



KLIIMAMINISTEERIUM

Andres Valgerist
Logistika ja Sadamate Liit
info@logisticsports.ee

Teie 07.08.2026

Meie 11.09.2026 nr 16-3/26/3007-2

Vastus päringule riigi valmisoleku kohta reostustõrjeks merel ja laevatatavatel siseveekogudel

Austatud Andres Valgerist

Vastus 7. augusti 2026 pöördumisele, milles tõstatatakse Eesti merereostustõrje valmisoleku ning rahvusvahelise ja lepingulise abi kaasamise küsimused. Kuna päring sisaldab mitmeid küsimusi, mis puudutavad eri valitsemisalasid, on vastus üles ehitatud Teie kirja struktuuri järgides. Tolli- ja piiriületusküsimustes (osa 5) on pädev asutus Maksu- ja Tolliamet, kellega tuleb konkreetsed formaalsused eelnevalt kooskõlastada.

1. Sissejuhatavad täpsustused EMSA ja OSRL rollide kohta

Enne üksikküsimustele vastamist peame vajalikuks täpsustada kahte Teie kirjas esitatud lähtekohta, kuna neist sõltub kogu ülejäänud käsitus.

1.1. Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA)

Teie kirjas on märgitud, et Euroopa Liit otsustas anda reostustõrje EMSA pädevusse ning et EMSA on moodustanud operatiivse tegevusvõimekusega üksusi ja tugipunkte. See ei vasta kehtivale õiguslikule ja korralduslikule olukorrale.

Reostustõrje korraldamine on ja jääb rannikuriigi pädevusse. See tuleneb ÜRO mereõiguse konventsioonist, MARPOL-i ja OPRC konventsioonist ning Eesti puhul veeseadusest ja Kaitseväe korralduse seadusest, mille kohaselt kuulub Kaitseväe ülesannete hulka merereostuse avastamise ja likvideerimise korraldamine Eesti merealal (§ 3 lg 1 pt 4⁸). EMSA-l ei ole ega saa olla juhtimispädevust liikmesriigi merealal.

EMSA roll on täiendav ja taotluspõhine. EMSA ei oma ise laevu ega mehita üksusi, vaid on sõlminud raamlepingud laevaoperaatoritega ja varustusladude käitajatega. Abi antakse üksnes liikmesriigi pädeva asutuse taotlusel ja liikmesriigi operatiivjuhtimise alluvuses. EMSA teenused ei ole kättesaadavad eraõiguslikele isikutele, seega sadam, terminal ega laevaomanik ei saa EMSA-ga lepingut sõlmida ega EMSA ressursse tellida.

Eesti jaoks on kättesaadavad järgmised EMSA teenused:

- valmisolekus reostustõrjelaevade võrgustik (Network of Stand-by Oil Spill Response Vessels). Abipalve korral on laeva maksimaalne väljumisvalmiduse aeg 24 tundi, võrgustikku kuulub ka Läänemere piirkonda teenindav laev, mis osales 2025. aasta õppusel Puhas Meri;
- varustusabi teenus (Equipment Assistance Service, EAS), eraldiseisvad varustuslaod, mille maksimaalne mobiliseerimisaeg on 12 tundi, millele lisandub transiidiaeg.
- CleanSeaNet satelliitseire, mille teateid võtab vastu mereväe operatsioonikeskus;
- kaugjuhitavate õhusõidukite (RPAS) seireteenus;
- MAR-ICE teabevõrgustik keemiareostuse juhtumite korral.

1.2. Oil Spill Response Limited (OSRL)

Teie kirjas on OSRL seostatud vastutuse ja kindlustuse aspektidega. Ka see vajab täpsustamist. OSRL on Ühendkuningriigis registreeritud, naftatööstuse osalusel rahastatav äriühing, mis osutab liikmetele ja klientidele reostustõrje valmisoleku- ja reageerimisteenuseid: varustuse renti, spetsialistide lähetamist, õhuseiret, dispergentide pihustamist, koolitust ja nõustamist. OSRL ei ole kindlustusandja ega vastutuse jagamise mehhanism.

Merereostusest tuleneva vastutuse ja kahju hüvitamise küsimusi reguleerivad Eestis hoopis teised instrumendid, millega Eesti on ühinenud: 1992. aasta naftareostusest põhjustatud kahju tsiviilvastutuse konventsioon (CLC), 1992. aasta rahvusvahelise naftareostusest põhjustatud kahju hüvitamise fondi konventsioon koos 2003. aasta lisafondi protokolliga (IOPC fondid), 2001. aasta punkrikütuse reostusest tuleneva kahju konventsioon (Bunkers Convention), 2007. aasta Nairobi vrakkide eemaldamise konventsioon ning merinõuete korral vastutuse piiramise konventsioon (LLMC). Praktikaks kaasneb sellega laevaomaniku vastutuskindlustus (P&I klubi). Muudel kui naftareostuse juhtumitel kohaldub keskkonnavastutuse seadus.

Seega on OSRL kaasamine oma olemuselt eraõigusliku teenuse tellimine reostuse põhjustaja või muu vastutava isiku poolt, mitte riikidevaheline abimehhanism. See ei vabasta reostuse põhjustajat vastutusest ega asenda riigi juhtimispädevust.

1.3. Sadama reostustõrjeplaanide menetlemine

Teie kirjas viidatud juhtum puudutab tõenäoliselt Muuga sadamas varem tegutsenud terminali, mille reostustõrjeplaani menetleti tol ajal kehtinud korra kohaselt Keskkonnaametis. See selgitab ühtlasi Teie kirjas sisalduvat viidet Keskkonnaametile. Kuna varasemad menetlusedokumendid ei ole meie käsutuses, ei ole võimalik plaanis nimetatud lepingupartnerit ega lepingu sisu kinnitada. Kehtiva sadamaseaduse § 30 lõike 5 kohaselt esitatakse sadama reostustõrjeplaan kooskõlastamiseks Kliimaministeeriumile ning menetlus toimub sadamaregistris. Keskkonnaamet kontrollib järelevalve käigus reostustõrjeplaani olemasolu ja sadamas paiknevaid reostustõrjevahendeid, kuid plaani enam ei kooskõlasta.

2. Eestis olemas olev reostustõrjevõimekus

2.1. Millised võimekused on olemas ja kas EMSA või OSRL kaasamine on praktiliselt võimalik?

Merereostuse avastamine toimub mitmes kihis: EMSA CleanSeaNet satelliitseire, mille teated võtab vastu mereväe operatsioonikeskus (MOK); Politsei- ja Piirivalveameti lennusalga seirelennuk, mis on varustatud merereostuse avastamiseks vajaliku seire- ja salvestussüsteemiga ning teeb seirelende kinnitatud lennugraafiku alusel; Soome lahel toimub õhuseire HELCOM-i soovitude kohaselt vaheldumisi Soome piirivalvega; lisavõimalusena EMSA lepinguline

mehitamata seireõhusõiduk. Reostusteateid võetakse vastu ka JRCC Tallinna ja partnerasutuste kaudu.

Reostuse leviku prognoosimiseks kasutatakse HELCOM-i SeaTrackWebi keskkonda, mille rakendamist tellib MOK vajadusel Keskkonnaametilt; Keskkonnaameti eksperdid abistavad tulemuste valideerimisel ja keskkonnaohtlikkuse hindamisel.

Lokaliseerimine ja kogumine merealal toimub reostustõrjevõimekusega laevade, avamere- ja rannikupoomide ning skimmerite abil. Riigi käsutuses on mitu reostustõrjevõimekusega laeva, mis kuuluvad Kaitseväe (mereväe) ja Riigilaevastiku koosseisu, koos nende juurde kuuluvate korje- ja mahutisüsteemidega. Võimekuse tehnilised näitajad on määratud merereostustõrje plaanis.

Rannaalal korraldab reostustõrjet Päästeamet, kaasates kohalikke omavalitsusi ja vabatahtlikke. Eluslooduse päästet korraldab Keskkonnaamet koostöös Eestimaa Looduse Fondiga, kes on EUROWA võrgustiku liige.

Proovivõtt: merevägi kaasab vajadusel litsentseeritud proovivõtjad; Keskkonnaamet tagab mereveest naftaproovi võtmise vahendid ja korraldab proovivõtjate litsentseerimise koolituse. Menetlustoiminguid reostuse tekitaja väljaselgitamiseks korraldab Keskkonnaamet.

EMSA abi kaasamine on praktiliselt võimalik ja seda on ka läbi harjutatud. Õppusel Puhas Meri 2025 (3. juuni 2025, Muuga laht) osales EMSA lepinguline tanker ning harjutati kogutud reostuse ümberpumpamist tõrjelaevade mahutitest suurema tankeri mahutitesse. Esmakordselt harjutati koostöös Muuga sadamaga ka kogutud reostuse ümberpumpamist kaldal asuvatesse mahutitesse.

OSRL kaasamine on samuti võimalik, kuid eraõigusliku teenusena ja Eesti merealal alati riikliku operatsioonijuhtimise alluvuses. Vt täpsemalt osa 4.

2.2. Kelle käsutuses varustus paikneb?

Riiklik reostustõrjevarustus jaguneb järgmiselt.

- Reostustõrjevõimekusega laevad Kaitseväe (mereväe) ja Riigilaevastiku koosseisus.
- Avamere- ja rannikupoomid, skimmerisüsteemid, reostuse mahutid, ujuvmahutid ja kogumispargased, mida hoitakse keskselt selleks ettenähtud ladudes ja sadamates.
- Eelpaigutatud reostustõrjekonteinerid, mis on valmisolekus mitmes sadamas üle Eesti ning sisaldavad skimmerisüsteeme, rannikupoomi, kogumismahuteid ja isikukaitsevahendeid.
- Sadamate ja terminalide varustus: sadamaseaduse § 30 kohaselt peab sadamas olema tagatud reostuse viivitamatu lokaliseerimine ja likvideerimine asjakohaste tehniliste vahenditega, arvestades sadama suurust, osutatavaid teenuseid, käideldavaid kaupu ja asukohta. Konkreetne varustus tuleneb iga sadama reostustõrjeplaanist ja selle aluseks olevast riskihinnangust. Sadamaregistris on 246 mere- ja sisevete sadamat, millest vedellasti käitlevaid sadamaid on seitse: Muuga, Paldiski Lõunasadam, Sillamäe, Kunda, Mäe-Mäe, Vene-Balti ja Paljassaare.
- Piiriveekogud: Politsei- ja Piirivalveameti käsutuses on reostustõrje varustus, sealhulgas õli imavad absorbentpoomid, mida hoitakse piiriveekogude äärsetes teenistuskohades.
- Kaldakoristuse tehnika: Päästeametil on olemas mobiilsed reostuse likvideerimise konteinerid, mida kasutatakse lisaks kaldalt reostuse koristusele ka muude maismaal toimuvate õnnetusjuhtumite korral. Suuremahulise rannikureostuse korral kaasatakse lisaks kohalike omavalitsuste, jäätmeäritluste ja vabatahtlike ressursid.

- Jäätmekäitlus: kogutud reostuse vastuvõtu ja käitlemise tagavad jäätmeluba omavad käitlejad, kelle vastuvõtuvõimekus ja tehnilised lahendused on kirjeldatud sadamate reostustõrjeplaanides. Käitlusahela nõuetekohasuse eest vastutab Keskkonnaamet.

2.3. Millise ulatusega reostust suudetakse likvideerida oma vahenditega?

Merereostustõrje plaani¹ lisas 1 on reostussündmused liigitatud 5-te kategooriasse (ametkondlik, ametkondlik kõrgendatud, ametkondadevaheline, rahvusvaheline, Läänemereülene), lähtudes reostuse koostisest, kogusest, lagunemisajast, leviku tõenäosusest ning majanduslikust ja keskkonnamõjust. Maatriks on abivahend ning iga sündmuse tegelik keskkonnaohtlikkus hinnatakse juhtumipõhiselt.

Rahvusvahelise abi kaasamise kriteeriumid on sätestatud merereostustõrje plaani lisas 1 ning need lähtuvad muu hulgas reostuse kogusest, levikust ning jõudmisest tundlikele aladele ja randa. Piiravaks teguriks ei ole seejuures üksnes merel toimuv korje, vaid ka kogutud reostuse ajutine mahutamine ning kaldal asuv vastuvõtu- ja käitlusvõimekus. Riikliku reageerimisvõimekuse arendamine toimub HELCOM-i soovitusel 31/1 raamistikus.

Jäätingimused mõjutavad nii merereostuse avastamist kui ka korjet ning raskete naftasaaduste korje eeldab kohandatud korje- ja mahutisüsteeme. Talvistele tingimustele kohandatud lahendused on osa võimekuse arendamisest.

Keemiareostuse (HNS) juhtumite korral tuginetakse rahvusvahelisele koostööle, eeskätt naaberriikide ametiasutuste abile; riigisisese võimekuse arendamine on päevakorras. Merereostustõrje plaan käsitleb HNS-juhtumite puhul ohutus- ja reageerimis põhimõtteid.

2.4. Millised on reageerimisajad?

- Riigi poolt tagatud reostustõrje ülesanneteks määratud laev peab HELCOM-i soovitusel kohaselt jõudma sündmuskohale riigi mereala piires hiljemalt 6 tunni jooksul reostusteate vastuvõtmisest.
- Riigilaevastiku reostustõrjevõimekusega laev kaasatakse mereväe taotlusel kokkulepitud valmisolekuaja jooksul.
- EMSA valmisolekus reostustõrjelaev: kuni 24 tundi väljumisvalmiduseni, millele lisandub kodusadamast sündmuskohale sõitmise aeg.
- EMSA varustusabi (EAS): kuni 12 tundi mobiliseerimiseni, millele lisandub transiidiaeg.
- Eestimaa Looduse Fond aktiveerib eluslooduse pääste vabatahtlikud 24 tunni jooksul teate saamisest.

Reageerimisaeg sõltub sündmuse asukohast, ilmastikutingimustest ja laevade hetkelisest paiknemisest. Reageerimisvõimekuse ja valmisoleku parandamine on riiklikul tasandil päevakorras.

Detailsemad võimekus-, valmisoleku- ja reageerimisküsimused, mis puudutavad konkreetset sadamat või terminali, on võimalik läbi arutada kahepoolsest, sealhulgas sadama reostustõrjeplaani menetluse raames või eraldi kohtumisel. Kinnitame, et merereostustõrjeks on olemas kehtestatud plaanid, kokku lepitud juhtimiskord ja väljaõpetatud võimekus ning valmisolekut arendatakse järjepidevalt.

¹ https://mil.ee/wp-content/uploads/2024/01/20231223_A_MeV_Merereostust_rje_plaan-1.pdf

3. Vastutuse ja juhtimise jaotus reostuse eri etappides

Juhtimismudel tuleneb Vabariigi Valitsuse 30. juuni 2022 määrusest nr 65, Vabariigi Valitsuse 29. juuli 2021. a määrusest nr 78, sadamaseadusest, päästeseadusest ning Kaitseväe juhataja 29.12.2023 käskkirjaga nr 2174 kinnitatud merereostustõrje plaanist.

3.1. Reostus paikneb sadama akvatooriumil

Reostuse avastamise ja likvideerimise korraldab sadamapidaja koostöös sadamaoperaatoriga sadama reostustõrjeplaani kohaselt (sadamaseaduse § 30). Sadamapidaja teavitab viivitamata Häirekeskust, kes edastab teabe Päästeametile, Kaitseväele, Keskkonnaametile ja Transpordiametile. Kui reostuse ulatus ületab sadama võimekuse, kaasatakse Päästeamet ja Merevägi.

3.2. Reostus väljub sadama akvatooriumilt Eesti merealale

Juhtimise võtab üle Kaitsevägi (merevägi). Esmasel tasemel juhib reostustõrjetöid mereväe operatsioonikeskus.. Ulatuslikuma sündmuse korral kutsutakse kokku kriisijuhtimismeeskond. Sündmuskohal juhib töid OSC (On-Scene Coordinator), kes on üldjuhul mereväe reostustõrjevõimekusega laeva komandör. Kõik kaasatud asutused, veesõidukid ja isikud alluvad merereostustõrjel OSC juhtimisele, ükski kaasatud osapool ei tegutse iseseisvalt.

3.3. Reostus ohustab rannikut või jõuab rannaalale

Rannaalal juhib, planeerib ja koordineerib reostustõrjetöid Päästeamet. Päästeamet määrab vajadusel hoiatusala, turvaala, ohuala ja keeluala, kaasab kohalikke omavalitsusi ja vabatahtlikke ning suunab kogutud reostusega seonduva Keskkonnaametile edasiseks toiminguteks.

3.4. Reostus levib maismaal

Maismaal on tegemist päästesündmusega päästeseaduse tähenduses ja seda juhib Päästeamet. Keskkonnaamet vastutab jäätmekäitluse nõuete, klassifitseerimise ja käitlusahela suunamise eest, keskkonnoahtlikkuse hindamise, menetlustoimingute ning reostuseelse seisundi taastamise eest. Kohalik omavalitsus tagab juurdepääsu merele ning korraldab reostuse koristamist oma territooriumil.

3.5. Reostus paikneb samaaegselt sadama akvatooriumil, merel ja rannaalal

Üheaegse mere- ja rannareostuse korral juhib iga asutus tegevust oma vastutusalas: merel merevägi, rannaalal Päästeamet, sadama akvatooriumil sadamapidaja. Tegevuste koordineerimine ning vajadusel ühise tegevusplaani koostamine ja rakendamine tagatakse infovahetuse kaudu ning vajadusel esindaja osalemisega partnerasutuse staabis või kohapealse operatiivjuhi juures. Ulatuslike sündmuste korral moodustatakse üleriigiline strateegiline staap.

3.6. Juhtimisvastutuse üleminek

Sündmust asub viivitamata juhtima see asutus, kelle vastutusalast reostus algas (rannal Päästeamet, merel merevägi). Reostuse liikumisel merelt rannale või rannalt merele antakse juhtimine üle osapoolle, kelle vastutusalasse reostus liikus ja kelle tehniline varustus võimaldab sündmust lahendada. Kui reostus liigub Eesti merealalt naaberriigi vastutusalale, antakse juhtimine üle vastava riigi koordinaatorile HELCOM-i Response Manualis kirjeldatud infovahetuse protseduuride alusel.

3.7. Reageerimistasemed ja nende käivitamise kriteeriumid

Merereostustõrje plaani lisa 1 maatriks seob reostussündmuse taseme (ametkondlik kuni Läänemereülene) EMSA värvikoodiga (roheline, kollane, punane), koordineeriva üksusega, kaasatavate asutuste ringiga ning reageerimismeetmetega. Roheline kood tähendab väikesemahulist reostust, mis tõenäoliselt hajub ilmastikuolude tõttu ja mille likvideerimine ei ole tehniliselt vajalik ega võimalik. Kollase koodi puhul on reostus vaja tuvastada ja võimalusel proov võtta. EMSA satelliitpildil tuvastatud reostuse puhul tähendab punane kood, et olulise merereostuse tõenäosus on üle 50 protsendi, proovid tuleb võtta ning reostustõrjelaevade koristustegevus peab algama kuue tunni jooksul.

3.8. Infovahetus ja olukorrateadlikkus

Reostusteateid merel sõitvatelt veesõidukitelt võtab vastu JRCC Tallinn (jrcc@politsei.ee, +372 619 1224; VHF-DSC kanal 70, VHF kanalid 16 ja 69, MF-DSC 2187,5 kHz ja 2182 kHz). Reostusteateid partnerasutustelt ja partnerriikide üksustelt ning sündmuse juhtimise infovahetust korraldab MOK (MOK.korrapidaja@mil.ee, +372 717 7290). Riigisiselt edastatakse kontaktpunktile SITREP; rahvusvaheliselt kasutatakse HELCOM-i vorme POLWARN (esmane hoiatus), POLINF (detailne ülevaade) ja POLFAC (abitaotlus). Avalikkuse teavitamise kontaktpunkt merereostuse korral on merevägi, rannikureostuse korral Päästeamet.

4. OSRL-i kaasamine reostustõrjeoperatsiooni

Hetkel kehtiv õigus ja merereostustõrje plaan ei käsitle eraldi eraõigusliku rahvusvahelise reostustõrjeettevõtte kaasamist. Alljärgnevad vastused tulenevad seetõttu üldnormide tõlgendusest ning peame otstarbekaks selle küsimuse eraldi läbi töötada.

4.1. Kes otsustab OSRL-i kaasamise?

Reostuse põhjustaja või muu vastutav isik võib oma lepingupartneri mobiliseerida omal algatusel ja oma kulul. Riigi nõusolekut ei ole vaja teenuse tellimiseks sellisel kujul. Küll aga on riigi koostööst vajalik selleks, et OSRL-i jõud saaksid tegutseda reostustõrje piirkonnas. Merealal annab selle koostööst merevägi, rannalal Päästeamet, sadama akvatooriumil sadamapidaja koostööst eelnimetatutega. Õhusõidukite kasutamine eeldab lisaks Transpordiameti ja lennuliikluse korraldaja koostööst ning sündmuskoha kohal toimuva lennutegevuse koordineerimist.

4.2. Kas põhjustaja võib OSRL-i mobiliseerida kohe?

Reostuse lokaliseerimisega tuleb põhjustajal asuda tegeleda viivitamata, kui reostuse ulatus seda tingib, kuna mobiliseerimisaeg on kriitiline. Mobiliseerimisest tuleb siiski kohe teavitada operatsiooni juhtivat asutust, et ressursid saaks olla arvestatud tegevusplaanis. Iseseisev tegutsemine sündmuskohal väljaspool sadamapidaja vastutusala ilma operatsiooni juhi korralduseta ei ole lubatud.

4.3. Millisesse juhtimisstruktuuri OSRL integreeritakse?

Merealal integreeritakse OSRL-i ressursid OSC alluvusse samadel alustel kui muud kaasatud veesõidukid ja üksused; OSRL-i esindaja on otstarbekas kaasata kriisijuhtimismeeskonna koosseisu kontaktisikuna (HELCOM-i terminoloogias Liaison Officer). Rannalal integreeritakse OSRL-i meeskonnad Päästeameti sündmuskoha staabi struktuuri päästetööde juhi alluvuses. Sadama akvatooriumil tegustatakse sadama reostustõrjeplaani kohaselt.

4.4. Kes annab tööülesanded ja määrab prioriteedid?

Tööpiirkonnad, prioriteedid ja lubatud tõrjemeetodid määrab operatsiooni juhtiv riigiasutus. Eraldi tuleb rõhutada, et dispergentide kasutamine ja reostuse põletamine ei ole Läänemerel Helsingi konventsiooni osaliste kokkuleppel üldjuhul kasutatavad meetodid. Kuivõrd OSRL-i teenusevalikus on nii dispergentide varud kui ka nende õhust pihustamise võimekus, tuleb arvestada, et sellise meetodi rakendamine Eesti merealal eeldaks eraldi otsust, mis tehakse konsulteerides Keskkonnaameti ja Kliimaministeeriumiga.

4.5. Kas OSRL tegutseb operatsioonijuhi alluvuses või põhjustaja lepingupartnerina?

Mõlemat korraga: lepinguliselt on OSRL reostuse põhjustaja töövõtja ja kulude kandja on põhjustaja, kuid operatiivselt allub OSRL Eesti merealal ja rannaalal riikliku operatsiooni juhtimisele. Merereostustõrje plaani kohaselt allub merereostustõrje juhtimisele iga kaasatud asutus, veesõiduk ja isik.

4.6. Kes vastutab juurdepääsu, side ja tehnika kooskõlastamise eest?

Tööaladele juurdepääsu, sidekorralduse ja kontaktisikute määramise ning tehnika kasutamise kooskõlastamise eest vastutab operatsiooni juhtiv asutus vastavas vastutusalas. Reostuse põhjustaja vastutab selle eest, et tema lepingupartneri meeskonnad, kvalifikatsioon, isikukaitsevahendid ja varustus vastaksid nõuetele ning et kohapeal oleks määratud tema esindaja, kelle kaudu suhtlus toimub.

4.7. Milliseid dokumente oleks otstarbekas ette valmistada?

Soovitame vastutavatel ettevõtetel ette valmistada vähemalt järgmise:

- kehtiv teenusleping ja selle kokkuvõtte eesti või inglise keeles, mida saab operatsiooni juhtivale asutusele viivitamata esitada, teenuslepingu olemasolust peaks peale sõlmimist teavitama reostussündmusi juhtiva asutuse üksust;
- ettevõtte kontaktisik ja tema asendaja koos ööpäevaringsete kontaktandmetega;
- eelnevalt kokku lepitud teavitusahel operatsiooni juhtiva asutuse suunas (MOK, Häirekeskus, Päästeameti regioon);
- varustuse tüüpide ja varustuse võimalike koguste eelnimekiri koos tehniliste andmelehtede ja ohtlike kaupade klassifikatsiooniga, mis võimaldab tolli- ja transpordiformaalsusi ette valmistada;
- sadama või terminali reostustõrjeplaani vastav peatükk, kus lepinguline ressurss on kirjeldatud koos realistliku mobiliseerimisajaga;
- vastuvõtva sadama või lennujaama logistiline kokkulepe (kaid, tõstetehnika, ajutine ladustamine, transport).

4.8. Kas OSRL-i või muu rahvusvahelise organisatsiooni kaasamist on õppustel harjutatud?

Rahvusvahelise abi kaasamist harjutatakse regulaarselt HELCOM-i Balex Delta õppustel ning Eesti korraldataval õppusel Puhas Meri, mis on toimunud alates 2001. aastast. Õppusel Puhas Meri 2025 osalesid Kaitseväge, Riigilaevastiku ning Politsei- ja Piirivalveameti laevad, samuti Soome piirivalve laev, Soome erasektori reostustõrjelaev ja EMSA lepinguline tanker. Peamised järeldused puudutasid reostustõrje logistika ajakriitilisust ning kogutud reostuse üleandmisahela, ehk laevalt tankerile ja tankerilt kaldale ülekande toimivust. Erasektori reostustõrjelaeva kaasamine rahvusvahelises koosseisus näitas, et lepinguline eraressurss on riiklikku operatsiooni integreeritav. OSRL-i kaasamist ei ole eraldi õppusel läbi mängitud, kuid integreerimise põhimõtted on samad.

5. Varustuse saabumine, tollivormistus ja piiriületus

Tolliformaalsuste osas on pädev asutus Maksu- ja Tolliamet.

6. Varustuse kasutuselevõtt ja vastutuse üleminek

6.1. Kas eraõiguslik vastutuse üleminek mõjutab riikliku operatsiooni juhtimist?

Ei mõjuta. Varustuse valduse ja vastutuse üleminek OSRL-ilt kliendile on lepinguline suhe, millel ei ole mõju riigi juhtimispädevusele. Küll aga on sellel praktiline tähendus: alates valduse üleminekust vastutab varustuse õiguspärase ja ohutu kasutamise ning kvalifitseeritud personali eest reostuse põhjustaja, mis tähendab, et operatsiooni juhtival asutusel peab olema selgus, kes kohapeal varustuse eest vastutab ja kellele korraldused adresseeritakse.

6.2. Kas operatsioonijuht võib anda siduvaid korraldusi ka lepingulise varustuse kohta?

Jah. Merealal juhib reostustõrjet Kaitseväge ja tema korraldustele alluvad kõik kaasatud asutused, veesõidukid ja isikud, sõltumata sellest, kes on varustuse omanik, valdaja või kulude kandja. Sama põhimõtte kehtib rannaalal Päästeameti puhul. Operatsiooni juhi korralduste siduvus ei sõltu varustuse rahastamise või omandi küsimustest.

7. Viited õigusaktidele ja dokumentidele

- ÜRO mereõiguse konventsioon (1982), XII osa, artiklid 192–237.
- Rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (MARPOL 73/78).
- Naftareostuseks valmisoleku ning sellele reageerimise ja koostöö 1990. aasta rahvusvaheline konventsioon (OPRC) ja selle 2000. aasta HNS-protokoll.
- Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioon (Helsingi konventsioon, 1992) ja HELCOM-i soovitus 31/1 riikliku reageerimisvõimekuse arendamise kohta.
- HELCOM Manual on Co-operation in Response to Marine Pollution (Response Manual).
- Veeseadus, eelkõige §-d 71 ja 72 ning § 235.
- Vabariigi Valitsuse 30.06.2022 määrus nr 65 „Otsingu- ja päästetööde tegemine Eesti päästapiirkonnas ning reostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ja piiriveekogudel“, eelkõige §-d 13, 16, 17 ja 21.
- Kaitseväge juhataja 29.12.2023 käskkirjaga nr 2174 kinnitatud merereostustõrje plaan (avalik, kättesaadav Kaitseväge veebilehel).
- Sadamaseadus, eelkõige § 30, ning Vabariigi Valitsuse 01.09.2016 määrus nr 34 „Täpsemad nõuded sadama reostustõrjeplaani sisu ja reostustõrjetehnika kohta“.
- Politsei ja piirivalve seadus, § 3 lõike 1 punktid 4 - 4².
- Kaitseväge korralduse seadus, § 3 lõige 1 pt 4⁸ ja lõige 4.
- Keskkonnavastutuse seadus; CLC 1992, Fund 1992 ja lisafondi protokoll 2003; Bunkers 2001; Nairobi vrakkide eemaldamise konventsioon 2007; merinõuete korral vastutuse piiramise konventsioon (LLMC, 1976) ja selle 1996. aasta protokoll.
- Keskkonnaameti kinnitatud eluslooduse pääste plaan.
- Veetranspordi reostusjuhtumite analüüs ja reostustõrje võimekuse hindamine aastatel 2012–2021 (Kliimaministeerium).
- EMSA pollution response teenuste kirjeldused (Network of Stand-by Oil Spill Response Vessels; Equipment Assistance Service).

8. Kontaktid

Edasiseks suhtluseks palume pöörduda:

- Kliimaministeerium, merekeskkonna ja reostustõrje poliitika ayrton.huus@kliimaministeerium.ee ning sadamate reostustõrjeplaanid mihkel.abe@kliimaministeerium.ee
- Kaitsevägi, mereväe operatsioonikeskus, merereostustõrje operatiivküsimused MOK.korrapidaja@mil.ee, +372 717 7290; reostustõrje vanemspetsialist Mati Kose mati.kose@mil.ee
- Päästeamet, rannaala ja maismaa reostustõrje ksenia.vihrina@paasteamet.ee
- Politsei- ja Piirivalveamet rene.hartokainen@politsei.ee ; JRCC Tallinn jrcc@politsei.ee, +372 619 1224

Lugupidamisega,

(allkirjastatud digitaalselt)

Kristjan Truu

merenduse ja veekeskkonna asekanstler