punkt 1.8.3.1	Iga ettevõtte, mille tegevuse hulka kuulub ohtlike veoste raudteevedu või sellega seotud ohtlike veoste pakkimine, laadimine, täitmine või mahalaadimine, peab ohtlike veoste veoks määrama ühe või enam ohutusnõunikke (edaspidi	Kõik ettevõtjad, kelle tegevuse hulka kuulub ohtlike kaupade maanteevedu või sellega seotud ohtlike kaupade pakkimine, laadimine, täitmine või mahalaadimine, peavad ohtlike kaupade veoks	Kõik ettevõtted, kelle tegevuse hulka kuulub ohtlike kaupade raudteevedu või sellega seotud ohtlike kaupade pakkimine, laadimine, täitmine või mahalaadimine, peavad ohtlike kaupade veoks

Tabel 2 järg

	nimetatud “nõunikud”), kes vastutavad sellise tegevusega inimestele, varale või keskkonnale kaasnevate riskide ärahoidmise eest.	määrama ühe või mitu ohutusnõustajat, kes vastutavad sellise tegevusega inimestele, varale või keskkonnale kaasnevate riskide ärahoidmise eest.	määrama ühe või mitu ohutusnõunikku, kes vastutavad oma tegevusega inimestele, varale või keskkonnale kaasnevate riskide ärahoidmise eest.
Punkt 1.8.3.3	Nõuniku peamine ülesanne on ettevõtte juhi vastutuse all kõigi kohaste vahendite ja tegevustega, selle ettevõtte tegevuste piires, kaasa aidata nende tegevuste läbiviimisele kooskõlas kehtivate nõuetega ja võimalikult ohutult. Ettevõtte tegevustega seoses on nõunikul järgmised ülesanded: 1) ohtlike ainete veoga seotud nõuetest kinnipidamise jälgimine; 2) oma ettevõtte nõustamine ohtlike ainete veo alal; 3) oma ettevõtte juhtkonnale või vajadusel kohalikule riiklikule ametivõimule aastaaruande ette valmistamine ettevõtte ohtlike ainete veo alasest tegevusest. Neid aastaaruandeid peab säilitama viis aastat ning esitama nõudmisel rahvuslikele ametivõimudele.	Nõustaja peamine ülesanne on ettevõtja juhi vastutuse all kõigi kohaste vahendite ja tegevustega selle ettevõtja tegevuste piires kaasa aidata nende tegevuste läbiviimisele kooskõlas kehtivate nõuetega ja võimalikult ohutult. Ettevõtja tegevustega seoses on nõustajal eelkõige järgmised ülesanded: 1) ohtlike ainete veoga seotud nõuetest kinnipidamise jälgimine; 2) ettevõtja nõustamine ohtlike ainete veo alal; 3) ettevõtja juhtkonnale või vajaduse korral kohalikule riiklikule ametivõimule aastaaruande ettevalmistamine ettevõtte ohtlike ainete veo alase tegevuse kohta. Neid aastaaruandeid tuleb säilitada viis aastat ning esitada nõudmisel riigi ametiasutustele.	Nõuniku peamine ülesanne on ettevõtte juhi vastutuse all kõigi kohaste vahendite ja tegevusega selle ettevõtte tegevusala piires kaasa aidata nende tegevuste läbiviimisele kooskõlas kehtivate nõuetega ja võimalikult ohutult. Seoses ettevõtte tegevusega täidab nõunik järgmisi ülesandeid: 1) ohtlike veostega seotud nõuetest kinnipidamise jälgimine; 2) oma ettevõtte ohtlikeveoste alane nõustamine; 3) oma ettevõtte juhtkonnale või vajaduse korral kohalikule riigiasutusele aastaaruande ettevalmistamine ettevõtte ohtlike veoste alasest tegevusest. Neid aastaaruandeid peab säilitama viis aastat ning esitama nõudmise korral pädevale

Tabel 2 järg

			riigiasutusele.
	Nõuniku ülesannete hulka kuulub ka järgmiste ettevõtte vastavate tegevustega seotud tegevuste ja protseduuride jälgimine:	Nõustaja ülesannete hulka kuulub ka järgmiste ettevõtja asjakohaste tegevustega seotud tavade ja menetluste jälgimine:	Nõuniku ülesannete hulka kuulub ettevõtte tegevuse kontrollimine järgmistes tööloikudes:
	1) veetavate ohtlike veoste kindlakstegemist käsitlevatele nõuetele vastamise protseduurid;	1) veetavate ohtlike veoste ohuklassidesse ja pakendigruppidesse määramise nõuete täitmise menetlused;	1) veetavate ohtlike veoste kindlakstegemist käsitlevatele nõuetele vastamise protseduurid;
	2) ettevõtte praktika transpordivahendite ostmisel ohtlike veoste veoga seotud igasuguste erinõuete arvestamine;	2) ettevõtja transpordivahendite ostmisel kõigi ohtlike kaupade veoga seotud erinõuete arvestamise tava;	2) ettevõtte praktika transpordivahendite ostmisel või rentimisel ohtlike veostega seotud erinõuete arvestamine;
	3) ohtlike veoste veo, laadimise ja lossimisega seotud seadmete kontrolli protseduurid;	3) ohtlike kaupade veo, peale- või mahalaadimisega seotud seadmete kontroll;	3) ohtlike kaupade veo, peale- või mahalaadimisega seotud seadmete kontroll;
	4) ettevõtte töötajate kohane väljaõpe ning selle väljaõppe andmete säilitamine;	4) ettevõtja töötajate nõuetekohane väljaõpe, sealhulgas eeskirjade muudatuste osas, ning väljaõppealaste andmete säilitamine;	4) ettevõtte töötajatele vastava väljaõppe kindlustamine ja selle läbiviimine;
	5) kohaste hädaolukorra protseduuride rakendamine õnnetuse või intsidendi korral, milline võib mõjutada ohutust ohtlike veoste veo, laadimise või lossimise ajal;	5) nõuetekohase hädaolukorra tegevuskava rakendamine õnnetuse või vahejuhtumi korral, mis võib mõjutada ohutust ohtlike kaupade veo, peale- või mahalaadimise ajal;	5) vastava hädaolukorra tegevuskava rakendamine õnnetuse või vahejuhtumi korral, mis võivad mõjutada ohutust ohtlike kaupade veo, peale- või mahalaadimise ajal;

Tabel 2 järg

		ajal;	
6)	ohtlike veoste veo, peale- või mahalaadimise ajal täheldatud tõsiste õnnetuste, intsidentide või tõsiste rikkumiste uurimine või vajadusel ettekannete ettevalmistamine;	6) ohtlike kaupade veo, peale- või mahalaadimise ajal täheldatud tõsiste õnnetuste, vahejuhtumite või tõsiste rikkumiste uurimine ja vajaduse korral ettekannete ettevalmistamine;	6) ohtlike kaupade veo, peale- või mahalaadimise ajal täheldatud tõsiste õnnetuste, vahejuhtumite või tõsiste rikkumiste uurimine, vajadusel ettekannete ettevalmistamine;
7)	õnnetuste, intsidentide või tõsiste rikkumiste uuesti kordumise vältimiseks kohaste meetmete rakendamine;	7) asjakohaste meetmete rakendamine õnnetuste, vahejuhtumite või tõsiste rikkumiste kordumise vältimiseks;	7) õnnetuste, vahejuhtumite või tõsiste rikkumiste kordumise vältimiseks vastavate meetmete rakendamine;
8)	alltöövõtjate või kolmandate osapoolte valikul ja kasutamisel ohtlike ainete veoga seotud õiguslike ettekirjutuste ning erinõuete arvestamine;	8) ohtlike ainete veoga seotud õiguslaste ettekirjutuste ning erinõuete arvestamine alltöövõtjate või kolmandate osapoolte valikul ja kasutamisel;	8) alltöövõtjate või kolmandate osapoolte valikul ja kasutamisel ohtlike ainete veoga seotud õiguslaste ettekirjutuste ning erinõuete arvestamine;
9)	kindlustamine, et ohtlike ainete veoga, peale- või mahalaadimisega seotud inimestel on detailsed töö protseduurid ja eeskirjad;	9) tagamine, et ohtlike ainete veoga, peale- või mahalaadimisega seotud inimesed tunnevad töö käiku detailideni ja peavad kinni kehtestatud eeskirjadest;	9) olukorra tagamine, kus ohtlike ainete veoga, peale- või mahalaadimisega seotud inimesed tunnevad töö käiku detailideni ja peavad kinni kehtestatud eeskirjadest;
10)	transpordivahendite pardal dokumentide ja ohutusvarustuse, milline peab vedu saatma, ning selliste dokumentide ja varustuse eeskirjadele vastavuse kindlustamine	10) meetmete rakendamine teadlikkuse suurendamiseks ohtlike kaupade veo ning peale- ja mahalaadimisega	10) meetmete tutvustamine, mille abil on võimalik suurendada tähelepanu veo ning peale- ja mahalaadimisega

Tabel 2 järg

	protseduuride rakendamine; 11) peale- või mahalaadimist käsitlevatele nõuetele vastamise kindlustamise protseduuride rakendamine;	seotud riskidest; 11) nõuetekohaselt vormistatud ja kinnitatud veodokumentide olemasolu iga saadetise puhul ja eeskirjadele vastava ohutusvarustuse olemasolu transpordivahendil; 12) peale- või mahalaadimise nõuetekohasuse tagamise menetlused; 13) turvaplaani olemasolu.	seotud riskide osas; 11) nõuetekohaselt vormistatud ja kinnitatud veodokumentide olemasolu iga saadetise puhul ja eeskirjadele vastava ohutusvarustuse olemasolu veovahendil; 12) peale- või mahalaadimise vastavus nõuetele; 13) turvaplaani olemasolu.
Punkt 1.8.3.4	Nõunik võib olla ka ettevõtte juht, teiste ülesannetega isik ettevõttes või isik, kes pole otseselt selle ettevõtte töötaja eeldusel, et ta on suuteline nõuniku ülesandeid täitma.	Nõustaja võib olla ka ettevõtja juht, ettevõtja muude ülesannetega isik või isik, kes pole otseselt selle ettevõtja töötaja eeldusel, et ta suudab nõustaja ülesandeid täita.	Nõunik võib olla ka ettevõtte juht, teiste ülesannetega isik ettevõttes või isik, kes pole otseselt selle ettevõtte töötaja eeldusel, et ta on suuteline täitma nõuniku ülesandeid.
Punkt 1.8.3.5	Iga asjassepuutuv ettevõtte peab nõudmisel informeerima iga Liikmesriigi poolt sellel eesmärgil määratud pädevat asutust või organit oma nõuniku isikust.	Kõik asjassepuutuvad ettevõtjad peavad nõudmisel kokkuleppeosalise pädevale asutusele või sellel eesmärgil määratud asutusele teatama, kes on nende juures nõustajaks.	Iga ettevõtte annab andmed oma nõuniku kohta pädevale riigiasutusele.
Punkt 1.8.3.6	Kui õnnetus mõjutab isikuid, vara või keskkonda või põhjustab asjassepuutuva ettevõtte poolt teostatud veo, laadimise või lossimise ajal kahju varale või keskkonnale, peab nõunik pärast kogu olulise informatsiooni	Kui õnnetus mõjutab isikuid, vara või keskkonda või põhjustab asjassepuutuva ettevõtja teostatud veo, peale- või mahalaadimise ajal kahju varale või keskkonnale, peab	Kui õnnetus mõjutab isikuid, vara või keskkonda või põhjustab asjassepuutuva ettevõtte poolt teostatud veo, peale- või mahalaadimise ajal kahju varale või

Tabel 2 järg

	kogumist ette valmistama ettekande õnnetuse kohta ettevõtte juhtkonnale või kui vajalik, kohalikule riiklikule ametivõimule. See ettekanne ei asenda igasugust muud ettevõtte juhtkonna ettekannet, mida võib nõuda iga muu rahvusvahelise või rahvusliku seadusandluse kohaselt.	nõustaja pärast kogu olulise informatsiooni kogumist ette valmistama ettekande õnnetuse kohta ettevõtja juhtkonnale või vajaduse korral kohalikule riiklikule ametivõimule. See ettekanne ei asenda ettevõtja juhtkonna ettekannet, mida võib nõuda muude rahvusvaheliste või riiklike õigusnormide kohaselt.	keskkonnale, peab nõunik pärast kogu olulise informatsiooni kogumist ette valmistama ettekande õnnetuse kohta ettevõtte juhtkonnale või vajaduse korral kohalikule riiklikule ametivõimule. See ettekanne ei asenda ettevõtte juhtkonna ettekannet, mida võib nõuda iga muu rahvusvahelise või rahvusliku seadusandluse kohaselt.
--	---	---	---

RID ja *ADR* on alates 1960-ndate algusest olnud omavahel ühenduses ning ühistekstide muudatused on ühisel arutusel tänaseni mõlema osapoole ekspertide ühiskokkusaamistel. [6]

Samuti toimub ka *SMGS* lisa 2 ning *RID*-i ühtlustamine *OSJD* poolt korraldatavates rahvusvahelistes töögruppides, kus ka diplomitöö autor on osalenud.

Antud võrdlustabeli põhjal võib järeldada, et praegusel momendil on nii *ADR*, *RID* kui ka *SMGS* lisa 2 ohutusnõunike kohustuste ning rolli osas väga sarnased. Ainukese erinevusena võib välja tuua selle, et *RID* nõuab ohutusnõunikult turvakava koostamist. Antud nii-öelda täiendava riski välistab Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 1996/35, mis on nii Eesti kui ka Belgia (vt tabelit 1, lk 31-32) seadusandlusesse üle võetud ning turvakava koostamine on kohustuslik.

3.2.3 Ohutusnõunike roll ja kohustused riiklikus seadusandluses

Antud alapeatükis soovib diplomitöö autor analüüsida Eesti riiklikus seadusandluses ohutusnõunike rolli ja kohustusi sätestatust. Järgnevas tabelis (vt tabelit 3, lk 41-42) on välja toodud Eesti riiklikus seadusandluses ohtlike kaupade käitlemisega seonduvad punktid, mis seavad kohustuse ohutusnõuniku olemusele ning reguleerivad ohtlike kaupade vedusid.

Tabel 3

Ohutusnõuniku roll ning ohtlike kaupade veo regulatsioonid Eesti riiklikus seadusandluses [19; 30; 38; 39; autori poolt koostatud tabel]

Kemikaaliseadus	Raudteeseadus	Ohtlike veoste autoveoeskiri	Ohutusnõuniku koolituse õppekava, kutseoskuskõuded ja koolitustunnistuse vorm
<u>§ 15 lõige 31</u> Kui kemikaali käitleja tegevuse hulka kuulub ohtliku kemikaali autovedu, raudteevedu, siseveeteede vedu või sellega seotud ohtlike kemikaalide pakkimine, laadimine, täitmine või mahalaadimine, peab käitleja määrama ohutusnõuniku, kes vastutab sellise tegevusega inimestele, varale või keskkonnale kaasnevate ohtude ärahoidmise eest ja tunneb ohutust tagavaid tegevusi ja protseduure. Ohutusnõunik peab läbima ohutusnõuniku koolituskursuse ja sooritama vastava eksami.	<u>§ 66 lõige 1</u> Ohtlike veoste vedu raudteel võib toimuda üksnes kemikaaliseaduse nõuetele vastava ohutusnõuniku järelevalve all.	<u>§ 50 lõige 3</u> Ohtliku veose veo või sellega seotud ohtliku veose pakkimise, laadimise, täitmise või mahalaadimise ga tegeleva ettevõtte ohutusnõunik peab olema läbinud „Kemikaaliseaduse“ § 11 lõike 2 punkti 5 kohase koolituse.	<u>§ 1 lõige 2</u> Kui ettevõtja tegevuse hulka kuulub ohtliku veose autovedu, raudteevedu, siseveeteede vedu või sellega seotud ohtlike veoste pakkimine, laadimine, täitmine või mahalaadimine, peab ettevõtja määrama ohutusnõuniku, kes tunneb ohutust tagavaid tegevusi ja protseduure.
<u>§ 11 lõige 2 punkt 5</u> Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi määrusega kehtestatakse ohutusnõuniku koolituse õppekava, kutseoskuskõuded ja koolitustunnistuse vorm.	<u>§ 66 lõige 2</u> Ohtlike veoste veol lähtutakse 1980. aasta rahvusvaheliste raudteevedude COTIF konventsiooni lisa RID (<i>Regulations Concerning the International Carriage of Dangerous Goods By Rail</i>) ja rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppe SMGS nõuetest.	<u>§ 4 lõige 1</u> Rahvusvaheline autovedu toimub ADR nõuete kohaselt.	

Antud tabeli põhjal võib järeldada, et ohutusnõuniku roll ning ohtlike kaupade veo eeskirjad on nii maantee- kui ka raudteevedudes üsna selgelt reglementeeritud. On selgelt välja toodud, mis juhul

peab ettevõttes olemas olema ohutusnõunik ning milliste eeskirjade alusel peavad toimuma ohtlike kaupade transport nimetatud veoliikidega. Antud asjaolud tõendavad eelkõige seda, et on tehtud üsna suur töö parendamiseks ohutust ning minimeerimaks võimalikke kaasnevaid riske.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministri määrus nr 56 „Ohutusnõuniku koolituse õppekava, kutseoskusnõuded ja koolitustunnistuse vorm“ jõustus Eestis 2003 aastal. [39]

Antud määruse üheks osaks on sätestada ohutusnõuniku kutseoskusnõuded. Järgnevalt toob diplomitöö autor antud punktid välja ning analüüsib neid.

Ohutusnõuniku ülesanne on kõigi kohaste vahendite ja tegevustega ning kooskõlas kehtivate nõuetega tagada ohtlike veostega seotud tegevuste võimalikult ohutu läbiviimine. [39: §3 lg 1]

Antud üldise kohustuse osas võime tõmmata selge paralleeli nii direktiivis 1996/35 kui ka *RID*, *ADR* ja *SMGS* lisa 2 veo eeskirjades sätestatule. Vältimaks erisusi on antud punkt jäetud suures osas samaks ning üheselt üle võetud Eesti Vabariigi seadustikku.

Ettevõtja tegevusega seoses on ohutusnõunikul järgmised ülesanded:

- 1) ohtlike ainete veoga seotud nõuetest kinnipidamise jälgimine;
- 2) ettevõtja nõustamine ohtlike veoste alal;
- 3) juhtkonnale või asjaomastele asutustele õigusaktides ettenähtud korras aruandluse esitamine ettevõtja ohtlike ainete veo alasest tegevusest. Neid aruandeid peab säilitama viis aastat ning esitama nõudmisel pädevatele asutusele.

Ka antud juhul võime tõmmata selge paralleeli nii direktiiv 1996/35 kui ka *RID*, *ADR* ja *SMGS* lisa 2 veo eeskirjades sätestatule.

Esimesed kaks kohustust on autori silmis üsna üldistavad ning selgelt reglementeerimata, mis jätab ohutusnõunikule üsna vabad käed nende täitmise üle. Samas ei saa mainimata jätta, et vastutus on üsna suur. Kontroll eeskirjade täitmise üle käib niiõelda õpiku järgi, kuid kas seda ka reaalselt teostatakse on üsna raskesti tuvastatav. Kolmanda kohustuses mainitud aruande vorm on antud momendil vaba ning puudub konkreetne vorm. Samuti ei saa veendunud olla, et aruandes mainitud faktid on tõesed ning et reaalne tegevus vastab seal kajastatule.

Ohutusnõuniku ülesannete hulka kuuluvad järgmiste tegevuste ja protseduuride jälgimine [39: § 3 lg 3]:

- 1) veetavate ohtlike veoste kindlakstegemist käsitlevad protseduurid;
- 2) transpordivahendite soetamisel ohtlike veoste veoga seotud kehtivate erinõuete arvestamine;
- 3) ohtlike veoste veo, peale- ja mahalaadimisega seotud seadmete kontrolli protseduurid;
- 4) töötajate kohane väljaõpe ning selle väljaõppe andmete säilitamine;
- 5) kohase hädaolukorra protseduuri rakendamine õnnetuse või vahejuhtumi korral, milline võib mõjutada ohutust ohtlike veoste veo, peale- või mahalaadimise ajal;
- 6) ohtlike veoste veo, peale- või mahalaadimise ajal juhtunud tõsiste õnnetuste, vahejuhtumite või tõsiste rikkumiste uurimine või vajadusel ettekannete koostamine;
- 7) õnnetuste, vahejuhtumite või tõsiste rikkumiste ennetamiseks ja vältimiseks kohaste meetmete rakendamine;
- 8) alltöövõtjate või kolmandate osapoolte valikul ja kasutamisel ohtlike ainete veoga seotud õiguslike ettekirjutuste ning erinõuete arvestamine;
- 9) ohtlike ainete veoga, peale- või mahalaadimisega seotud inimeste instrueerimine ja kindlustamine nende tööd puudutavate detailsete ohutusjuhenditega;
- 10) ohtlike veoste veo, peale- või mahalaadimisele omastest ohtudest tulenevate riskide analüüs ja järelduste rakendamine;
- 11) transpordivahendiga kaasas olevate dokumentide ja ohutust tagava varustuse eeskirjadele vastavuse kindlustamine;
- 12) peale- või mahalaadimist käsitlevate nõuete täitmise kindlustamine.

Sarnaselt kahele eelnevale võrdlusele on ka määruses välja toodud ohutusnõuniku ülesannete hulka kuuluvad tegevused ning protseduurid üsna identsed nii direktiivis 1996/35 kui ka *RID*, *ADR* ning *SMGS* lisa 2-s sätestatule. Midagi täiendavat üle võtta pole, küll aga võib kaaluda teatud punktide rangemaks muutmist või täiendamist koostöös koolitajate, ettevõtjate ning pädevate asutustega.

Samuti tuleb silmas pidada, et tuginedes kutseoskusnõuetele peavad kandidaadid läbi tegema ohutusnõuniku kohustusi hõlmava juhtumi uurimise, et näidata oma kvalifikatsiooni vastavust ohutusnõuniku ülesannete täitmiseks. [39: § 9 lg 4]

Diplomitöö autor soovib antud peatükis kokkuvõtvalt öelda, et nii direktiiv kui ka *RID*, *ADR*, *SMGS* lisa 2 ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi määrus nr 56 sätestavad üheselt ohutusnõuniku kohustused, kuid samas jätavad konkreetselt mainimata töö toimimise detailid. Tuleb ka mainida, et antud juhtnõõride sätestamine võib kujuneda üsna keerukaks ettevõtmiseks, kuna erinevad ettevõtted ning tööstused toimivad erinevalt. Näiteks üksikvedajal, kes omab ühte autot ja veab ühte konkreetset kaupa alltöövõtu korras on samuti omada kohustuslikus korras ohutusnõuniku olemasolu, mille ta võib niisamuti teenusena sisse osta. Ohutusnõunikul kulub antud ettevõtte tegevuse analüüsimisele minimaalne aeg ning ta võib sama rolli täita ka mõne muu asutuse juures. Samas skaala teises otsas on suurettevõtted, kelle toimingulised tegevused võivad vajada vähemalt ühte täiskohaga töötavad ohutusnõunikut.

3.2.4 Ohutusnõunike kohustusliku aastaaruande vorm

Järgnevalt soovib diplomitöö autor tuua enda nägemuse ohutusnõuniku poolt koostatava aruande vormi (vt tabelit 4, lk 44-45) esialgse variandi, mis peale kooskõlastamist pädevate asutustega peaks muutuma kohustuslikuks.

Tabel 4

Ohutusnõunike aastaaruande vorm [Autori poolt koostatud tabel]

<u>ETTEVÕTTE ANDMED</u>	NIMI:			
	AADRESS:			
	TEGEVUSALAD:			
<u>OHUTUSNÕUNIKU ANDMED</u>		NIMI:		AMET:
		TUNNISTUSE NUMBER:		KEHTIVUSAEG:
		KAUBAKLASSID:		LUBATUD TRANSPORDILIIK:
<u>OHTLIKE KAUPADE NIMEKIRI</u>	Aasta jooksul veetud ohtlike kaupade detailne nimekiri. Peaksid olema märgitud kogused klasside kaupa. Täiendavalt lisada aruandele andmed eraldi tabelina.			
<u>SISEAUDITID</u>	Antud lahtrisse märkida aasta jooksul toimunud siseauditite tulemused ning soovitusel.			
<u>VÄLISAUDITID</u>	Alltöövõtjate ning kolmandate osapoolte kasutamisel teostatud ettevõtete kontroll.			
<u>ÕNNETUSED</u>	Aasta jooksul ohtlike kaupade käitlemisega toimunud õnnetused.			
<u>VÄLJAÕPE</u>	Aasta jooksul toimunud töötajate kohane väljaõpe. Täiendavalt lisada aruandele andmed eraldi tabelina toimunud väljaõppest koos osalenud töötajate nime ning allkirjaga.			

Tabel 4 järg

<u>KOKKUVÕTE</u>	Antud lahtrisse lisada soovitud ettevõtjale ohutusetaseme parendamiseks.
<u>KUUPÄEV:</u>	<u>NIMI JA ALLKIRI:</u>

Antud aruande vormi kasutamise annab palju selgema ülevaate ohtlike kaupade veoga tegeleva ettevõtte aastastest toimingutest ning seeläbi ka hiljem neid paremini analüüsida ning vajadusel ka ettevõttele edasisi soovitusi anda. Samas vajab mainimist ka asjaolu, et antud momendil pole seatud kohustust esitada aruannet pädevatele asutustele ilma nende poolt nõudmise esitamist. Diplomitöö autor leiab, et ka antud kohustust peaks selgemini reglementeerima. Näiteks tuleks seada ettevõtetele kohustus esitada eelmainitud aruanne teatud aja jooksul peale iga perioodi lõppu. Antud muudatus aitaks kehtestada distsipliini ning sellest tulenevalt ka kaudselt üldise ohutustaseme parendamist.

3.3 Ohutunõunike koolitussüsteemid ja nende analüüs

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2000/18, mis sätestab ohtlike kaupade maantee-, raudtee- või siseveevedude ohutusnõustajate eksami miinimumnõuded, koostati veoohutuse ja keskkonnakaitse tõhustamise eesmärgil. [29]

Direktiiv ütleb, et liikmesriigid peaksid kehtestama ohutusnõustajate eksamineerimise ühise miinimuraamistiku ja eksamineerimisasutustele esitatavad tingimused, et tagada teatav kvaliteeditase ja hõlbustada EÜ koolitustunnistuste vastastikust tunnustamist. [*Ibid.*]

Ohutusnõunik peab läbima ohutusnõuniku koolituskursuse ja sooritama vastava eksami. Ohtlike kaupade veo ohutusnõuniku tunnistus (vt lisa 1, lk 62) on kehtiv viis aastat ja enne selle tähtaja möödumist peab ohtlike kaupade veo ohutusnõunik läbima täiendkoolituse. Antud momendil teostatakse ohtlike kaupade veo ohutusnõunike koolitust Tallinna Tehnikakõrgkooli juures toimuvatel kursustel.

Väljaõppe eesmärk on anda kandidaadile piisavaid teadmisi ohtlike veoste veo ja laadimisega seotud riskidest, seadustest, eeskirjadest ja asjassepuutuva transpordiliigi kohta kehtivatest administratiivsetest nõuetest. [29: § 6 lg 1]

Koolitus- ning eksamikorralduse sätestab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi määrus nr 56 „Ohutusnõuniku koolituse õppekava, kutseoskusi nõuded ja koolitustunnistuse vorm“, mille sisus on arvestatud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivide 1996/35 ja 2000/18 nõudeid.

Kui võtta vaatluse alla eelnimetatud määruse paragrahvi 9, mis sätestab ohutusnõunike eksami korralduse, siis võib võrdluspunkti loomisel direktiivides 1996/35 ja 2000/18 punktides sätestatule järeldada, et nad on meie seadusandlusesse üle võetud osaliselt. Samas soovib diplomitöö autor täpsustuseks öelda, et direktiivides sätestatu ei ole otsekohalduv, see tähendab, et kõike ei olegi kohustuslikus korras vaja üle võtta riiklikku seadusandlusesse.

Analüüsides täiendavalt määruse paragrahvis 9 sätestatut, võime välja tuua asjaolu, et määruses mainitud eksami korralduse punktid on üle võetud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivist 2000/18, kus nad on üsna üldsõnaliselt sätestatud.

Eksami küsimustiku teemade hulgast pööratakse vastavalt asjassepuutuvale veoliigile erilist tähelepanu järgmistele valdkondadele [29: art 3 p 3]:

- 1) üldised preventatsioon- ja ohutusmeetmed;
- 2) ohtlike kaupde liigitamine;
- 3) üldised pakendinõuded, sealhulgas tsisternid, paakkonteinerid ja paakvagunid;
- 4) ohutähised ja –märgised;
- 5) veodokumentides olevad viited;
- 6) käitlemine ja lastimine;
- 7) personali tööalane koolitus;
- 8) ohutusjuhised;
- 9) veovahendite nõuded.

Diplomitöö autor soovib ka mainida, et Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 1996/35 II lisa (vt lisa 2, lk 63-65) annab üsna selged nõudmised teadmiste osas kandidaadile, kes soovivad saada endale koolitustunnistust. [28: II lisa]

Antud detailsed nõudmised teadmiste osas pole antud momendil meie riiklikku seadusandlusesse rakendatud.

3.3.1 Ohutusnõunike koolitused Eestis ja Belgias

Järgnevalt on diplomitöö autori poolt loodud võrdlustabel (vt tabel 5) ohtlike kaupade maantee- ja raudteeveol töötavate ohutusnõunike koolitustest Eestis ning Belgias, mis annab meile üldise pildi erinevustest ning võimaluse luua potentsiaalsed edasised suunised täiendamaks meie endi koolituskava.

Tabel 5

Ohtlike kaupade maantee- ja raudteeveol töötavate ohutusnõunike koolituste võrdlus Eesti ja Belgia näitel [40; 41; 42; 43; 44; autori poolt koostatud tabel]

VÕRRELDAVAD PARAMEETRID	EESTI	BELGIA
Koolituse maksumus (eurot)	320 eurot	500 eurot
Koolituse kestus (päev, tund)	4 päeva (30 tundi)	5 päeva (40 tundi)
Koolituse vorm	Auditoorne õppetöö ning iseseisev	Auditoorne, praktiline ning iseseisev õpe
Jaotatud materjalid	Loengute kokkuvõtvad materjalid	Loengute kokkuvõtvad materjalid
Eksami kestus (tund)	1 tund	3 tundi
Eksami vorm	Kirjalik (30 küsimust), turvakava koostamine	Kirjalik (30 avatud küsimust), suuline, turvakava koostamine, näidisjuhtumi lahendamine.
Eksamil lubatud materjalide kasutamine	Koolitusmaterjalid, Internet.	RID/ADR veo eeskiri (olenevalt koolitusest) ning teemat puudutav riiklik seadusandlus.
Läbimise protsent (%)	60%	60%
Järelkoolitus	Puudub	Puudub

Analüüsides eelnevas tabelis (vt tabelit 5) toodud parameetreid võime täheldada teatud erisusi Eesti ning Belgia maantee- ja raudteeveol töötavate ohutusnõunike koolituste ja eksamite korralduses.

Eelmainitud koolituste hind Belgias on mõnevõrra kõrgem, kuid see on suure tõenäosusega seotud asjaoluga, et koolitused on mahult pikemad ning sellest tulenevalt on hinnale lisatud ka täiendavaid kulusid. Kui vormi puhul eelistatakse Eestis eelkõige auditoorset ning iseseisvat õpet, siis Belgias on antud aspekt mõnevõrra rikkalikum. Lisaks eelmainitud kahele lisatakse vormi poolest veel praktiline õpe, mis tähendab õpperuumidest väljumist ning reaalselt harjutamist. Diplomitöö autor on veendumusel, et teooria sidumine praktikaga aitab üsna tõhusalt õpitut kinnistada ning lõpptulemus on üsna tõenäoliselt parem. Belgia koolitajad pühendavad ühe õppepäeva üksnes

praktilisele poolele. Antud printsiibi rakendamist peaks kaaluma ka Eesti koolitajad. Jaotatud materjalide puhul on nii Eestis kui ka Belgias kasutusel loengute kokkuvõtvate materjalide jagamine osalejatele. Soovituslik on iseseisvalt märkmete lisamine jagatud materjalidesse. Eelkoolituse printsiip ei ole kummagis riigis kasutuses.

Kui Eesti koolitajad kasutavad eksami korralduses kirjalikku vormi, kus lisaks küsimustikule on lisatud turvakava koostamine, siis Belgia koolitajad on eeltoodule lisanud näidisjuhtumine lahendamise, mida tuleb ka suuliselt kaitsta. Näidisjuhtumi edukas lahendamine tõendab eelkõige seda, et koolitatu on omandanud vajalikud teadmised ning suudab ka reaalselt oma kohustusi täita. Antud lähenemist peaks kaaluma ka Eestis toimuvate maantee- ja raudteeveo ohutusnõunike koolituste eksami korralduse täiendamiseks.

Kui Eestis toimuvate koolituste eksamite juures on lubatud kasutada koolitusmaterjale ning Internetti, siis Belgias on antud parameeter mõnevõrra rangem. Olenevalt koolitusest on lubatud kasutada kas *RID* või *ADR* veo eeskirja ning teemat puudutavaid riiklikku seadusandlust. Diplomitöö autor leiab, et antud lähenemine peaks kohe kindlasti olema rakendatud ka Eestis toimuvate koolituste eksami korraldusse, kuna see näitab eelkõige eksaminandi iseseisvust ning oskust teemakohaseid materjale kasutada. Nii Belgias kui ka Eestis on läbimise protsent identne, sisend on võetud asjakohastes direktiivides sätestatud infost. Järelkoolituse printsiipi ei rakendada kummagis riigis.

Diplomitöö autorile tekitab enim kahtlusi Eesti koolituste eksami kestus. Praktika näitab, et eksam esitatakse komisjonile maksimaalselt ühe tunni jooksul. Pidades silmas asjaolu, et nii *RID*, *ADR*, kui ka *SMGS* lisa 2 ohtlike kaupade veo eeskirjad on üsna mahukad dokumendid, on komisjonil üsna raske hinnata potentsiaalse ohutusnõuniku kompetentsi ning arusaama teemast pärast ühetunnist teadmiste kontrolli. Tasub kaaluda eksamite täiendamist ning tõhustamist.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2000/18 seab kohustuse koostamaks eksamil esitatavate küsimuste komplekti. Antud ülesanded on suunatud pädevale asutusele või eksamineerimisasutusele. [29: art 3 p 4]

Diplomitöö autorile teadaolevalt antud kohustust hetkel täidetud pole.

Samuti ütleb eelmainitud direktiiv, et iga liikmesriik esitab komisjonile korrapäraselt küsimuste komplekti, millest komisjon teatab ka teisi liikmesriike. [*Ibid.*: art 3 p 4]

Diplomitöö autor leiab, et juhul kui pädevad asutused pole antud kohustust veel täitnud, siis peaks seda kindlasti tegema. Koostöö suurendamine komisjoniga ei saa omada negatiivseid tagajärgi. Direktiiv ütleb üsna selgelt, et komisjon teeb liikmesriikide küsimused kättesaadavaks ka teistele liikmesriikidel. Antud printsiip aitab kohe kindlasti rikastada ka Eesti koolitajate küsimuste komplekti ning sellest tulenevalt rikastada koolitusi. Otsene mõju on ka ohutusnõunikele endile, kelle teadmised on pärast koolituse läbimist pädevamad, mis omakorda parendab üleüldist ohutustaset ohtlike kaupade transpordil.

3.3.2 Ohutusnõuniku koolituskursused läbinute arv Eestis

Järgnevas tabelis (vt tabelit 6) on välja toodud Tallinna Tehnikakõrgkoolis maantee- ja raudteeveol töötava ohutusnõuniku kursusel osalejad perioodil 2003-2013.

Tabel 6

TKTK maantee- ja raudteeveol töötava ohutusnõuniku kursusel osalejad perioodil 2003-2013 [45: autori poolt koostatud tabel]

AASTA	KOOLITUSKURSUSE LÕPETANUD
2003	7
2004	14
2005	33
2006	12
2007	26
2008	35
2009	21
2010	30
2011	15
2012	19
2013	32
KOKKU	244

Päästeametile teadaolevalt on Eestis 60 suurõnnetuse ohuga ja 523 ohtlikku ettevõtet. [46]

Samas ei saa kindel olla, et kõikidel nendel ettevõtetel peab olema maantee- või raudteeveol töötava ohutusnõuniku tunnistusega tööline. Täiendavat uurimist tasuks teha, kas kõik ohtliku kemikaali käitlemisega, sealhulgas ekspedeerijad, kuuluvad ohtlike ettevõtete nimekirja ning kas neil on ametisse määratud ohutusnõunik.

Mainimist vajab asjaolu, et tabelis (vt tabelit 6, lk 49) toodud arvud sisaldavad ka ohutusnõunike täiendkoolitusi läbinute arvu. Tulenevalt eeltoodule leiab diplomitöö autor, et koolitatud ohutusnõunike koguarv Eestis on toetudes reaalsele olukorrale üsna madal.

Tunnistus kehtib viis aastat. Tunnistuse kehtivusaega pikendatakse pädeva asutuse poolt järgmiseks viieks aastaks, kui tunnistuse omanik on aasta jooksul enne tunnistuse kehtivusaja lõppemist läbinud vastava täienduskoolituse ja edukalt sooritanud eksami. [39: § 13]

Tuginedes eeltoodule soovib diplomitöö autor välja tuua kaks seisukohta, mis kirjeldavad võimalikku probleemi:

- 1) kõik ohtlike veoste autoveo, raudteeveo, siseveeteede veo või sellega seotud ohtlike veoste pakkimise, laadimise, täitmise või mahalaadimisega ettevõtjad pole teadlikud neile seadusega määratud kohustusest määrata ohutusnõunik;

Näitena võib tuua maanteevedude ekspedeerimisega tegelevad ettevõtjad, kes veavad ka ohtlike kaupsid. Taoliste ettevõtjate arv on Eestis üsna suur.

- 2) ühel ohutusnõunikul on väga palju ettevõtjaid, keda ta nõustab ning tagab tegevuste ohutu läbiviimise.

Liikmesriikides on esinenud olukordi, kus üks ohutusnõunik on määratud rohkem kui 100-s ettevõttes. [44]

Mida rohkem ettevõtteid ühe ohutusnõuniku teenuseid kasutab, seda suurem on tõenäosus, et ta on eelkõige bürokraatlikel põhjustel tööle võetud. Antud olukord tõstab esile teatud täiendavaid riske.

Ohutusnõuniku ülesanne on kõigi kohaste vahendite ja tegevustega ning kooskõlas kehtivate nõuetega tagada ohtlike veostega seotud tegevuste võimalikult ohutu läbiviimine. [39: § 3 lg 1]

Tuginedes eeltoodule võime järelalusena välja tuua asjaolu, et tulenevalt töökoormusest ei pruugi ohutusnõuniku töö olla piisavalt efektiivne. Antud asjaolu on võimalik välistada limiteerides ühe ohutusnõuniku „portfelli“ kuuluvate ettevõtjate arvu. Niisamuti aitab ka autori poolt koostatud vorm (vt tabelit 4, lk 44-45) antud olukorda paremini kaardistada ning võtta vastu vajalikke otsuseid parendamaks üldist ohutustaset ohtlike kaupade maantee- ja raudteevedudel.

4 AUTORIPOOLSED SOOVITUSED JA ETTEPANEKUD

Tuginedes eeltoodud analüüsidele ning järeldustele soovib diplomitöö autor tuua välja endapoolsed soovitused ning ettepanekud, mida on võimalik reaalselt töösse rakendada ning mis peaksid pikas perspektiivis tõstma ohutusnõunike pädevust ja seeläbi parendama üldist ohutustaset ohtlike kaupade maantee- ja raudteevedudel.

Soovitused ning ettepanekud on järgnevad:

- 1) Majandus- ja Kommunikatsiooniministri 3. aprilli 2003. a määruse nr 56 „Ohutusnõuniku koolituse õppekava, kutseoskuskõnõud ja koolitustunnistuse vorm“ eelnõu algatamine. Tuleks luua töögrupp, kuhu kuuluvad esindajad Tehnilise Järelevalve Ametist, Maanteeametist ning Tallinna Tehnikakõrgkoolist. Arutellu tuleks võtta eelnimetatud määruse rangemaks muutmist. Eelkõige tasuks luubi alla võtta eksami korralduse paragrahv. Diplomitöö autori soovitus on täiendada seda vastavalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 1996/35 II lisas (vt lisa 2, lk 63-65) sätestatule. Antud täiendus aitab koolituste korraldajatel laiendada oma eksamiküsimuste amplituud ning tõsta koolituse läbinute pädevust;
- 2) Tehnilise Järelevalve Ameti, Maanteeameti ning Tallinna Tehnikakõrgkooli koostöö suurendamine ohutusnõunike koolituste ning eksamite korraldamisel. Diplomitöö autor soovib esimese sammuna luua ühine küsimuste komplekt. On teada, et paljud küsimused ei kattu maantee- ja raudteevedude ohutusnõunike eksamites, kuid baasküsimuste ühildamise osa on kindlasti teostatav. Samuti tuleks küsimuste komplekt saata komisjoni nagu seda näeb ette Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2000/18;
- 3) Tallinna Tehnika Kõrgkool peaks kaaluma *IRU* akadeemiaga liitumist [47]. Antud momendil on Eestis liitunud nendega ainult ERAA ning koolitusi pakub nendega koostöös OÜ Autojuhi Koolitus. *IRU* akadeemiaga ühinemine ja nendelt akrediteeringu saamine tagab ligipääsu ühiskasutatavale süsteemile, kus on suur hulk materjale, mida koolituste korraldamiseks kasutada saaks. Samuti pakuvad nad „Treeni treenerit“ programmi, kus

väljaõpet tehakse juba olemasolevatele koolitajatele. Kuigi tegemist on autojuhtidele suunatud materjalidega, on neid siiski võimalik rakendada ka maantee- ja raudteevedudel töötavate ohutusnõunike koolituste ning eksamite korraldamisel. Antud soovitus on diplomitöö autori poolt väga pinnapealselt lahti kirjutatud ning huvi korral peaks Tallinna Tehnikakõrgkool teema ise täpsema luubi alla võtma;

- 4) Muudatuste rakendamine „Ohutusnõuniku koolituse õppekava, kutseoskuskõuded ja koolitustunnistuse vorm“ määruse paragrahv 3 lõikes 3, kus tuleks kasutusele võtta kohustuslik aastaaruande plank (vt tabelit 4, lk 44-45) ning sätestata aruande ajaline esitamistähtaeg pärast iga perioodi lõppu pädevale asutusele kohustuslikus korras. Samuti tuleks sätestada piirang ohutusnõunikele nende „portfelli“ kuuluvate ettevõtete arvu osas;
- 5) Koostöös Tehnilise Järelevalve Ameti, Maanteeameti ning Tallinna Tehnikakõrgkooliga eelning järelkoolituste süsteemi väljatöötamine. Kasutada tuleks juba Tallinna Tehnikakõrgkooli Moodle internetiplatvormi ning luua sinna uus kursuste kategooria nimega „Ohutusnõunike koolitused“. Kõikidele koolitustel registreerinutele luuakse eelnimetatud keskkonda kasutaja ning enne koolitusele minemist tuleb iseseisvalt läbida baasprogramm, millele järgneb ka test. Diplomitöö autor leiab, et antud lähenemist kasutades on võimalik välistada olukorda, kus suvaline isik tänavalt võib pärast nelja koolituspäeva ning eksami läbimist pidada ennast pädevaks ohutusnõunikuks. Koolitusele läbinutele jääb kasutajatunnus alles. Eelnimetatud keskkonda tasub ideaalis koondada kõik Eestis tegutsevad ohutusnõunikud ning antud teemaga seotud pädevad spetsialistid. Tekib ka nii-öelda järelkoolitus, mis avaldub antud keskkonnas teemaga seonduvate artiklite ja muu vajaliku avaldamisega. Samuti on avatud elav arutelu kasutajate ning pädevate spetsialistide vahel. Tasub kaaluda minimaalse aastamaksu rakendamist kasutajatele, kes soovivad ekspertidelt oma küsimuste osas nõu saada. Diplomitöö autor leiab, et antud printsiibi rakendamine aitab oluliselt tõsta ohutusnõunike pädevust ning seeläbi ennetada mingi maandada ohtlike kaupade vedudel tulenevaid riske;
- 6) Koolituste rikastamise puhul tasuks kaaluda praktilise poole lisamist. Koolitusel osalenud viiakse reaalselt õpperuumidest välja, kus õpitud teooria rikastatakse praktilise poolega. See võib tähendada koolituste kestusele ühe päeva lisamist ning sellest tulenevalt ka hinnatõusu, kuid diplomitöö autor leiab, et antud printsiip aitab kindlasti ohutusnõunike pädevuse tõstmisele kaasa.

KOKKUVÕTE

Antud diplomitöö on üles ehitatud järgides põhimõtet, et ka teemavälistele lugejatele oleks sõnum võimalikult selgesti edasi antud. Töö esimene osa selgitab ohtlike kaupade transpordi ning sellega seonduvate rahvusvaheliste seadusandluste ning regulatsioonide kujunemist. Samuti tehakse ka ülevaade ohtlike kaupade transpordi koostööorganisatsioonidest, milledega ka Eesti on vähemal või rohkemal määral seotud. Nendeks on ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe (ADR), Raudteede Koostööorganisatsioon (OSJD) ning Rahvusvaheliste Raudteevedude Valitsustevaheline Organisatsioon (OTIF). Autori panus antud osas on väga mahukate materjalide läbitöötamine ning struktuurjooniste koostamine.

Diplomitöö teine osa astub sammu lähemale antud teema tuumikule. Käsitletakse lähemalt ohtlike kemikaalide klassifitseerimise ja märgistamine ülemaailmset harmoniseeritud süsteemi üldpõhimõtteid. Antud osa aitab lugejal paremini mõista kemikaalide olemust ning sellest tulenevalt nende liigitust ja sellega kaasnevaid täiendavaid parameetreid. Ühtse süsteemi loomine aitab paremini erinevatel riikidel mõista ning tõlgendada ohtlikke kaupsid ning sellest tulenevalt ka minimeerida võimalikke tekkivaid riske, mille mõju võib kolmandatele isikutele, keskkonnale või varale olla üsna märkimisväärne.

Töö kolmas osa, milles diplomitöö autor püüab nii praktilise kui ka teoreetilise uurimustööga leida kinnitust sissejuhatuses püstitatud hüpoteesile - ohutusnõunike pädevuse tõstmine aitab oluliselt kaasa ohtlike kaupade veol kaasnevate riskide maandamist ning seeläbi tõsta üldist ohutustaset antud valdkonnas. Diplomitöö autori panus seisneb läbi isikliku kogemuse ohutusnõunike koolituste analüüsimises, Eesti ning Belgia ohutusnõunike koolituste korraldajatega küsimustiku läbiviimises, teemaga haakuvate mahukate direktiivide, konventsioonide ning riiklike seadusandluste analüüsimises ja tuginedes läbi töötatud infole teha omapoolsed järeldused igas empiirilises peatükis toodud teemale.

Tuginedes eeltoodud järeldustele tehakse diplomitöö neljandas peatükis reaalselt töösse rakendatavad soovitusel ning ettepanekud. Eeltoodud ettepanekutest ja soovitustest võib otsene

kasu olla ohutusnõunike koolituste korraldajatele, koolitajatele ning pädevatele asutustele. Kaudne kasu on Eesti Vabariigile ning ühiskonnale, kuna ohutusnõunike pädevuse tõstmine aitab kaasa üldise ohutustaseme parendamisele ohtlike kaupade vedudel. Kuigi ohtlike kaupadega seotud õnnetuste arv on Eestis üsna väike võib siiski täheldada avalikkuse muret antud teemal. Arendades koostööd riiklikul tasandil võib minimeerida kaasnevaid probleeme ning suurendada ohutust.

SUMMARY

The topic of this current thesis is - „Gaining overall safety in the field of Dangerous Goods road and rail transport by improving the competence of Safety Advisers“. Dangerous Goods Safety Adviser (further on DGSA) was firstly mentioned in international law in the year of 1996. DGSA is to be assigned in acts of road, rail, inland waterways transport or handling of dangerous goods. Main tasks of a DGSA are with all applied means, actions and in accordance with existing requirements to assure most safest actions related to dangerous goods procedures.

The role of DGSA is underestimated and the related trainings are quite often attended because of bureaucratic reasons and candidates do not understand the consequences their action or inaction could possibly have. This current matter could be improved by developing the compulsory trainings for DGSA-s. Having in mind the fact that transport of dangerous goods vast and detailed area, then it's quite clear, that merely passing the trainings can't ensure the procurement of necessary skills and knowledge.

The aim of this thesis to analyze the directives, conventions and national legislation that regulate obligations and role of DGSA-s. Second part of the analysis will consist the DGSA trainings in Estonia and Belgium. Belgium has a long theoretical and practical experience in the field of dangerous goods transportation. A point of comparison will be created with the aforementioned countries, to see whether there is something to take over or not.

The hypothesis on this thesis is following – gaining the competence of DGSA-s will help to minimize the risks of transport of dangerous goods and thereby to improve the overall safety in that field.

To get an answer to the hypothesis the following tasks and questions have been set up:

- 1) passing the ADR basic course and tank truck additional course;
- 2) passing the DGSA courses for road and railway transport;

- 3) carrying out a survey research with the DGSA course organizers from Estonia and Belgium;
- 4) finding out which international regulations, conventions and national legislations regulate the transport of dangerous goods and DGSA-s;
- 5) finding out how many DGSA-s have been trained in Estonia;
- 6) finding out if there are any improvements to make in the DGSA courses in Estonia;
- 7) analyzing the collected data, make conclusions and suggestions.

The made analyze led to the following conclusions and suggestions:

- 1) Estonian Technical Surveillance Authority, Estonian Road Administration and the TTK University of Applied Sciences should intensify co-operation in the area of DGSA-s. The national legislation should be changed in the point of examinations;
- 2) Estonian Technical Surveillance Authority, Estonian Road Administration and the TTK University of Applied Sciences should consider of putting together a common question bank and sending it to the European Commission as the directive 2000/18 foresees;
- 3) TTK University of Applied Sciences should join the IRU Academy, which offers the „Train the trainer“ programme for lecturers;
- 4) Estonian Technical Surveillance Authority, Estonian Road Administration and the TTK University of Applied Sciences should consider putting together a pre- and aftertraining internet platform for DGSA-s;
- 5) a standard form for DGSA annual report should be implemented in the national legislation with the timeframe for presenting it each year;
- 6) the maximum amount of consulted companies of each DGSA should be fixed and implemented in the national legislations;
- 7) the DGSA courses should consist of one practical day on the field with real exercises related to the area of transport of dangerous goods.

The aforementioned suggestions and recommendations could have a positive direct impact on the DGSA course organizers, lecturers and competent authorities. Secondly an indirect positive impact would be for Estonia and its society, as gaining competence of DGSA-s will help to improve the overall safety in the field of dangerous goods transportation. Although the amount of serious related incidents are rather low the concerns of the society is still remarkable. Intensifying the co-operation

on the national level will help to minimize the risks and gain safety in the field of dangerous goods transportation.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

- [1] A. Mullai, Maritime Transport and Risks of Packaged Dangerous Goods, Turku: DaGoB Publication, 2006.
- [2] M. Suominen, Summary of Evaluation of EU Policy on the Transport of Dangerous Goods since 1994, Turku: DaGoB Publication, 2006.
- [3] L. Ojala, S. Nummila, M. Suominen, T. Solakivi ja J. Raitio, DaGoB Summary Report NEW, Turku: DaGoB Publication, 2007.
- [4] Hädaolukorra seadus, 2009.
- [5] „Evaluation of EU Policy on the Transport of Dangerous Goods since 1994,“ 1994. [Võrgumaterjal]. [Kasutatud 04. jaanuar, 2014]
- [6] „www.unece.org,“ United Nations Economic Commission for Europe, [Võrgumaterjal]. Available: <http://www.unece.org/trans/main/dgdb/ac1/ac1age.htm>. [Kasutatud 12. jaanuar, 2014]
- [7] „www.unece.org,“ United Nations Economic Commission for Europe, [Võrgumaterjal]. Available: http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_e.html. [Kasutatud 12. jaanuar, 2014]
- [8] „ADR - Road map for accession and implementation,“ 2013. [Võrgumaterjal]. [Kasutatud 27. jaanuar, 2014]
- [9] Ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe (ADR)¹, 1957.
- [10] „www.en.osjd.org,“ Organisation for Co-operation between Railways, [Võrgumaterjal]. Available: http://en.osjd.org/statico/public/en?STRUCTURE_ID=5050. [Kasutatud 29. jaanuar, 2014].
- [11] „www.en.osjd.org,“ Organisation for Co-operation between Railways, [Võrgumaterjal]. Available: http://en.osjd.org/statico/public/en?STRUCTURE_ID=5113. [Kasutatud 10. veebruar, 2014].
- [12] J. Suursoo, Transpordisüsteemide logistika ja ekspedeerimine, Tallinn: Tallinna Tehnika Kõrgkool, 2010, p. 70.

- [13] „Lisa 2, ohtlike kaupade veo eeskiri; mille aluseks on rahvusvaheline raudteekaubaveo kokkulepe (SMGS), I köide,“ 2011. [Võrgumaterjal]. [Kasutatud 20. veebruar, 2014].
- [14] „www.europa.eu,“ European Union, [Võrgumaterjal]. Available: http://europa.eu/about-eu/countries/index_en.htm. [Kasutatud 03. märts, 2014]
- [15] „www.otif.org,“ Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail, [Võrgumaterjal]. Available: <http://www.otif.org/en/about-otif/general-information.html>. [Kasutatud 04. märts, 2014].
- [16] „www.otif.org,“ Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail, [Võrgumaterjal]. Available: <http://www.otif.org/en/about-otif/list-of-member-states.html>. [Kasutatud 05. märts, 2014].
- [17] J. Suursoo, Ekspedeerija käsiraamat, Tallinn: Tallinna Tehnikakõrgkool, 2000, p. 36.
- [18] Rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga ühinemise seadus, 2004.
- [19] Kemikaaliseadus¹, 1998.
- [20] Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EÜ) nr 1272/2008, 2008.
- [21] Ohtlike veoste nimekiri ÜRO numbrite järjestuses, 2001.
- [22] „www.unece.org,“ United Nations Economic Commissions for Europe, [Võrgumaterjal]. Available: <http://www.unece.org/trans/danger/publi/ghs/pictograms.html>. [Kasutatud 13. märts, 2014].
- [23] A. Talvari, Ohtlikud ained. II trükk, Tallinn: Sisekaitseakadeemia, 2006, p. 25-30.
- [24] Ohtlike kemikaalide identifitseerimise, klassifitseerimise, pakendamise ja märgistamise nõuded ning kord¹, 2004.
- [25] T. Mägi, ADR-põhikursus + ADR-paakautokursus. [Koolitus]. 02.-04. jaanuar, 2014.
- [26] Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 94/35/EÜ, 1994.
- [27] Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 96/49/EÜ, 1996.
- [28] Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 96/35/EÜ, 1996.
- [29] Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2000/18/EÜ, 2000.
- [30] Raudteeseadus, 2003.
- [31] Rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkulepe (SMGS), 1951.
- [32] Rahvusvahelise raudteeveo konventsiooniga ühinemise seadus, 2004.
- [33] Autoveoseadus¹, 2000.
- [34] Ühinemine ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppega (ADR), 1996.

- [35] „www.just.fgov.be,“ Federale Overheidsdienst Justitie, [Võrgumaterjal]. Available: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=2006070536&table_name=loi. [Kasutatud 28. märts, 2014].
- [36] „www.mnt.ee,“ Maanteeamet, [Võrgumaterjal]. Available: <http://www.mnt.ee/index.php?id=12919>. [Kasutatud 28. märts, 2014].
- [37] „RID - Ohtlike kaupade rahvusvahelise raudteeveo määrus, I OSA,“ aasta. [Võrgumaterjal]. [Kasutatud 28. märts, 2014].
- [38] Ohtlike veoste autoveo eekiri1, 2001.
- [39] Ohutusnõuniku koolituse õppekava, kutseoskusnõuded ja koolitustunnistuse vorm¹, 2003.
- [40] „www.tktk.ee,“ Tallinna Tehnikakõrgkool, [Võrgumaterjal]. Available: http://www.tktk.ee/kursuste_valdkond/transpordivaldkonna-kursused/. [Kasutatud 29. märts, 2014].
- [41] Maanteeveol töötava ohutusnõuniku koolitus Tallinna Tehnikakõrgkoolis. [Juhendaja läbitud koolitus]. 25. november – 28. november 2013
- [42] Raudteeveol töötava ohutusnõuniku koolitus Tallinna Tehnikakõrgkoolis. [Autori läbitud koolitus]. 03. veebruar – 06. veebruar 2014.
- [43] Läbiviidud küsitlus ohutusnõunike koolitajatega Eestis (vt lisa 3). [Küsitlus]. Veebruar, 2014.
- [44] Läbiviidud intervjuu ohutusnõunike koolitajatega Belgias (vt lisa 4). [Intervjuu]. 15. veebruar, 2014.
- [45] A. Udumäe, Avatud Kõrgkooli juhataja Tallinna Tehnika Kõrgkoolis, TKTK maantee- ja raudteeveol töötava ohutusnõuniku kursusel osalejad perioodil 2003-2013 [Elektroone kirjavahetus]. 08. mai, 2014.
- [46] „Suurõnnetuse ohuga ettevõtted,“ [Võrgumaterjal]. [Kasutatud 01. mai, 2014].
- [47] „www.iru.org,“ International Road Transport Union, [Võrgumaterjal]. Available: http://www.iru.org/en_academy_train_the_trainer. [Kasutatud 02. mai, 2014].

Lisa 1. Ohtlike veoste veo ohutusnõuniku väljaõppe tunnistuse vorm

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. aprilli

2003. a määruse nr 56 „Ohutusnõuniku

koolituse õppekava, kutseoskuskõuded ja

koolitustunnistuse vorm“

lisa 2

Tunnistus nr:

Tunnistuse väljaandnud riigi tunnus:

Perekonnanimi:

Eesnimi(ed):

Isikukood või sünniaeg ja -koht:

Omaniku allkiri:

Tunnistuse omanik on saanud kohase väljaõppe. Tunnistus on kehtiv kuni töötamisel ettevõtja juures, kes veab ohtlikke veoseid või kes teostab ohtlike veostega seotud peale- ja mahalaadimist:

- a) maanteeveol
- b) raudteeveol
- c) siseveetee veol

Välja antud: poolt

Kuupäev: Allkiri:

Pikendatud kuni: Kelle poolt:

Kuupäev: Allkiri:

Lisa 2. Ettevõtja tegevusest tulenevad nõustaja kohustused (eksamiküsimuste teemad)

Koolitustunnistuse saamiseks vajalikud teadmised peavad hõlmama vähemalt järgmist.

I. Üldised ennetus- ja ohutusmeetmed:

- teadmised ohtlike kaupadega seotud õnnetuste tagajärgedest;
- teadmised õnnetuste peamistest põhjustest.

II. Transpordiliike käsitlevad siseriiklike õigusaktide sätted, ühenduse normid, rahvusvahelised konventsioonid ja lepingud,

eelkõige seoses järgmisega:

1. Ohtlike kaupade liigitamine:

- lahuste ja segude liigitamise menetlus;
- ainete kirjeldamise süsteem;
- ohtlike kaupade klassid ja nende liigitamise põhimõtted;
- transporditavate ohtlike ainete ja kaupade laad;
- nende füüsikalised, keemilised ja toksikoloogilised omadused.

2. Põhinõuded pakenditele, kaasa arvatud paagid, paakkonteinerid jne:

- pakendiliigid, kodifitseerimine ja märgistamine;
- pakendamisnõuded ja ettekirjutused pakendi testimiseks;
- pakendi olukord ja korrapärased kontrollimised.

3. Ohutähised ja -märgised:

- märgistus ohumärgisel;
- ohumärgiste kohaleasetamine ja eemaldamine;
- sildistamine ja märgistamine.

4. Veodokumentides sisalduvad viited:

- veodokumendis sisalduv teave;
- kaubasaatja vastavusdeklaratsioon.

5. Kaubasaatmisviis ja lähetamiskiirangud:

- täiskoorem;
- mahtkaupade vedu;
- mahtkaupade vedu suurtes konteinerites;
- konteinerveod;
- veod kinnitatud ja teisaldatavates tsisternides.

6. Reisijatevedu.

7. Segalastiga seotud keelud ja ettevaatusabinõud.

8. Ainete eraldamine.

9. Veetavate koguste piirmäärad ja vabastatud kogused.

10. Käitlemine ja lastimine:

- pealelaadimine ja mahalaadimine (täitemäärad);
- lasti paigutamine ja segregeerimine.

11. Puhastamine ja/või degaseerimine enne pealelaadimist ja pärast mahalaadimist.

12. Personal: tööalane koolitus.

13. Sõidudokumendid:

- veodokument;
- kirjalik juhend;
- sõiduki tüübikinnitustunnistus;
- sõidukijuhi koolitustunnistus;
- siseveetranspordi alase koolituse tunnistus;
- koopiad võimalikest eranditest;
- muud dokumendid.

14. Tööohutusjuhendid: tööohutusjuhendite rakendamine ja juhi kaitsevarustus.

15. Järelevalvekohustused: parkimine.

16. Liiklus- ja navigeerimiseeskirjad ja -kiirangud.

17. Saasteainete heitkogused eksploatatsiooni käigus ja avariide tagajärjel.

18. Transpordiseadmetega seotud nõuded.

Lisa 3. Eesti ohutusnõunike koolitajatele saadetud küsimustik

Olen Tallinna Tehnikakõrgkooli diplomand, kes soovib Teie poole pöörduda seoses enda lõputöö empiirilise uuringu andmete kogumisega. Oma lõputööga soovin välja tuua konkreetsed soovitused ohtlike kaupade maantee- ja raudteeveo ohutusnõunike koolituste edasiarenduseks Eestis, võttes eeskujuks Belgia koolitajate eelpool nimetatud koolituste metoodika ning endapoolsed ettepanekud.

Oma küsimustiku koostamisel olen lähtunud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivides 1996/35/EÜ („Ohtlike kaupade maantee-, raudtee- või siseveevedude ohutusnõustajate määramise ja kutsequalifikatsiooni kohta“) ja 2000/18/EÜ („Ohtlike kaupade maantee-, raudtee- või siseveevedude ohutusnõustajate eksami miinimumnõuete kohta“) ning majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi määruses nr 56 („Ohutusnõunike koolituse õppekava, kutseoskuskõnõud ja koolistustunnistuse vorm“) sätestatut.

Ohtlike kaupade veost tulenevad riskid kuuluvad oma kategoorialt kindlasti märkismiväärse ohukategooria alla, seetõttu peaks pidevalt antud teemal mõtlema edasiarendustele ennetades seeläbi võimalikke õnnetusi, mis võiksid põhjustada ohtu isikutele, varale või keskkonnale. Ohutusnõunikud on ohtlike kaupade veo transpordiahela üheks esimeseks lüliks, kelle peamiseks ülesandeks on kõigi kohaste vahendite ja tegevustega ning kooskõlas kehtivate nõuetega tagada ohtlike veostega seotud tegevuste võimalikult ohutu läbiviimine. Leian, et Teie vastustel ja ettepanekutel on suur kaal tagamaks ennetuslik tegevus ohtlike kaupade veol maan- ja raudteedel Eesti territooriumil.

Juhul, kui soovite, et Teie vastused ja ettepanekud oleksid anonüümsed, siis palun andke mulle sellest teada ning seejärel kinnitan, et kasutan saadud andmeid üksnes eesmärgina teostada antud uuring edukalt.

Täiendavatele küsimustele olen valmis vastama Teile sobival ajal.

Ette tänades

Madis Põrk

KÜSIMUSED:

1. Palun kirjeldage ohtlike kaupade maantee- ja raudteeveol töötava ohutusnõunike koolituste kestust, ülesehitust, metoodikat(jaotatud materjalid jne) ja eksamikorraldust(millised abivahendid on lubatud kasutamiseks jne).

2. Euroopa Parlamendi direktiiv 2000/18/EÜ nõuab, et küsimuste kogumi olemasolu ohtlike kaupade veol töötava ohutusnõunike koolituste eksamite küsimustepangas. Palun täpsustage, mitu küsimust on Teie küsimuste pangas?’

3. Direktiivi kohaselt on liikmesriikidele seatud kohustus saata oma küsimused Euroopa Komisjoni. Kas olete antud kohustuse täitnud ning millal viimati uuenduse saatsite?

4. Mitmele küsimusele peab eksaminant vastama ja mis on lävend läbimiseks protsentides?

5. Millised küsimusi te eksami jaoks kasutada (palun täpsustage, kui suur osa küsimuste kogumist moodustab iga liik):

- Valikvastustega küsimused

JAH/EI

- Suulised küsimused

JAH/EI

- Probleemilahenduslikud küsimused (õnnetusjuhtumite lahendused eksaminandi poolt)

JAH/EI

6. Kas erapooletuse tagamiseks on loodud eksamikomisjon ning kes on komisjon liikmed?

7. Kas ohutusnõuniku tunnistuse pikendamiseks peavad nad:

- Kordama algse eksami
- Läbima täiendkoolituse
- Mõni teine variant, palun täpsustage.

8. Teiepoolsed ettepanekud tõstmad üleüldist ohutustaset ohtlike kaupade maantee- ja raudteevedudel läbi ohutusnõunike pädevuse tõstmise (eelkõige koolituste ning eksamite sisu parenduse aspektist).

Lisa 4. Belgia ohutusnõunike koolitajatega läbiviidud telefoniintervjuu raamküsimused

Questionnaire – Courses and examinations for DGSA for railway/road transport (define your category) according to European Council Directives 1996/35 and 2000/18.

In relation to the DGSA Directive and DGSA courses and examinations (both DGSA for railway and road transport):

- Please specify the duration, set-up and procedure of the courses (any hand-outs given to participants, videos shown etc) and examinations.
- Directive 2000/18 requires that a compendium of questions is included in your DGSA question bank: How many questions are included in your question bank?
- In relation to the examinations the Directive required member states to submit questions to the Commission, did you supply this information and have you updated it?
- How many questions are given to the examinee during his/her examination and what is the pass mark (percentage)?
- Do you use (please define how big is the percentage of total questions of each):
 - Multiple choice questions Yes/No
 - Oral questions Yes/No
 - Subjective questions Yes/No
 - Has an examination board been established to ensure impartiality of the examinations? Yes/No
- In relation to revalidation are DGSA required to:
 - a) Repeat the initial exam
 - b) Undertake a refresher course
 - c) Other methods, if so please explain
- Your ideas and proposals for gaining the overall safety during the TDG by raising the competence of DGSAs (mostly regarding the DGSA courses and examinations).