

EESTI SADAMATE LIIT

Reg. Nr. 80002220 Aadress: Tallinn 15051, Sadama t.25

Rita Annus
Kantsler
Keskkonnaministeerium

01.02. 2012 nr 1-012

Vabariigi Valitsuse määruse eelnõust

„Nõuded sadama reostustõrje plaani sisule ja reostustõrje tehnikale“

Austatud proua kantsler,
pöördume eelkõige Teie poole, sest käesolevas kirjas toodud tähelepanekud vajaksid Keskkonnaministeeriumi vastavate osakondade juhtide ja spetsialistide suunamist ja juhendamist, sest me näeme eelkõige põhimõttelisi puuduseid teema käsitluses, millest tulenevad muidugi ka paljud tehnilised vead.

Eesti Sadamate Liit tutvus nimetatud määruse eelnõuga pärast Majandus – ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolset tähelepanu juhtimist kooskõlastusprotsessis olevale dokumendile. Oleme MKM-le tänulikud, et õigusloomes jätkuvalt järgitakse Vabariigi Valitsuse poolt kehtestatud Kaasamise Hea Tava põhimõtteid. Kahjuks Keskkonnaministeerium ei kaasanud Sadamate Liitu (ja teisigi seotud isikuid) sadamatele olulise õigusakti ettevalmistamise protsessi. Leiame, et määruse eelnõu on äärmiselt puudulik mitte ainult üksikasjades vaid eelkõige põhimõtteliselt. Seetõttu palume jätkata tööd eelnõu ettevalmistamiseks kaasates kindlasti ka Sadamate Liitu.

1. Määruse eelnõus lähtutakse vaid enam kui kümne kuni kahekümne aasta tagustest HELKOM ja OPRC konventsioonidest, mille tehniline sisu on vananenud mitmete uuenduste tõttu, mis on Euroopas ja Läänemerel kehtestatud ja viimaste aastate jooksul praktikasse juurutatud ning see protsess jätkub. Näiteks topeltpõhjaga ja kahekordse korpusega tankerid; Soome Lahel laiemalt ning Põhje-Eesti rannikualal ja sadamate piirkonnas kaasaegsete laevaliikluse juhtimise süsteemide töölerakendamine. Seega, nii nagu sätestab ka aluseks võetud HELKOM soovitus, tuleks eelkõige lähtuda tänapäevasest riskide analüüsist. See tegevus peaks eelnema nõuete kehtestamisele sadamatele ja terminaalidele. Seda aga tehtud ei ole.
2. Euroopa Liit ei ole analoogseid nõudeid kehtestanud. Soovides tagada Eesti rannikumere puhtus ja keskkonnaohutus, tuleks siiski tutvuda Euroopa mereriikide praktikaga, erinevad kogemused kaardistada ja seejärel juurutada Eestile sobiv kaasaegne regulatsioon. Käesoleva määruse eelnõu on sisuliselt vaid HELKOM 1999.aastal vastuvõetud soovitus 11/13 vähesel määral redigeeritud koopia, ilma eespoolmainitud analüüsita.
3. Määruse eelnõu seletuskirja punktis 4 selgitatakse määruse mõju. Märgitakse, et selle rakendamisel paraneb turvalisus ja keskkonnakaitse. Palume mõista, et see on võimalik vaid põhjalikult kaalutletud ja praktiliste meetmete korral. Sadamatelt ja sadamaoperaatoritel ülejõu käivate ja ebapraktiliste meetmete nõudmine ei anna mingit positiivset tulemust. Toome allpool mõned näited.
4. Määruse eelnõu seletuskirja punktis 5 selgitatakse, et riik kulusid ei kannaks, sest kulusid kannavad vaid sadama pidajad. Usume, et eelnõu ettevalmistaja oleks teemasse suhtunud oluliselt tõsisemalt, kui eelnõu ettevalmistavas staadiumis oleks kalkuleeritud ka kulusid, kes iganes neid ka kannaks. Väidetavalt on

Keskkonnaministeerium analüüsinud eksperthinnangut 23 olulisema sadama kohta. Märgitakse, et eksperthinnang sisaldas erinevaid puuduseid. Selle hinnangu baasil saaks vast koostada ka kulude analüüsi puuduste kõrvaldamiseks.

Rõhutame, et ilma kulude analüüsita ei ole mõeldav kvaliteetsete tulemuslike riiklike nõuete kehtestamine. Nõudeid saab kehtestada vaid siis, kui kalkulatsioonid näitavad, et tulemus on ootuspärane.

5. Sadamate Liit on teadlik, et Euroopa sadamates käsitletakse reostustõrjet ühistegevusena, kus osaleb sadam (terminaal), munitsipaalvõim ja riik. Oleme jälginud õppuseid välismaal, kus sadamaala ja selle lähiste reostustõrje tegevust korraldab mitte ainult sadam vaid eelkõige munitsipaalüksuse ja riiklikud jõud. 2011. aasta suvel olime vaatlejaks ka Põhja- Eesti Päästeüksuse reostustõrje alasel õppusel. Analüüsides tulemusi leiti, et riiklike ja munitsipaalüksuste võimekust tuleb oluliselt parandada. Sadamate Liidu liikmesettevõtetele jääb määruse eelnõu nõudeid analüüsides tunne, et Eesti üldise reostustõrjevõimekuse tõstmise raskuskese liigub jõuliselt sadamatele, mõtlemata, kas iga ettevõtte eraldi suudaks üldse seda raskust kanda. See ei ole õige, sest rahvusvaheline sellekohane statistika näitab, et merereostused toimuvad valdavalt väljaspool sadamaid ja oluliselt suuremas mahus, kui sadamates. Riikliku reostustõrje alase poliitika väljatöötamisel tuleks meie arvates seda arvestada. Käesoleva määruse eelnõu põhimõtted võiks olla seotud üldise riikliku reostustõrjepoliitikaga.
6. Eelnõu § 1 lg 4 p.3 kohaselt peab reostustõrjeplaan sisaldama andmeid terminaali küllastava suurima naftatankeri suurima küljetanki mahu kohta. Samas § 4 lg 5 p. 2 täpsustab, et skimmerid peavad tagama võimekuse korjata 24 tunni jooksul veepinnalt reostuse mahus, mis võrdub 50% küljetanki mahutavusest. Seda nõuet pole isegi teoreetiliselt võimalik täita : 275 m pikkuse tankeri küljetanki mahutavus on ca. 15 000 t. Sellest 50% on võrreldav 125 tsisternvaguniga (2 rongikoosseisu). Näiteks, sellise vagunkoosseisu ümberlaadimine terminaali mahutitesse pumpade täisvõimsusel kestab ööpäeva. Skimmeritega veepinnalt samasugust tootlikust tagada ei saa.
7. Sadamatelt ja terminalidelt igapäevast nõutakse tehnilist valmisolekut ja võimekust, mida ei suuda kaugeltki täita üks riik ilma partnerite abita ja ka ilma välisabita. Eelmise punkti võrdluseks toome katkendid kehtivast Riiklikust merereostustõrje plaanist :
„Teise astme reostus on merealadel ilmnenud reostus koguses 10-50 tonni...“
„Reostus lokaliseeritakse ja likvideeritakse, rakendades vajaduse korral kogu riiklikku, aga ka naaberriikide ja HELCOM –ressursse“.
„Kolmanda astme reostus (üle 50 tonni) on olukord, mille tagajärg mõjutab oluliselt regionaalset keskkonna seisundit ja normaalset elu- ja majandustegevust ning selle ohjamiseks on vajalik kogu riikliku ressursi ja võimekuse kaasamine. Sõltuvalt reostuse suurusest ja iseloomust võib olla vajalik naaberriikide või laiemalt rahvusvahelise abi kaasamine“.
8. Määruse eelnõus on palju terminoloogilisi vigu. Näiteks, vääralt kasutatakse mõistet „sadama sissesõidutee“, arusaamist ja defineerimist vajaks mõisted „avameresadam“ ja „avamerel asuv terminaal“ ning mitmed muud mõisted ja nendest tulenevad nõuded.

Lugupidamisega

Viktor Palmet
Tegevdirektor