



Lp Yoko Alender
Kliimaministeerium
yoko.alender@kliimaministeerium.ee
info@kliimaministeerium.ee

Lp Hanno Pevkur
Kaitseministeerium
hanno.pevkur@kaitseministeerium.ee
info@kaitseministeerium.ee

Kuupäev digiallkirjas nr 1-7/458

Laevade ohtlike õliseguste jäätmete vastuvõtu piirangud ja nende keskkonnamõjud

Austatud kliimaminister Yoko Alender ja kaitseminister Hanno Pevkur

Seoses 10. märtsil toimunud Reostustõrje Arengukonseptsiooni töögrupi koosolekul käsitletud teemadega juhime tähelepanu probleemile, mis puudutab laevade eksploatatsiooni käigus tekkivate õliseguste jäätmete vastuvõtu piiranguid Eesti vetes. Kehtiv regulatsioon on tekitanud olulise keskkonnamõju ning seab kahtluse alla Eesti pühendumuse MARPOL 73/78 konventsioonist tulenevate kohustuste täitmisele.

Viimase 30 aasta jooksul on merereostuse ennetamisel olnud võtmetähtsusega laevade õliseguste jäätmete vastuvõtt, mida on sadamates ja reidialadel korraldanud reostuskorje väiketankerid. Tegemist on kriitilise meetmega, mis aitab vältida reostusjuhtumeid ja kaitsta merekeskkonda ulatuslike keskkonnakahjude eest. Laevade õliseguste jäätmete vastuvõtmine oli lubatud kogu Eesti iseseisvuse perioodi vältel, kuni selle valdkonna eest riiklikul tasandil vastutas Politsei- ja Piirivalveamet. Amet kehtestas laevade punkerdamise ning ohtlike õliseguste jäätmete vastuvõtu osas ühtsed regulatsioonid, mis tagasid merekeskkonna kaitse ja vastavuse rahvusvahelistele nõuetele.

MARPOL Annex I (igasuguse naftareostuse vältimine ja ennetamine) ning HELCOM-i (alaline Läänemere merekeskkonna kaitse komisjon) regulatsioonid nõuavad riikidelt vastutustundlikku ja ennetavat lähenemist õli- ja naftareostuse vältimiseks. Eestis on selle eesmärgi saavutamiseks üles ehitatud toimiv süsteem, mis põhineb Riigipiiri seaduse § 14 punktide 6 ning punkerdamise laiendatud mõiste alusel.

Probleem

Töögrupi koosolekul viidati Mereväe ülema asetäitja poolt **Riigipiiri seaduse § 14 punktide 6**, mille kohaselt on nende hinnangul välisriigi tsiviillaeval sisemerre sisenemine lubatud ainult punkerdamise eesmärgil. Kehtiv seadus ei käsitle Mereväe täht-tähelisel tõlgendusel õliseguste jäätmete äraandmise võimalust, kuigi merenduses on bunkering ja debunkering ehk õliseguste jäätmete vastuvõtmine omavahel tihedalt seotud ning alluvad samale regulatiivsele raamistikule.

Lisaks on tõstatunud küsimus, kas Euroopa Liidu sanktsioonid mõjutavad õliseguste laevajäätmete vastuvõtmist. Euroopa Nõukogu määrus nr 833/2014 ei käsitle laevajäätmeid kaubana, mistõttu nende vastuvõtmine ei ole seotud sanktsioneeritud kaupade ega tehnoloogiatega. Euroopa Komisjoni varasem kommunikatsioon viitab sellele, et laevade punkerdamist ja õliseguste jäätmete vastuvõttu mõistetakse ühtse protsessina.

Risk riigile ja ettevõtlusele

Kui punkerdamine on lubatud, kuid jäätmekäitlus keelatud, suureneb risk, et jäätmed satuksid merre, mis võib kaasa tuua ulatuslikke keskkonnakahjusid ja mõjuda negatiivselt veekogu toiduahelale.

Samuti on oluline märkida, et Eesti keskkonnaettevõtetel, sealhulgas **AS Tallinna Sadam** tütarettevõtetel, on olemas toimiv õlikorjevõimekus ning laevadelt kogutud õliseguste jäätmete vastuvõtu- ja käitlemissüsteem. Kui kehtivad piirangud jäävad muutmata, seab see ohtu nende ressursside säilitamise ning riigi suutlikkuse reageerida võimalikele kriisiolukordadele. Lisaks jääb juba tänases situatsioonis Eesti riigil ja ettevõtetel saamata märkimisväärne jäätmekäitlusest tulenev eksporditulu.

Et vältida keskkonnakahjusid ja tagada Eesti vastavus rahvusvahelistele konventsioonidele, palume ministeeriumidel:

- 1.Selgitada kehtivate piirangute õiguslikke ja praktilisi põhjendusi.
- 2.Vajadusel algatada Riigipiiri seaduse § 14 p 6 täiendamine, lisades sõna "punkerdamine" järel täienduse "ja laevade õliseguste jäätmete vastuvõtmine".
- 3.Töötada välja pikaajaline strateegia merereostuse ennetamiseks, arvestades erasektori kompetentsi ja olemasolevat infrastruktuuri.

Regulatsiooni korrigeerimine aitaks säilitada Eesti võimekuse ennetada merereostust, täita MARPOL 73/78 konventsioonist tulenevaid kohustusi ning tagada, et Eesti merenduspoliitika vastab rahvusvahelistele keskkonnakaitse põhimõtetele.

Ootame teie seisukohti ja ettepanekuid edasisteks sammudeks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Valdo Kalm

juhatuse esimees

Kontakt:

AS Tallinna Sadam tütarettevõtte AS Green Marine

Indrek Kajakas, juhatuse liige

indrek.kajakas@greenmarine.ee

Tel 53491787