

**Läänemere piirkonna
merekeskkonna kaitse konventsiooni
(Helsingi konventsiooni)
rakendamise
II auditi
ühine lõpparuanne**

**Laevade põhjustatud reostus
Läänemeres**

KOOSKÕLASTATUD ehk PARALLEELAUDIT

Teostajad:

Taani Riigikontroll
Eesti Riigikontroll
Soome Riigikontroll
Saksamaa Liitvabariigi Kontrollikoda
Läti Riigikontroll
Leedu Vabariigi Riigikontroll
Poola Vabariigi Kõrgeim Kontrollikoda
Vene Föderatsiooni Kontrollikoda

Jaanuar 2005

Sisukord

I. Sissejuhatus ja taustteave.....	3
A. Sissejuhatus.....	3
B. Taustteave	5
II. Laevadelt pärineva reostuse vältimine (Helsingi konventsiooni artikkel 8)	7
A. Jäätmete vastuvõtu seadmed sadamates.....	7
B. Ühtse tasusüsteemi rakendamine	9
C. Järeldused.....	11
III. Reostusjuhtumitest teatamine ja läbirääkimiste pidamine (Helsingi konventsiooni artikkel 13)	11
A. Kord	11
B. Järeldused.....	12
IV. Koostöö merereostuse vastu võitlemisel (Helsingi konventsiooni artikkel 14)....	12
A. Mereseire reostuse avastamiseks Läänemeres.....	12
B. Laevakontroll	16
C. Riiklik reostustõrjeplaan	17
D. Reostustõrjearustus	20
E. Õppused ning uurimis- ja arendustegevus.....	23
F. Järeldused	23
V. Aruandlus ja teabevahetus (Helsingi konventsiooni artikkel 16).....	24
A. Aruandlus.....	24
B. Järeldused.....	25
VI. Üldised järeldused ja soovitused	25

I. Sissejuhatus ja taustteave

A. Sissejuhatus

1. 2004. aastal auditeerisid Eesti, Leedu, Läti, Poola, Saksamaa, Soome, Taani ja Venemaa kõrgeimad kontrolliasutused valmisolekut kõrvaldada laevade põhjustatud reostus Läänemerele. Auditeeriti lähtuvalt Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsiooni (Helsingi konventsiooni) nõuetest. Tulemus- ja vastavusauditi vormis hinnati laevadelt pärinevat reostust käsitlevate artiklite, samuti konventsiooni asjakohaste lisade ja soovitude rakendamist. Helsingi konventsiooni asjakohased artiklid on järgmised:

- artikkel 8 – laevade põhjustatud merereostuse vältimine (kaasa arvatud IV lisa ja HELCOM-i Kopenhaageni deklaratsioon);
- artikkel 13 – reostusjuhtumitest teatamine ja läbirääkimiste pidamine;
- artikkel 14 – koostöö merereostuse vastu võitlemisel (kaasa arvatud VII lisa);
- artikkel 16 – aruandlus ja teabevahetus.

Auditi eesmärk oli hinnata, kas nimetatud riikide võimuorganid rakendavad nende artiklite, samuti asjakohaste lisade ja soovitude sätteid.

2. Audit planeeriti ja teostati kui paralleelaudit. Paralleelaudit tähendab, et osalevad kontrolliasutused auditeerivad vastavates riikides samu eesmärgi ja määravad ühiselt kindlaks olulised auditi kriteeriumid ja auditi meetodid. Siiski otsustab iga kõrgeim kontrolliasutus ise, kuidas audit sooritada ning milliseid kriteeriume ja meetodeid auditis kasutada. Kõrgeimad kontrolliasutused on koostanud riiklikud kontrolliaruanded ja on nende riiklike kontrolliaruannete kokkuvõtete põhjal määranud kindlaks võrreldavad andmed ja mõned käesolevaks aruandeks ettevalmistatud juhtumid.

Paralleelauditi koordinaatoriks oli Taani Riigikontroll, kuid osalenud riikide kõrgeimad kontrolliasutused esitasid oma riikide andmed ja tõendasid nende õigsust. Paralleelaudit hõlmab 2000.–2003. aastat.

Riikide aruanded on edastatud nende riikide võimuorganitele ja osaliselt ka parlamentidele ning käesolev ühine lõpparuanne on teavitamise eesmärgil edastatud Läänemere merekeskkonna kaitse komisjonile ja riikide võimuorganitele. Kuna Vene Föderatsiooni Kontrollikoja auditis tekkis viivitus, ei sisalda käesolev ühine lõpparuanne ülevaadet sätete rakendamisest Venemaal, kuid Venemaa olulisemad audititulemused kavatakse hiljem siiski lülitada ühisesse lõpparuandesse selle lisana.

Ka Rootsi on ühinenud Helsingi konventsiooniga, kuid Rootsi Riigikontroll ei osalenud paralleelauditis struktuurimuudatuste tõttu.

2000. aastal korraldasid Eesti, Leedu, Läti, Poola, Rootsi, Soome, Taani ja Venemaa kõrgeimad kontrolliasutused paralleelauditi Helsingi konventsiooni artikli 6 rakendamise kohta, mis käsitleb maismaalt lähtuvat reostust. Seega on käesolev audit, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust, teine paralleelaudit Helsingi konventsiooni rakendamise kohta.

Rahvusvahelist keskkonnaaudititlast koostööd Euroopas on toetanud EUROSAI (Euroopa Kõrgeimate Kontrolliasutuste Organisatsioon) keskkonnaauditi töörühm. Aruanne on kättesaadav EUROSAI keskkonnaauditi töörühma veebilehel http://www.nik.gov.pl/grupa_eurosai/str0_an.html.

3. Paralleelauditi korraldamise põhjuseks oli Läänemere kaudu veetava nafta ja muude kaupade suurenev maht ning kõrge hinnanguline oht mere reostumiseks ohtlike ainetega laevaõnnetuse või -heite tagajärjel. Esineb kõrgendatud rasknaftareostuse oht, kuna toornaftavedu Läänemerel suureneb plahvatusliku kiirusega. Laevaliikluse üldine kasv toob kaasa tanklaevade kokkupõrke ohu märkimisväärse suurenemise. Näiteks on naftasaaduste vedu läbi Eesti sadamate 1993.–2002. aastal suurenenud peaaegu 20 korda ja kasv arvatavasti jätkub. Eesti võimuorganite riskianalüüs näitab, et Eesti territoriaalvetes võib kümne aasta jooksul toimuda 3–5 ulatusliku mõjuga naftatankeriavariid. Seega peavad laevade põhjustatud reostuse vältimiseks, merereostusjuhtumite avastamiseks ja nende tagajärgede likvideerimiseks tarvitusele võetavad riiklikud meetmed olema tõhusad. Tõhus keskkonnakaitse sõltub ennetavate, erakorraliste ja tõrjemeetmete täielikust kooskõlastamisest ning eeldab vastutavate ametkondade kiiret ja tulemuslikku tegutsemist ning rahvusvahelist koostööd.

4. Kuna merereostus võib mõjutada kõiki Läänemere maid, on Helsingi konventsioonis kokku lepitud mere ühise kaitse reeglid. Üks Helsingi konventsiooni peapõhimõtteid on, et osalisriigid võtavad igauks eraldi või ühiselt tarvitusele kõik reostuse vältimiseks ja kõrvaldamiseks vajalikud õiguslikud, administratiivsed või muud meetmed, et aidata kaasa Läänemere ökoloogilisele taastumisele.

Helsingi konventsiooni kohaselt kohustuvad riigid vältima laevadelt pärinevat reostust ja reageerima Läänemere merekeskkonda ohustavatele reostusjuhtumitele. Suutlikkus reageerida reostusele peaks tähendama, et ette on valmistatud nii ranniku- kui avamerel reostuse likvideerimiseks piisav varustus ning vajalik hulk inimesi.

5. Rahvusvaheline merekeskkonnaalane koostöö on hästi arenenud ja lähtub mitmetest kahe- ja mitmepoolsetest lepingutest. Põhiliselt vastab Helsingi konventsioon Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) väljaantud eeskirjadele, kuigi Helsingi konventsiooni soovitusel on seatud isegi rangemad nõuded.

Helsingi konventsiooni peamine eesmärk on kaitsta Läänemerd reostuse eest ja see hõlmab kõiki Läänemerd ümbritsevaid riike. Helsingi konventsioon võeti vastu 1974. aastal ja seda muudeti 1992. aastal. Konventsiooniga, mis hõlmab Läänemerd, Sundi, Suur- ja Väike-Belti ning osa Skagerrakist, on liitunud kõik Läänemere maad.

Helsingi konventsioon koosneb 38 artiklist ja 7 lisast. Peale selle on riigid kokku leppinud enam kui saja soovitusel osas, mis toimivad Helsingi konventsiooni suunistena. Helsingi konventsiooni eemärgid saavutatakse ühiste otsuste ja kokkulepete, ühisdeklaratsioonide, soovitusel ja laiaulatusliku keskkonnakaitsealase koostöö kaudu. Et soovitusel muutuksid õiguslikult kehtivaks, peavad osalisriigid need rakendama oma õiguses. Osalisriigid saavad ise otsustada, kuidas nad soovitusel oma õigusesse üle võtavad. Seega on mitut riiki hõlmavad ühtsed ja siduvad sätted pigem erandiks. HELCOM-i (Läänemere merekeskkonna kaitse komisjon) käsutuses ei ole õiguslikke vahendeid muuta oma soovitusel rakendamine osalisriikidele kohustuslikuks. Erinevalt HELCOM-i soovitusel on EL-i direktiivid õiguslikult kohustavad ja võivad kaasa tuua EL-i karistused, kui liikmesriigid ei võta neid õigeaegselt üle oma õigusesse. EL etendab merekeskkonna kaitsmisel üha suuremat rolli.

Iga 3–5 aasta järel hindab HELCOM, kuidas riigid on rakendanud Helsingi konventsiooni. Sisuliselt on tegu enesehindamisega, mille teostavad eri riikide võimuorganid.

6. Riiklikul tasandil jaguneb vastutus Läänemere merekeskkonna eest tihti kohalike võimuorganite, piirkondlike võimuorganite ning kesk- ja/või föderaalvalitsuse vahel.

Seega hõlmab Läänemere merekeskkonna kaitse paljusid ametivõime ning oluline on selgelt kindlaks määrata eri ametkondade ülesanded ja vastutus.

B. Taustteave

7. Maailma mastaabis on Läänemeri väike meri, kuid olles üks maailma suurimaid riimveelisi veekogusid, on ta ökoloogiliselt unikaalne. Oma erilise geograafilise, klimatoloogilise ja okeanograafilise iseloomu tõttu on Läänemeri väga tundlik inimtegevusega keskkonnale avaldatava mõju suhtes.

Läänemeri on ühendatud maailmamerega ainult madala ja kitsa Sundi ning Suur-Belti kaudu. See takistab Läänemere vee segunemist hästi aereeritud ja soolase Põhjameri veega. Veevahetusprotsess on ebaregulaarne ja sõltub ilmastikutingimustest. Viimasel ajal on suurem vee sissevool Põhjamerest Läänemerre toimunud keskmiselt iga 11 aasta järel. Hinnanguliselt võib täielik veevahetus Läänemeres toimuda 25–30 aasta jooksul.

8. Sõltuvalt õli kvaliteedist reostab nafta vett, tekitades veepinnale õlikihi, veega segunedes või vees lahustudes. Naftareostuse kõige nähtavamad tagajärjed põhjustab merepinnal ujuv õli: linnud ja hülged lämbuvad ning nende ellujäämise võimalust kahandab nende liikumisvõime halvenemine või nende naha või sulgede soojust hoidvate omaduste kadumine. Naftareostus hävitab samuti paljude taimede ja loomade elupaigad ning kalade kudemispirkonnad. Lisaks on mitmed õlilaigus leiduvad kemikaalid toksilised ning võivad avaldada mitmesugust mõju planktonile, kaladele ja põhjaloomastikule. Õliga saastatud rannikualad tuleb korralikult puhastada, mis on väga töömahukas ja kallid ülesanne ning võib võtta palju aega. Naftareostus võib anda tagasilööke turismile ja tööstuslikule kalapüügile.

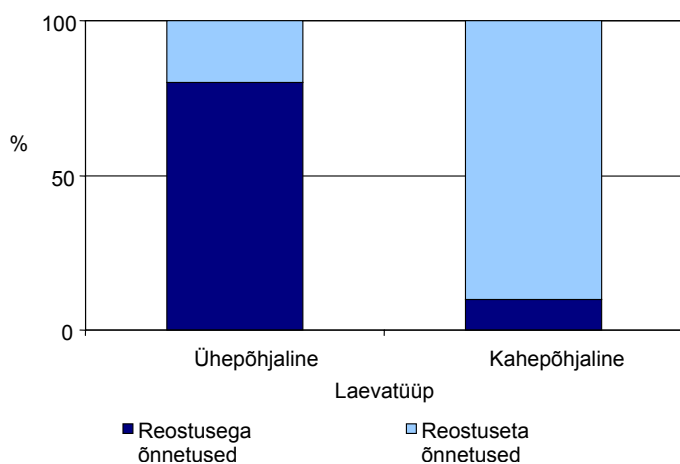
Umbes 10% kõigist Läänemeres leiduvatest naftas sisalduvatest süsivesinikest tuleb Läänemerel seilavate aluste veomahutite ja masinaruumi heitmete tahtlikust, ebaseaduslikust merre laskmisest. Õhuvaatluslennukitega avastatakse Läänemerel umbes 400 ebaseaduslikku õliheidet aastas.

Naftareostus tekib samuti laevade kokkupõrkest merel. Viimase 11 aasta jooksul on Läänemerel toimunud 251 laevaõnnetust, millest iga viiendaga kaasnes naftareostus. Aastatel 2000 ja 2001 valgus Läänemerre kokku 2756 m³ õli, millest umbes 2500 m³ üheainsa õnnetuse ajal.

Läänemere laevaliiklus on intensiivne ja moodustab ligikaudu 15% kogu maailma meredel toimuvast laevaliiklusest. 2000. aastal veeti Läänemerel 80 miljonit tonni naftasaadusi. Prognooside kohaselt on aastaks 2015 kasvanud Läänemerel veetavate naftasaaduste kogus enam kui 130 miljoni tonnini aastas. See võib veelgi suurendada naftareostusohtu.

Ühepõhjaliste tankerite avarii tagajärjel on naftareostuse tekkimine palju tõenäolisem kui moodsate topeltpõhjaliste tankerite puhul. Paljud Läänemerel liikuvatest naftatanklaevadest on ikka veel ühepõhjalised. Joonisel 1 kujutatakse naftareostuse ohtu ühe- ja kahepõhjaliste tankerite puhul.

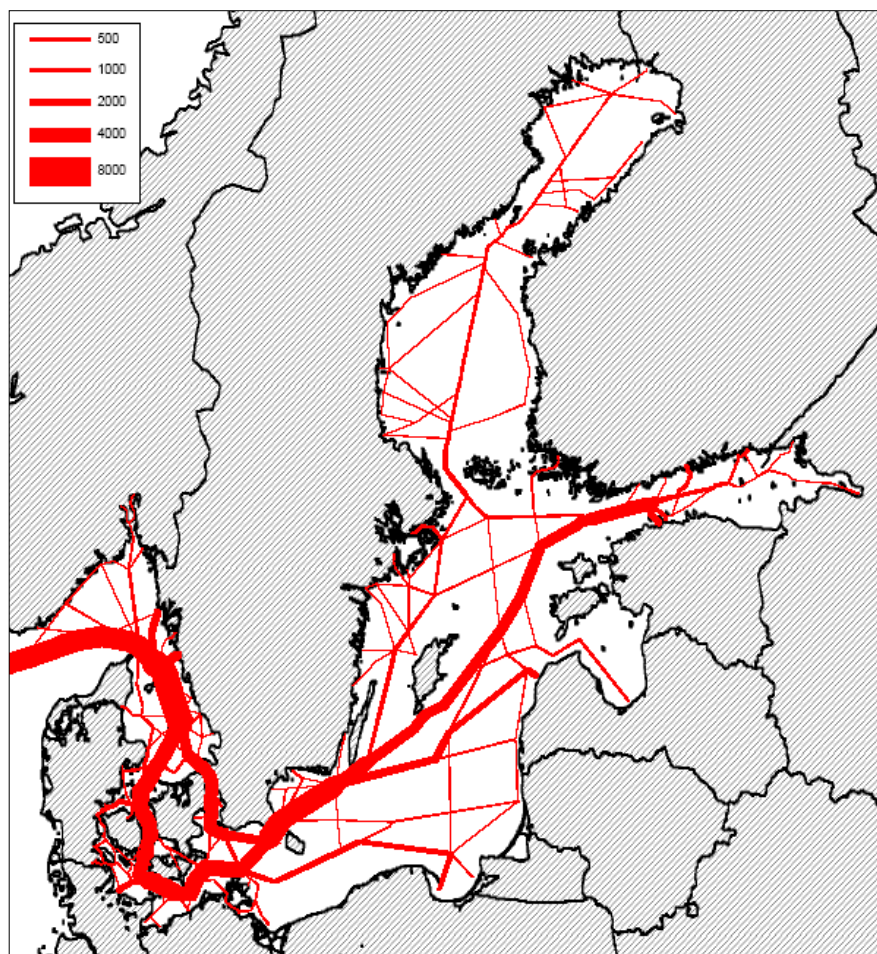
Joonis 1. Naftareostusega ja naftareostuseta tankeriõnnetused



Allikas: Läänemere merekeskkonna kaitse komisjon (HELCOM)

Joonisel 2 kujutatakse naftatankerite liiklust Läänemeres.

Joonis 2. 1998. aasta laevaliikluse hinnanguline jaotus (liikumiste arv) Läänemeres, naftatankerid






Allikas: COWI

II. Laevadelt pärineva reostuse vältimine (Helsingi konventsiooni artikkel 8)

A. Jäätmete vastuvõtu seadmed sadamates

9. Helsingi konventsiooni artikli 8 lõike 2 kohaselt peavad riigid välja töötama ja rakendama ühtsed nõuded rajatistele laevajäätmete vastuvõtuks. See üldine kohustus on täpsemalt sätestatud mitmete regulatsioonidega. IV lisa reegel 5E näeb ette, et sadama vastuvõtuseadmed ei tohi põhjustada laevadele põhjendamatut seisuaega ja peavad vastama neid kasutavate laevade vajadustele. Paralleelauditi käigus hinnati selle sätte järgimist riigi võimuorganite võetud õiguslike, administratiivsete ja muude meetmete abil.

Tabel 1. Jäätmete vastuvõtu seadmed sadamates

Taani	Eesti	Soome	Saksamaa	Läti	Leedu	Poola
						
Naeratahv nägu: nõuded on täidetud Tõsine nägu: nõuded on osaliselt täidetud Nõrdinud nägu: nõuded ei ole täidetud						








Kõik seitse riiki on loonud võimalused jäätmete vastuvõtuks sadamates.

Leedu Bütinge naftaterminalis (umbes 7 km rannikust) puuduvad laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmed. Seega peavad Bütinge naftaterminali suunduvad tankerid kinnitama, et heitmed ja lastijäätmed on ära antud viimases külastatud sadamas ja/või laevaheitmete ja lastijäätmete kogumispagid on täitunud kuni 25% ulatuses kogumahust.

Mitmes nimetatud seitsmest riigist ei registreeri riigi võimuorganid vastuvõetud jäätmete kogust ega kontrolli jäätmete vastuvõtu seadmeid. Seega puudub riigi ametivõimudel ülevaade laevajäätmete vastuvõtmise vajadusest ja võimsusest, mistõttu on raske planeerida jäätmekäitlust. Kui riigi võimuorganitel puudub informatsioon erinevate sadamate kogutud jäätmekoguste kohta, on raske kavandada meetmeid jäätmete töötlemiseks ja jäätmemajanduse tõhususe edasiseks suurendamiseks.

10. IV lisa 7. reegli kohaselt on kõik Läänemere sisenenud laevad kohustatud andma laeval tekkinud jäätmed ära sadamate vastuvõturajatistes, kui neil ei ole lubatud heita jäätmeid Läänemerele. Selle sätte eesmärgiks on, et laevadel oleks võimalikult vähe jäätmeid pardal ning et jäätmekoormus jaotuks võimalikult ühtlaselt Läänemere maade vahel. Riikide võimuorganid peavad teavitama laevaomanikke laevajäätmete vastuvõtmise korrast. Paralleelauditi käigus hinnati selle sätte järgimist riigi võimuorganite tarvitusele võetud õiguslike, administratiivsete või muude meetmete abil.

Tabel 2. Jäätmete äraandmise kohustus

Taani	Eesti	Soome	Saksamaa	Läti	Leedu	Poola
						
Naeratahv nägu: nõuded on täidetud Tõsine nägu: nõuded on osaliselt täidetud Nõrdinud nägu: nõuded ei ole täidetud						

Jäätmete kohustuslik äraandmine on täielikult rakendunud seitsmest riigist kahes.

Taanis rakendatakse sätet vastava õigusaktiga, kuid enamik laevu ei täida kohustust teatada äraantavatest jäätmetest, sest välisriikide laevapered ja välismaised laevakompaniid ei ole ilmselt teadlikud jäätmete äraandmise kohustusest.

Eestis ei ole riigiasutused suutnud tagada jäätmete kohta käiva korrektse teabe kättesaadavust sadamates. Sadamaeeskirjad ei anna selget ülevaadet jäätmete vastuvõtmise tingimustest ega tasumääradest. Eesti Riigikontrolli hinnangul käsitleb 82% sadamaeeskirjadest laevajäätmete vastuvõtmist vaid pealiskaudselt ja sisulist teavet andmata. Valdavalt puudub informatsioon muude jäätmeliikide kohta peale masinaruumi pilsivee. Kuid ka masinaruumi pilsivee vastuvõtmist puudutav teave pole täielik ega õige.

Mitmed Helsingi ja Tallinna vahel sõitvad laevad on saanud Soome ametivõimudelt vabastuse ja nad ei ole kohustatud andma jäätmeid ära Helsingi sadamas. Eesti Riigikontroll rõhutab, et sadamavaldajale on oluline omada sellist informatsiooni, kuna Soome poolt vabastatud laevad peaksid oma jäätmed ära andma Eestis. Seepärast teeb Eesti Riigikontroll ettepaneku muuta Helsingi konventsiooni IV lisa 7. reegli punkti C nii, et riikide võimuorganitele oleks tagatud info kättesaadavus nende riikide sadamaid külastavatele laevadele antud vabastuste kohta.

Soome seadustes on antud sätte põhimõtteliselt kajastatud. Vabastuse andmise tingimuste vaba tõlgendamise tulemusel rakendatakse kõikide jäätmete äraandmise kohustust praktikas siiski vaid umbes 25–30% sadamat külastavate laevade puhul. Soome võimuorganid annavad vabastuse kõikide heitmete ja lastijäätmete äraandmise kohustusest laevadele, mis a) sõidavad regulaarliinil ja b) omavad jäätmekäitluslepingut pädeva jäätmekäitlusettevõtte või sadamaga. Mõiste „regulaarliin“ ei ole selgelt määratletud. Soomes peetakse regulaarseks liiklust, mis toimub mõned korrad kuus. Teine vabastamise tingimus on laeva jäätmekäitlusleping. Tegelikuses ei ole keegi jälginud, kas sellist lepingut tõepoolest rakendatakse. Soome võimuorganid ütlevad, et olemasolevate vahenditega on võimatu teostada üldist järelevalvet, mis kataks kõikide vabastuse saanud laevade jäätmekäitlust.

Saksamaa Läänemere-äärsetesse sadamatesse sisenevad laevad peavad jäätmed sadamas ära andma, kui ületatakse jäätmete kogumise võimsus pardal. Laevad peavad teavitama vastutavat sadamavaldajat 24 tundi enne saabumist, kas ja kui palju nad soovivad ära anda laeval tekkinud heitmeid ja lastijäätmeid. Kui laeva kogumisvõimsus on küllaldane selleks, et selles sadamas jäätmeid ära ei anta, tuleb näidata sadam, milles pardal olevad jäätmed hiljem ära antakse. Kui sadamasse sisenev laev ei teata oma kavatsusest jäätmeid ära anda, kontrollib sadamavaldaja, kas jäätmete andmata jätmine näib teadaoleva informatsiooni põhjal usaldusväärne. Kui jäätmete äraandmine peaks toimuma järgmises sadamas, on Saksa ametivõimudel vaba voli edastada saadud teave selle sadama valdajale, kus äraandmine peaks toimuma. Saksa Keskvalitsuse Kontrollikoda leiab, et Läänemere-äärsetes sadamates teostatav kontroll jäätmete äraandmise kohustuse täitmise üle on piisav ja vajalik. Tõhus kontroll on ainus vahend, millega sadamavaldajad saavad tagada, et laevad täidavad neile pandud kohustust anda jäätmed ära sadama vastuvõturajatistes. Keskvalitsuse Kontrollikoda on teinud ettepaneku kontrollimise eesmärgil alati teavitada järgmise sadama valdajat, kui laev ei anna selles sadamas jäätmeid ära põhjendusega, et pardal on piisavalt kogumisvõimsust.








Lätis on kõikide jäätmete äraandmise kohustus seadustes kajastatud. Ometi otsustavad Läti Riigikontrolli hinnangul tegelikuses paljud välisriikide laevad ise, kas anda jäätmed ära selles või järgmises sadamas.

Poola sadamate auditeerimine, mille teostas Poola Vabariigi Kõrgeim Kontrollikoda, näitas, et kõik meresadamad ei saanud laevakaptenitelt informatsiooni laeval leiduvate jäätmete kohta.

B. Ühtse tasusüsteemi rakendamine

11. Jäätmete, eriti kütusejääkide ebaseadusliku merre heitmise praktika üks peamisi põhjusi on see, et sadamates nende äraandmise eest makstav tasu on märkimisväärselt suur ning et seda kulu peavad kandma laevaoperaatorid. Et soodustada laevajäätmete äraandmist sadama vastuvõturajatistes tasust sõltumata, ei arvestata jäätmete vastuvõtmise maksumust ühegi laeva puhul eraldi, vaid jaotatakse kõikide sadamasse sisenenud laevade vahel. Seepärast sätestab Helsingi konventsiooni soovitus 19/8, et jäätmete sadamas äraandmise maksumus kaetakse ühtse tasusüsteemi alusel. Sadamavaldaja arvutab jäätmete vastuvõtmise kogukulud ja nõuab igalt laevalt sisse kindla summa kui osa laeva sadamatasudest, olenemata sellest, kas laev kasutab äraandmisvõimalust. Seega peavad laevad alati maksma jäätmetasu, olenemata sellest, kas laevajäätmed antakse ära või mitte. Paralleelauditi käigus hinnati selle sätte rakendamist riigi võimuorganite tarvitusele võetud õiguslike, administratiivsete ja muude meetmete abil.

Tabel 3. Ühtne tasusüsteem

Taani	Eesti	Soome	Saksamaa	Läti	Leedu	Poola
						

Naeratav nägu: nõuded on täidetud
Tõsine nägu: nõuded on osaliselt täidetud
Nördinud nägu: nõuded ei ole täidetud

Ühtne tasusüsteem on täielikult rakendunud seitsmest riigist kolmes. Riikides on kasutusel erinev praktika kõikide jäätmete arvamise kohta ühtse tasusüsteemi sisse ning selle alusel vastuvõetud jäätmekoguste mahu osas.

Eestis kajastub ühtse tasusüsteemi põhimõtte seadustes ainult osaliselt. Eraldi määrus paneb sadamavaldajatele kohustuse võtta eritasuta vastu ainult masinaruumi pilsivett. Jäätmete vastuvõtt peab olema korraldatud 21 sadamas, kuid ühtset tasusüsteemi rakendatakse vaid kümnes sadamas ja sedagi ainult pilsivee osas. Eestis ei toimu kõikide laevajäätmete vastuvõttu sadamatasude arvel, seepärast on tõenäoline, et laevad eelistavad anda jäätmed ära teistes Läänemere sadamates. Lisaks seavad mõned Eesti sadamad piiranguid sadamatasude arvel äraantavatele jäätmekogustele.

Läti sadamates rakendatakse ühtset tasusüsteemi, ent see ei hõlma kõiki jäätmeliike. Näiteks kui laevad annavad ära kahjulikke vedelaid aineid, lastijäätmeid, saastunud ballastivett või paakide uhtmeid, kohaldatakse lisatasu, mis sõltub äraantavatest kogustest.

Leedus Klaipeda meresadamas käideldakse ballastivett, paakide pesemise vett, keemiliselt saastunud vett, värvijääke ja (nakatatud) karantiinjäätmeid vastavate lastimis-lossimisettevõtetega sõlmitud laevalepingute alusel ja ühtset tasusüsteemi ei rakendata. Osa nendest jäätmetest liigitatakse ohtlikeks jäätmeteks ja seega on oht, et sellised jäätmed võidakse jätta sadama territooriumile ebaseaduslikult.

Pilt 1. Statsionaarsed seadmed pilsivee vastuvõtuks Szczecinis Ostrów Grabowski (Poola)



Poola Vabariigi Kõrgeima Kontrollikoja audit näitas, et Gdanski, Gdynia, Szczecini ja Świnoujście meresadamate juhtkonnad võimaldasid heitmete ja lastijäätmete vastuvõttu laevadelt eritasu eest, mille laevakapten maksab jäätmekäitlusettevõtte arvele, sõltumata sadamavaldajale tasutud tonnimeksust.

Tekstikast 1

Pilsivee ebaseaduslik merrejuhtimine Kołobrzegi sadamas

2003. aasta 26. juunil kella 6.45–19.00 kõrvaldati Kołobrzegi sadamas umbes üks kuupmeeter pilsivett sadama akvatooriumi pinnalt. Pahategijat ei suudetud tuvastada – arvatavasti oli see kalakutter.

Operatsioonist võtsid osa Kołobrzegi rannapäästejaam, Kołobrzegi riiklik tuletõrjesalk, Ekojawa Co Ltd. Czerninist, Kołobrzegi Meresadama juhtkond ja Slupski Merendusamet. Kasutusel oli KOMAR-tüüpi skimmer, õlijäätmete tsistern, tsisterni veoplatvorm, sorbent ja ained õlijäätmete neutraliseerimiseks rannikul ning varustust vedav veok.

Slupski Merendusameti inspektori ametlik teatis operatsiooni kohta sisaldas teavet reostustõrjetöödest, mida alustati kuus tundi pärast vastava otsuse vastuvõtmist. Viivituse põhjusteks oli plaani puudumine reostusohu ja reostuse likvideerimiseks sadama veealal, kiirete telekommunikatsioonivahendite puudumine (kasutati faksi ja hiljem eramobiiltelefoni) ning mitmete üksuste vahel hajutatud varustus, mis eeldas nende üksuste kaasamist tiheda koostöö ja kooskõlastamise kaudu.

Poola Vabariigi Kõrgeima Kontrollikoja auditi (Kołobrzegi Meresadama juhtorgan ja Poola Mereotsingute ja -päästeteenistuses, mille alluvuses on Kołobrzegi rannapäästejaam) käigus tuli ilmsiks nimetatud asutuste ebapiisav ettevalmistus merereostuse kõrvaldamiseks. Nenditi, et kuni auditi lõpupäevani (st kuni 5. veebruarini 2004) ei olnud sadama juhtkond suutnud luua reostusjuhtumitest kiire teatamise süsteemi ning reostusohude ja merereostuse tõrje plaan oli alles väljatöötamisel. Kołobrzegi rannapäästejaama käsutuses olev varustus ei võimaldanud tal alustada iseseisvalt tegevust laevade põhjustatud merereostuse likvideerimiseks, mistõttu ei saanud üksus täita oma esmaseid ülesandeid. Poola Mereotsingute ja -päästeteenistus võttis tarvitusele abinõud jaama täielikuks varustamiseks reostusohu ja merereostuse likvideerimiseks vajaliku varustuse ja tehnikaga.

C. Järeldused

12. Helsingi konventsiooni artiklis 8, IV lisas ja asjakohastes soovitusetes sisalduvaid sätteid jäätmekorralduse kohta sadamates on käesolevas paralleelauditis vaadeldud seitsmes riigis rakendatud ainult osaliselt. Üldiselt ei ole riikide võimuorganid küllaldaselt jälginud ega kontrollinud Helsingi konventsiooni täitmist jäätmekäitlust puudutavate sätete osas.

Mõnes Läänemeres sadamas oleks vaja suurendada teadlikkust kõikide jäätmete kohustusliku äraandmise osas.

Enamikus osalisriikides on võimalik parandada laevajäätmete kohustuslikku äraandmist ja tõhustada jäätmete vastuvõtmise korraldust sadamates. Jäätmemajanduse tõhustamise eelduseks on jäätmekäitluse registreerimine sadamates. Vastasel juhul puudub riikide võimuorganitel ülevaade laevajäätmete vastuvõtu vajadusest ja võimsusest ning edaspidist jäätmekäitlust on raske planeerida.

Samuti on oluline tagada info kättesaadavus riikide võimuorganitele vabastuste kohta, mis on antud nende riikide sadamaid külastavatele laevadele.

III. Reostusjuhtumitest teatamine ja läbirääkimiste pidamine (Helsingi konventsiooni artikkel 13)

A. Kord

13. Helsingi konventsiooni artikli 13 kohaselt peavad riigid viivitamatult teavitama teisi riike, kelle territooriume mõjutab või võib mõjutada laevade põhjustatud reostus. Tuleks pidada läbirääkimisi eesmärgiga tõkestada, vähendada ja kontrollida sellist reostust. Paralleelaudit tõestas, et enamikus riikides on kehtestatud kord, millega tagada efektiivne ja usaldusväärne teavitamine reostusjuhtumitest ning läbirääkimiste alustamine, samuti näitas audit, et teisi riike enamasti teavitati reostusjuhtumitest vastavalt Helsingi konventsiooni sätetele.

Tekstikast 2

Teavitamis- ja läbirääkimissüsteem

Poola Vabariigi Kõrgeima Kontrollikoja audit näitas, et Poola teavitamis- ja läbirääkimissüsteem toimib merereostusjuhtumite korral, kuigi Poola Mereotsingute ja -päästeteenistus ja sadamate juhtkonnad pole välja töötanud uusi riigi ja sadamate reostustõrjeplaane, millega määrata kindlaks tegevuskord selles valdkonnas. Nimetatud asutused kasutasid 3–10 aasta pikkuseid plaane, mis olid ajakohastamata, arvestades muu hulgas Poola Merendusameti uut ülesehitust ja tegevusvaldkondi ning uusi õigusnorme.

14. Õnnetused tankeriga Pallas 1998. aastal (vt tekstikast 4, lk 19) ja tankeriga Baltic Carrier 2001. aastal (vt tekstikast 5, lk 22) tõestasid, et probleeme tekitav mereõnnetus võib kiiresti kanduda ühe riigi vastutusalalt teise riigi vastutusalale. See rõhutab tiheda rahvusvahelise koostöö ja teavitamise tähtsust.

B. Järeldused

15. Paralleelaudit näitas, et enamikus riikides on kehtestatud kord, millega tagada tõhus ja usaldusväärne teavitamine reostusjuhtumitest ja läbirääkimiste alustamine. Tuleks rõhutada, et olukorra täpne hindamine ja asjakohased otsused vastumeetmete kohta sõltuvad tõhusalt toimivast teavitussüsteemist. Hoolikas valmistumine reostusjuhtumiks, eriti tööjõu ja varustuse õigeaegse valmisoleku korraldamine, eeldab pidevat infovahetust riikide vahel.

Samuti on vaja ühtse korra alusel tagada pidev side ühtse juhtimisüksuse ja naaberriikide samaväärsete organite vahel.

IV. Koostöö merereostuse vastu võitlemisel (Helsingi konventsiooni artikkel 14)

16. Helsingi konventsioon nõuab, et riigid säilitaksid suutlikkuse reageerida Läänemere merekeskkonda ohustavatele reostusjuhtumitele. Artikli 14 kohaselt rakendavad konventsiooni osalisriigid nii igaüks eraldi kui ka ühiselt, nagu on sätestatud VII lisa, kõiki vajalikke meetmeid, et olla võimelised reageerima reostusjuhtumite korral ning vähendada või kõrvaldada nimetatud juhtumite tagajärjel Läänemere piirkonna merekeskkonnale avaldatavat mõju. VII lisa sisaldab samuti mereseiret, reostustõrje planeerimist ja vastumeetmeid käsitlevaid sätteid.

A. Mereseire reostuse avastamiseks Läänemeres

17. Reostuse avastamiseks Läänemeres on võimalik teha õhuvaatlusi, mereseiret laevadega või koguda infot satelliidifotodelt. Helsingi konventsiooni artikli 14 ja VII lisa 3. reegli kohaselt peavad riigid eraldi või koos arendama ja rakendama järelevalvet Läänemere piirkonnas, et avastada ja jälgida õli või muude ainete heidet merre. Samuti peavad riigid võtma kasutusele asjakohased meetmed seire teostamiseks kaugseiresüsteemidega varustatud lennukitega.

Pilt 2. Õhuvaatluste käigus avastatud õlilaik



Õhuseire tõhusamaks korraldamiseks soovitatakse Helsingi konventsioonis koostada riiklik mereseireplan, mis tugineb ajakohastatud ja usaldusväärsele teabele merel liikuvate laevade arvu ja tüübi kohta. Riiklikku mereseireplani tuleks järgida õhuvaatluste tegemisel ja vaatluste käigus saadud informatsioon peaks olema kättesaadav sadamaid kontrollivatele riigiasutustele ja sadamatele endile.

Riiklike seireplaanide rakendamise, seiretegevuse liikide ja riikidevahelise seirealase koostöö osas ilmnes paralleelauditi tulemusena allpool kirjeldatud seis.

Tabel 4. Seiretegevus

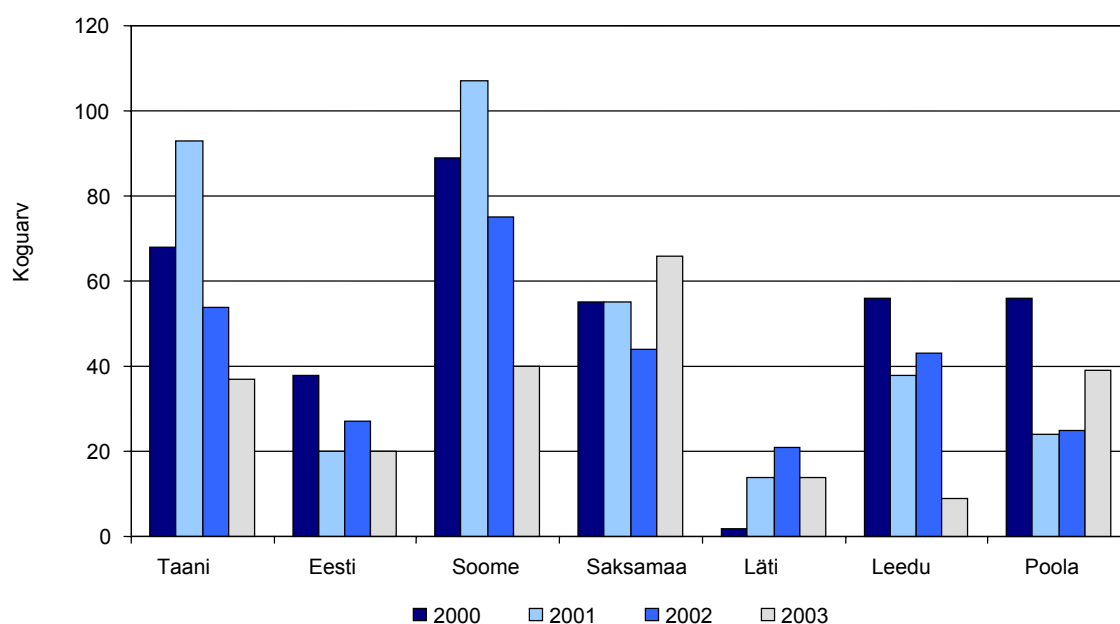
	Taani	Eesti	Soome	Saksa- maa	Läti	Leedu	Poola
Riiklik seireplan kasutusel	😊	😞	😊	😊	😊	😞	😞
Seire teostamisel kasutatakse:							
- lennukeid	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
- laevu	😊	😞	😊	😊	😊	😊	😊
- satelliite	😊	😞	😊	😞	😞	😞	😞
Seire koos teiste riikidega	😊	😞	😊	😊	😞	😞	😞
Naeratav nägu: nõuded on täidetud Tõsine nägu: nõuded on osaliselt täidetud Nördinud nägu: nõuded ei ole täidetud							

Seitsmest riigist neli on võtnud kasutusele riikliku mereseireplani. Õhuseiret planeeritakse siiski ka ülejäänud kolmes riigis.

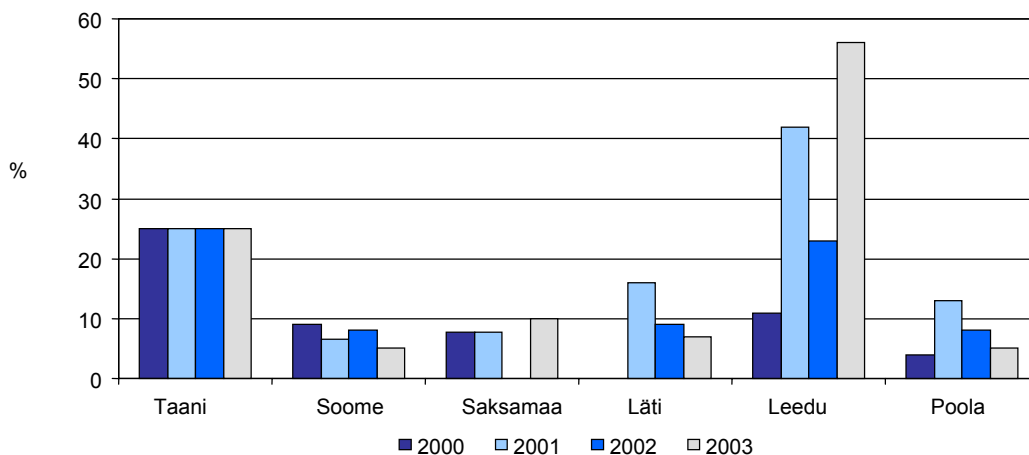
Kõigis seitsmes riigis tehakse mereseiret lennukitega, kõikides riikides peale Eesti selleks spetsiaalselt ettenähtud laevadega ning satelliitide abil ainult Taanis ja Soomes. Kolm riiki teevad seiret koostöös teiste riikidega ja neli riiki ei tee teiste riikidega koostööd.

Avastatud reostusjuhtumite (joonis 3) ja tuvastatud reostajate (joonis 4) osas selgus paralleelauditi tulemusena allpool toodud seis.

Joonis 3. Avastatud naftareostusjuhtumid



Joonis 4. Naftareostusjuhtumid, kus reostaja on teada



Enamik 2000.–2003. aastal planeeritud lendudest toimus. Siiski tundub avastatud reostusjuhtumite ja tuvastatud reostajate arv olevat üsna väike, arvestades Läänemere laevaliikluse suurt mahtu.

Taani Riigikontroll teeb järelduse, et planeeritud mereseire lennukitega toimus. Ometi erineb aasta planeeritud ja teostatud mereseire maht ja seepärast on tõenäoline, et avastatakse vähem reostusjuhtumeid.

Eestis puudub riiklik programm mereseire korraldamiseks ja õhuvaatluste planeerimine sõltub eeskätt selleks otstarbeks eraldatud rahast. Seetõttu varieeruvad lennutunnid aastate lõikes ega lähtu keskkonnamarkide hinnangust, vaid pigem piirivalvamise eesmärkidest. Olemasoleva varustusega ei saa avastada reostust pimedas. Eesti Riigikontroll teeb järelduse, et Eesti ametivõimude suutlikkus avastada reostust on võrdlemisi väike. Samuti järeldas Eesti Riigikontroll, et reostuse avastamiseks ettenähtud parem varustus aitaks otseselt kaasa õlilaikude tõhusamale avastamisele ja võimaldaks Eesti ametiasutustel teha koostööd teiste riikidega, et optimeerida reostuse avastamiseks tehtavaid kulutusi.

Enamik **Soome** vaatluspiirkonnas leitud heiteid avastatakse Soome lahel väljaspool Soome territoriaalmerd. Probleeme tekitab asjaolu, et vaatluspiirkond on suurem kui ala, kus reostuse tekitajat saab Soomes vastutusele võtta. Ainus asi, mida saab teha väljaspool territoriaalmerd aset leidnud reostuse puhul, on teatada õigusrikkumisest laeva lipuriigile, kes sellistel puhkudel vastutab karistamise eest.

Saksamaa kasutab õhuvaatlusteks kahte lennukit. Lennukite tehniline varustus võimaldab jälgida merepinda suurelt kauguselt päeval ja öösel ja ebasoodsates ilmastikuoludes ning avastada märke naftareostusest. Lennukid on varustatud kaameraga, et saada tõendeid, mis võimaldavad reostajat tuvastada. Saksamaa Keskkvalitsuse Kontrollikoja arvates ei ole õhuvaatluste käigus avastatud ja konkreetsele reostajale süüks pandavate reostusjuhtumite arv päris rahuldav.

Läti vajab kaugseirevarustust, mis võimaldaks teha vaatlusi öösiti ja halva nähtavuse tingimustes.

Leedus on ainult üks riiklik meresadam ja Bütingē naftaterminal. Suurem osa reostusjuhtumitest leiab aset nendes kohtades ja seega on kontrollimine ja reostaja leidmine kergem. Reostajad tuvastatakse peaaegu kõikide Klaipeda riiklikus meresadamas toimunud reostusjuhtumite korral.

Tekstikast 3

Bütinge naftaterminali naftasaadustest põhjustatud reostuse vältimine Läänemerel

Aastatel 2000–2003 registreeris Merekeskkonna Kaitse Amet 187 teadet Läänemere reostamise kohta Leedu rannikul ja Klaipeda meresadama piirkonnas. Tasub märkida, et registreeritud reostusjuhtumite arv on vähenenud: 76 juhtumilt 2000. aastal 12 juhtumini 2003. aastal.

Naftareostus avastatakse kõige sagedamini kohtades, kus toimub intensiivne laevanduse, laevaehituse ja -parandusega seotud inimtegevus, samuti kohtades, kus on palju laevu. Klaipeda meresadama territooriumil asub kolm suurt laevatehast ja seitse lastimis-lossimisettevõtet.

Klaipeda meresadam on pidevas arengus: mõned ettevõtted juurutavad rahvusvahelisi kvaliteedi- ja keskkonnastandardeid. Ometi on Merekeskkonna Kaitse Amet sageli registreerinud reostusjuhtumeid vilka tegevusega Klaipeda meresadamas. Leedu Vabariigi Riigikontroll kontrollis valikuliselt informatsiooni reostuse likvideerimise kohta: kõikidel juhtudel korraldati vajalik uurimine ja saasteainete korje, kuid mitte kõikidel juhtudel ei suutnud järelevalveasutused tuvastada reostajaid ja selgitada välja loodusele tekitatud kahjus suurust.

Leedu riikliku reostustõrjeplaani kohaselt jagatakse reostusjuhtumid Läänemerel kolme kategooriasse, sõltuvalt nende ulatusest ja juhtimisskeemist. Kõige keerulisemad on kolmanda astme ulatusliku mõjuga juhtumid. Niisugustel puhkudel on Leedul õigus paluda teistelt riikidelt rahvusvahelist abi. Sellistel juhtudel koondatakse majandusüksuste jõud, kutsutakse viivitamata kokku naftareostuse kõrvaldamise erakorraline komisjon ja edastatakse pidevalt teavet hädaolukorra juhtimise keskusele.

2001. aasta novembris toimus Läänemere reostus nafta laadimise ajal tankerile Bütinge naftaterminalis. Äärmuslikes ilmastikutingimustes voolas pärast vealuse vooliku purunemist merre 59 tonni naftat. Paar kuud varem toimus reostusjuhtum samas terminalis, kuid väiksemas ulatuses – lekkis umbes kolm tonni naftat.

2001. aastal laaditi Bütinge naftaterminalis viis miljonit tonni naftat ja naftasaadusi, registreeriti 50 sissetulevat laeva, 79% nendest sisenevatest laevadest läbis kontrolli. Poide ja laevade kontrollimise aluseks olid Leedu keskkonnakaitse seadus, merekeskkonnakaitse seadus, MARPOL 73/78 nõuded ja HELCOM-i konventsioonid. Üldmainitud juhtumid tõestavad, et reostusjuhtude põhjuseks oli terminali enda ebapädev tegutsemine.

Kui reostus oli toimunud, tehti järgmist:

- määrati kindlaks reostuse ulatus (võeti proov),
- prognoositi reostuse võimalikku levikut,
- teavitati naaberriike,
- tuvastati reostajad,
- hinnati loodusele tekitatud kahju,
- korraldati saasteainete korje.

Klaipeda piirkondlik prokuratuur algatas kohtuasja mere reostamise kohta ainetega, mis tekitavad kahju inimeste tervisele ja mereloomastikule.

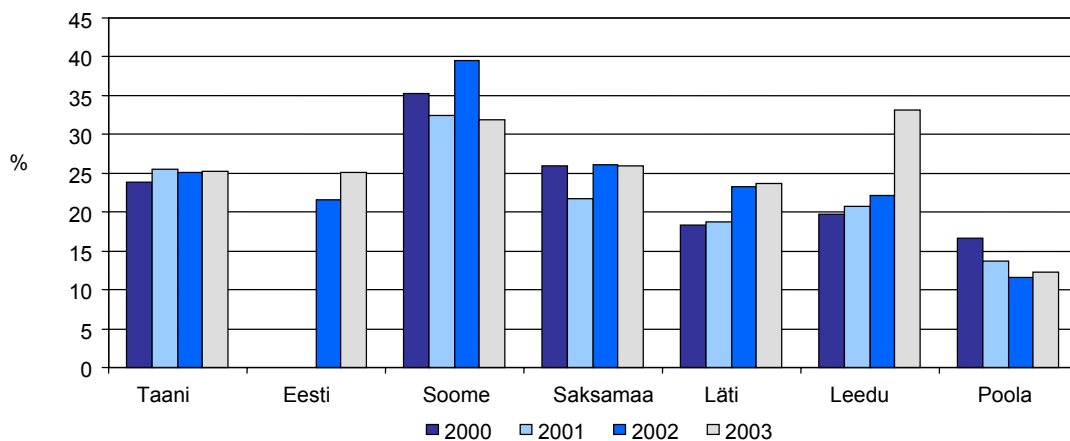
Mõlemal juhul järgiti Leedu riiklikku reostustõrjeplaani reostusjuhtumite korral merel, koostati protokollid keskkonnakaitse seaduse rikkumise kohta, karistati Bütinge terminali vastutavaid isikuid ja moodustati töөрühmad, mis koosnesid Bütinge naftaterminaliga seotud riigiasutuste vastutavatest töötajatest. Leedu valitsus võttis vastu otsuse, millega tehti mitmesugustele riigiasutustele ülesandeks esitada ettepanekud, kuidas parandada reostusjuhtumite vältimist potentsiaalselt ohtlikel objektidel (sealhulgas Bütinge naftaterminalis).

Arvestades, et igal aastal suureneb Büttinge terminali küllastavate laevade arv ning kasvab nafta laadimise maht, on Büttinge naftaterminal reostuse seisukohast üsna ohtlik äriettevõtte. Merekeskkonna Kaitse Ameti aastaaruannetes tuuakse välja lahendust nõudvad probleemid: laevakontrolli tõhustamine, tehniliste kontrollivõimaluste arendamine.

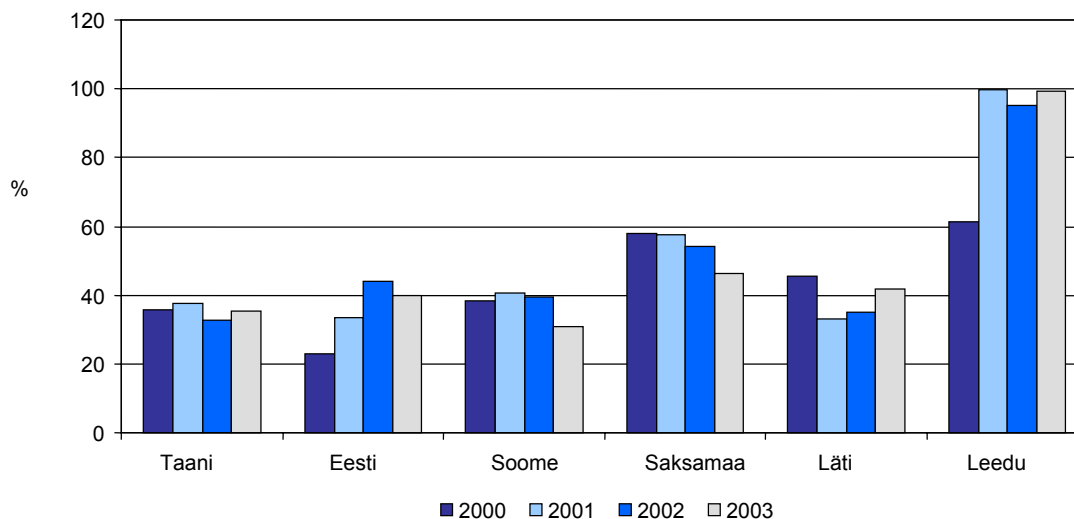
B. Laevakontroll

18. Vastavalt IV lisa 11. reeglile peavad riigid teostama laevakontrolli. Laevakontrolli käigus peavad inspektorid kontrollima kõiki laeva sertifikaate ja ohutusdokumente ning uurima laeva välisseisundit, peamiselt varustust. Siia kuulub ka laevakere visuaalne kontroll. Samuti kontrollivad inspektorid tegevusnõuete täitmist, selgitamaks välja laevapere oskused kasutada pääste- ja muud varustust. Konventsiooni sätete kohaselt peab iga sadamariik kontrollima vähemalt 25% sadamasse sisenenud välisriikide laevadest. Aastatel 2000–2003 toimunud kontrolli osas ilmnes paralleelauditi tulemusena allpool kirjeldatud olukord.

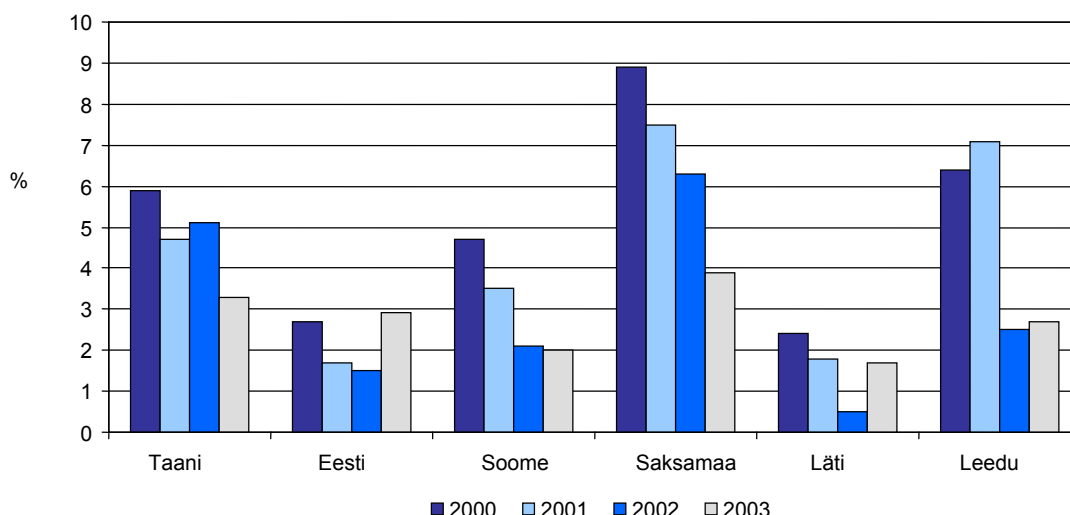
Joonis 5. Kontrollitud välisriikide laevad



Joonis 6. Kontrollitud välisriikide laevad, millel avastati puudusi



Joonis 7. Kontrollitud välisriikide laevad, mis peeti kinni



Joonised näitavad, et mitte kõik riigid ei ole kontrollinud vähemalt 25% välisriikide laevadest. Enam kui 30% kontrollitud laevadest leiti puudusi ja väike osa kontrollitud laevadest peeti kinni. *Taanis* ja *Poolas* ei registreerita välisriikide laevu ja nende puhul arvutatakse kontrollitud laevade osakaal hinnanguliselt.

Saksamaal on kavas asendada 25-protsendiline kontrollimise määr efektiivsema ülevaatuskorruga, mille aluseks on iga laeva individuaalne riskiaste. Eesmärgiks on kontrollida vähemalt kord aastas rahvusvaheliste ohutusnõuete täitmist, keskkonnaohtlikkust ning elu- ja töötingimusi laeval. Kõrge riskiastmega laevu tuleks kontrollida tihedamini. Madalama riskiastmega laevu võib kontrollida vähem.

Leedus on suur kontrollitud välisriikide laevade osakaal, millel on avastatud puudusi. Leedu sadamates peetakse kinni ka väiksemate puudustega laevad, kuni need puudused on kõrvaldatud. Leedu seadused ei näe ette trahve meresõiduohutuse eeskirjade rikkumise eest, aga Leedu valitsus valmistab ette seaduseparandusi trahvide kehtestamiseks ohutu meresõidu reeglite rikkumise eest.

C. Riiklik reostustõrjeplaan

19. Helsingi konventsiooni artiklis 14 ja VII lisa 2. reeglis on sätestatud nõuded riikliku reostustõrjeplaani koostamiseks merereostuse vastu võitlemisel. Reostustõrjeplaan määrab kindlaks riigi ametkondade vastutuse ja annab suunised süstemaatiliseks ja kiireks tegutsemiseks reostuse tõrjel. Paralleelauditi tulemusena ilmnis riiklike reostustõrjeplaanide koostamise osas allpool toodud seis.

Tabel 5. Riiklik reostustõrjeplaan

Taani	Eesti	Soome	Saksamaa	Läti	Leedu	Poola
😊	😐	😞	😊	😊	😊	😐
Naeratav nägu: nõuded on täidetud Tõsine nägu: nõuded on osaliselt täidetud Nördinud nägu: nõuded ei ole täidetud						

Seitsmest riigist neljas vastab riiklik reostustõrjeplaan Helsingi konventsiooni VII lisa 2. reegli toodud nõuetele. Paralleelauditi käigus tehti allpool toodud märkused.

Taani võimuorganid töötasid riikliku reostustõrjeplaani välja 2004. aastal, kuid seda plaani ei ole ajakohastatud varustuse vajaduse analüüsimise ja merereostuse riskide hindamise seisukohast, arvestades naftatranspordi olulist kasvu. Plaani ei ole kooskõlastatud kohalike reostustõrjeplaanidega. Peale selle ole reostustõrjeplaanis käsitletud, kuidas toimida laevade põhjustatud keemilise reostuse korral.

Eestis puudub riiklik reostustõrjeplaan merereostuse likvideerimiseks. Ainus olemasolev reostustõrjekava on Piirivalveameti reostustõrjeplaan, kuid sellel puudub seaduse jõud erinevate ametkondade tegevuse koordineerimiseks. Seega võib suureostuse korral karta, et tekivad halvasti korraldatud suhtlemisest ja tegevuse vähesest kooskõlastamisest tingitud vead.

Eesti Riigikontroll on sedastanud, et naftatankeri Alambra reostusjuhtumi puhul oli selgesti tuntav riikliku reostustõrjeplaani puudumine. 2000. aasta 16. septembril lekkis Tallinnas Muuga sadamas tankerist Alambra merre 250 tonni masuuti. Reostusele ei suudetud reageerida kiiresti ega adekvaatselt, sest ei teatud, kust leida varustust, millised asutused mida ja millal teevad, kuidas tõkestada reostuse levikut, kuidas korraldada tööd, logistikat, kokkukorjatud õli ladustamist jne.

Soomes puudub riiklik reostustõrjeplaan, kuid laevade põhjustatud reostuse vältimise seaduse kohaselt peab kohalikel omavalitsustel olema plaan naftareostuse puhuks. Pädevad asutused peavad ette valmistama ka piirkondliku plaani koostööks naftareostuse korral. Nende plaanide ettevalmistamine praegu käib. Siiani ei ole välja töötatud piirkondlikku plaani Soome lahe tarvis. Kuigi puudub eraldi plaan riiklikul tasandil, määrab laevade põhjustatud reostuse vältimise seadus selgesti kindlaks naftareostuse korral pädevad asutused ja paneb neile vastutuse reostuse tõrje eest.

Saksamaal on reostustõrjeplaan olemas liitriigi, liidumaa ja kohalikul tasandil juhtumite jaoks, kui on toimunud reostumine õli või muude ohtlike ainetega. Kuna puuduvad õigusnormid, mis reguleeriksid reostustõrjeplaanide sisu, erinevad reostusplaanid märkimisväärselt. Reostustõrjeplaanide efektiivsust ja tegevuse ajastamist kontrollitakse õppuste käigus. 1998. aasta oktoobris sõitis madalikule alus Pallas. See õnnetus tõestas, et vastutuse kattumine tekitas tungiva vajaduse kehtestada range ja ühtne käsuliin tõsiste merereostusjuhtumite tarvis (vt Pallase juhtum tekstikastis 4, lk 19).

Leedu riiklik reostustõrjeplaan merereostusjuhtumite puhuks on mõeldud peamiselt naftasaaduste reostuse tõrje ettevalmistamiseks. Plaan ei hõlma reostumist muude ainetega, samuti ei näe plaan ette reostuse vältimise meetmeid.

Poola võimuorganid ei ole suutnud välja töötada lõplikku riiklikku plaani merekeskkonna reostumise ohu ja reostuse likvideerimiseks ja kasutavad 1998. aastal väljatöötatud ajutist plaani. See ajutine plaan vajab täiendamist koostöös üksustega, mis tegutsevad sise- ja haldusministri alluvuses. Poola Mereotsingute ja -päästeteenistus töötas 2004. aastal siiski välja riikliku reostustõrjeplaani merereostust käsitleva osa.

20. VII lisa 2. reegli kohaselt peaksid riigid vastavalt vajadusele koostama kahe- või mitmepoolsed kavad ühiseks reageerimiseks merereostusjuhtumitele Läänemerel. Paralleelaudit näitas, et riigid on kahe- ja mitmepoolsetel alustel leppinud kokku mitmesugused plaanid ja lepingud ühiseks tõrjetegevuseks, näiteks võib tuua Swedengeri plaani, mis hõlmab Taani, Saksamaa ja Rootsi koostööd merereostuse likvideerimisel.

Tekstikast 4

Õnnetus laevaga Pallas 1998. aasta oktoobris

25. oktoobril 1998 puhkes tulekahju Põhjamerel üldotstarbelisel kaubalaeval Pallas. Alus triivis Saksamaa ranniku suunas ja jooksis pärast seda, kui katsed alus eemale pukseerida ebaõnnestusid, Amruni saare lähistel madalikule. Merre voolas 244 m³ naftat, mis koguti kokku õlikorjelaevade poolt ja rannikult. Vrakist suudeti päästa 444 m³ naftat. Naftareostuse tõttu hukkus umbes 16 000 merelindu. Kogu päästeoperatsioon, ohutusabinõud ja reostuse kontrollimine läks maksma üle 12,5 miljoni euro. Pallase kindlustus kattis umbes 1,75 miljonit eurot.

1999. aasta veebruaris moodustas föderaalne transpordi-, ehitus- ja elamuehitusministeerium sõltumatu ekspertiisikomisjoni Pallase merekahju uurimiseks. Oma 2000. aasta veebruarikuu aruandes rõhutas komisjon, et hädaolukorras tegutsemise strateegia, meresõiduohutuse, merendusõiguse ja merekindlustusõiguse tõhustamiseks ja edasiarendamiseks on küllalt ruumi, ning esitas ettepanekud olukorra parandamiseks (*remedial action*). Eriti soovitas komisjon kõigi sobivate ressursside paremat koordineerimist merel. Komisjon märkis, et merel toimunud tõsiste vahejuhtumite korral on vajalik ühtne ja vahetu tegevuse juhtimine ja tõrjetegevuse järelevalve. Seepärast asutati Saksa mereõnnetuste keskujuhtorgan (MÕKJ), mis on tegutsenud alates 1. jaanuarist 2003.

MÕKJ on Saksamaa föderaalvalitsuse ja Saksamaa rannaäärsete liidumaade ühine üksus. Kui on tegemist keerulise hädaolukorraga, kus föderaalvalitsusel ja rannikuäärsetel liidumaadel on erinev pädevus, on nüüd päästeteenistustel võimalik võtta tarvitusele ühtsed ja kooskõlastatud meetmed, arvestades kõiki mereõnnetusega seotud tehnilisi nõudeid. Kui mereõnnetusega kaasneb mitmesugune kahju või kui üks lepinguosalistest palub abi, peab MÕKJ tagama päästeoperatsioonide ühtse suuna. Kui ähvardamas on mereõnnetus, millega kaasneb mitmesugune kahju, võib MÕKJ asuda omal algatusel päästetegevust juhtima. Juhtorganil on ülesandepõhiselt õigus anda käsklusi otse kõikidele temale alluvatele föderaalsetele ja rannikuäärsete liidumaade üksustele, rikkudes tavapärasest käsuliini. Ülesandepõhisus on tõestatud ja hinnatud abinõu tsiviilüksuste juhtimiseks. See tähendab, et kui leiab aset reostusjuhtum (mitmesugune kahju merel), hoiatab MÕKJ-i direktor päästejõude ja juhib nende tegevust ning olemasolevate vahendite kasutamist. Niiviisi koondatakse MÕKJ-i kätte vastutus vastumeetmete kavandamise, ettevalmistamise, harjutamise ja rakendamise eest, mis enne oli killustatud mitmete ametkondade ja asutuste vahel. MÕKJ-i direktor ei koordineeri üksnes reostustõrjet, vaid ka inimeste päästmise, tulekahju kustutamise, laevade abistamise ja päästmise operatsioone. Lisaks peab MÕKJ-i direktor koordineerima juhtumi tehniliste üksikasjade kohta üldsusele antavat teavet.

MÕKJ-i kui kõiki vajalikke föderaalsete ja liidumaade päästejõude käsutava keske juhtimisüksuse eripäraks on ööpäevaringne valvesüsteem – mereõnnetuste teabekeskus (MÕTK), mis hoolitseb ööpäev läbi Põhja- ja Läänemere olukorra jälgimise ja info pideva ajakohastamise eest. See hõlmab kõikide selliste andmete ühendamist, töötlemist ja analüüsimist, mis käsitlevad mis tahes tekkinud mitmesuguse kahju kõrvaldamise seisukohast olulisi asjaolusid. Vajaduse korral viiakse häireolukorda päästejõud ja võetakse viivitamata tarvitusele vastumeetmed.

MÕKJ ja MÕTK koos moodustavad riikliku ja rahvusvahelise sidepunkti mereõnnetusteadete vastuvõtmiseks ja nendele teadetele reageerimiseks. See kujutab endast ühtset sidepunkti mereõnnetustega tegelemisel.

D. Reostustõrjevarustus

21. Reostuse likvideerimise edukus sõltub reostustõrjelaevade ja -varustuse valmisolekust alustada tööd lühikese aja jooksul. Seepärast nõuab Helsingi konventsioon suutlikkust reageerida kiiresti. Artikli 14 ja soovitus 11/13 kohaselt peaksid riigid olema võimelised:

- startima baasist kahe tunni jooksul pärast reostusjuhtumi teate saamist,
- jõudma kuue tunni jooksul mis tahes reostuskohta vastutusosalal,
- kindlustama hästikorraldatud, adekvaatse tõrjetegevuse alustamise reostuskohal 12 tunni jooksul,
- koristama suured õlilaigud mehaaniliste vahenditega kahe ööpäeva jooksul,
- tagama kokkukorjatud õli ladustamiseks piisava ja sobiva mahutipargi valmisoleku 24 tunni jooksul alates reostuse täpse suuruse teadasaamisest.

Paralleelauditi tulemusena ilmnes riikide poolt soovitus 11/13 nõuete täitmisel allpool toodud seis.

Tabel 6. Soovitus 11/13 nõuded

	Taani	Eesti	Soome	Saksamaa	Läti	Leedu	Poola
Valmisolek lähendada esimene tõrjeüksus baasist 2 tunni jooksul pärast häire saamist	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Jõudmine 6 tunni jooksul pärast baasist lahkumist mis tahes reostuskohta vastutusosalal	😐	😐	😐	😊	😊	😊	😐
Hästikorraldatud adekvaatse tõrjetegevuse alustamine reostuskohal kuni 12 tunni jooksul	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😐
Suure naftareostuse koristamine mehaaniliste korjevahenditega kuni 2 ööpäeva jooksul	😊	😐	😊	😊	😊	😊	😐
Piisava mahutipargi valmisolek 24 tunni jooksul kokkukorjatud õli paigutamiseks	😊	😐	😊	😊	😊	😊	😊
Naerata nägu: nõuded on täidetud Tõsine nägu: nõuded on osaliselt täidetud Nördinud nägu: nõuded ei ole täidetud							

Taanis vastas varustus 2004. aastal üldiselt soovitus 11/13 nõuetele. Siiski ei ole võimalik alustada kuue tunni jooksul reostuse likvideerimist Fehmerni väinas ja Bornholmi saare ümbruses. Tuleks samuti märkida, et 2001. aasta aprillis toimunud õnnetus tankeriga Baltic Carrier (vt kast 5, lk 22) näitas, et sel konkreetsel juhul ei täitnud Taani ametivõimud mitmeid soovitus 11/13 nõudeid halbade ilmastikuolude tõttu.

Eesti territoriaalvetes ei ole võimalik täita nõuet jõuda kuue tunni jooksul mis tahes reostuspaika, sest reostustõrjevarustus on koondatud Tallinna ja puuduvad tugibaasid. Eesti Piirivalveameti hinnangul on ebatõenäoline, et ulatuslik naftareostus suudetakse koristada mehaaniliste vahenditega kahe ööpäeva jooksul. Eesti Riigikontroll on märkinud, et tankeriga Alambra toimunud õnnetuse puhul oli suureks probleemiks vajaliku varustuse puudumine nii riigil kui ka sadamal endal, mistõttu reostust likvideeriti ebaefektiivselt ja aeglaselt. Masuudi korjet takistas kaldamahutite puudumine. Piirivalveameti hinnangul on naftareostuse likvideerimise koguvõimsus kuni 200 tonni.

Peale selle ei võimalda Eestis olemasolev reostustõrjevarustus reostuse likvideerimist madalatel temperatuuridel ja jääoludes, kuigi Eesti kliimat arvestades on see hädavajalik. Seega on Eesti võimeline tõrjuma ulatuslikku reostust efektiivselt ainult naaberriikide abiga.

Enamikusse kohtadesse **Soome** vastutusallas jõuab lähim reostustõrjelaev kuue tunni jooksul. Üks piirkond, kus see pole võimalik, on kõrge reostusohuga Soome lahe idaosa, ja teine piirkond, kuhu reostustõrjelaevad ei jõua kuue tunni jooksul, on Botnia lahe põhjaosa. Samas on ka oht seal väiksem. Soome ei suuda korjata õli rasketes jääoludes. Peale selle ei ole olemasoleva laevastiku ja varustusega võimalik töötada merel, kui lainetus on üle meetri kõrge. Sellised tingimused eksisteerivad aga Soome lähel umbkaudu poole sellest ajast, kui meri on jäävaba.

Läti suurimaks probleemiks tulevikus võib saada piisava varustuse puudumine naftareostuse likvideerimisel. Ainult üks Ventspils sadamas asuv reostustõrjelaev täidab kõik soovitusel 11/13 esitatud reostustõrjetegevuse nõuded. Aastatel 2000–2003 toimus Läti territoriaalvetes üks õnnetus, mis nõudis reostuse likvideerimist: 6. märtsil 2001 valgus Mažeikiu Nafta Bütinge naftaterminalis toornafta laadimise ajal tankerisse North Pacific merre 3427 m³ naftat. Ilmastikuolude tõttu jõudis osa naftast Läti territoriaalvetesse.

Poolas näitas Poola Vabariigi Kõrgeima Kontrollikoja audit, et kuigi Poola Mereotsingute ja -päästeteenistuse (MOPT) varustus nõuab täiendamist ja vanad kasutatud seadmed asendamist, on selle teenistuse käsutuses varustus, mis peaaegu vastab soovitusel 11/13 nõuetele. Lisaks leiti auditi tulemusena järgmist:

- MOPT laevad jõuavad 6 tunni jooksul mis tahes reostuskohta 70% ulatuses Poola vastutusel;
- MOPT ei jõudnud auditeeritud perioodi 26st reostusega võitlemise juhtumist vaid kahel korral alustada adekvaatset tõrjetegevust nõutud 12 tunni jooksul;
- ainult ühel korral ületati reostuse likvideerimiseks ettenähtud kaheööpäevast tähtaega, sedagi vaid kahe tunni võrra.

Nõutav erivarustus

22. Soovitusel 11/13 kohaselt peaks riikidel olema teatav nõutav erivarustus, nt 2000 meetri pikkune avamere-naftatõkkepoom, vahendid 2,5 km² suuruselt alalt nafta ärakorjamiseks ja kuus suure jõudlusega skimmerit koos täieliku lisavarustusega. Parallelaudit näitas, et mitte kõik seitse riiki ei täida neid nõudeid.

Taani täidab nimetatud nõudeid. Siiski näitas 2001. aastal tankeriga Baltic Carrier toimunud õnnetus, et suuremat osa sellest varustusest ei saanud Taani ametivõimud kasutada halbade ilmastikutingimuste ja õli suure tiheduse tõttu (vt Baltic Carrieri juhtumit tekstikastis 5, lk 22).

Saksamaal eeldab Põhjamere ja Läänemere erakorralise puksiiriabi strateegia laevaõnnetuse või reostusjuhtumi toimumiskohta jõudmist kahe tunni jooksul.

Läänemerel peab seda teenust kaugemas perspektiivis osutama kaks üldotstarbelist alust ja kolm puksiiri, mida üüritakse eralaevaomanikelt. Strateegia rakendamine peadib äsjaalminud spetsiaalse reostustõrjelaeva töövalmis seadmisega 2004. aastal. Nimetatud laev on optimeeritud töötamiseks Läänemerel. Kõigil reostuse likvideerimiseks ettenähtud erilaevadel on kahjulike ainete vastuvõtuks vajalik varustus ning erimahutid. Lisaks on sõlmitud lepingud laevaettevõtetega mis tahes vajamineva lisavõimsuse tagamiseks. Pallase merekahjust ajendatud ülevaatus käigus selgus, et pole piisavalt võimalusi kahjulike ainete ladustamiseks ja kõrvaldamiseks.

Poolas näitas Poola Vabariigi Kõrgeima Kontrollikoja audit, et Poola Mereotsingute ja -päästeteenistuse käsutuses olev varustus reostuse tõrjeks merel on koguseliselt ebapiisav, samuti suures osas vananenud (keskmine vanus 8–20 aastat). Varustuse nappus tähendas, et puudusid avamerepoomid, mis võimaldaksid töötada halbades ilmastikuoludes, puudus varustus, mis on vajalik reostusohu ja reostuse likvideerimiseks madalates vetes ja reostuse likvideerimiseks rannikul, samuti raskõli ja keemiliste ainete tekitatud reostusohu ja reostuse kõrvaldamiseks.

Tekstikast 5

Baltic Carrieri õnnetus 2001. aasta aprillis

29. märtsil 2001 pörkas naftatanker Baltic Carrier kokku kaubalaevaga Tern. Õnnetus juhtus avamere laevateel Cadeti kanali lähedal Falsteri saarest ida pool. Kokkupõrke tagajärjel hakkas lekkima Baltic Carrieri naftapaak ja merre voolas ligikaudu 2400 tonni naftat – lastist kogukaaluga 33 000 tonni.

29. märtsil 2001 püüdsid Taani ametivõimud alustada reostustõrjetegevust, kuid olid sunnitud loobuma, kuna meri oli tormine ja lainekõrgus 2–3 m, puhus tugev tuul kiirusega 18–20 m/s ja õli oli paks. Alused suutsid ainult jälgida õli triivimist.

Suurem osa õlist korjati kokku avamerel kahepäevase töötamise käigus. 30. märtsil 2001 piirati ümber ja korjati merest 960 tonni õli. Töö jätkus rannikumeres kuni 9. aprillini 2001.

Kuni 11. aprillini 2001 korjati kokku 3950 tonni õli ja saastunud materjali, sellest 1100 tonni merel ja ülejäänud rannalähedastes territoriaalvetes ja rannikul. Kuna avamerel korjatud õli ei olnud tõenäoliselt segunenud liiva, adru ega muuga, võib väita, et merest korjati alla poole õlist. Ülejäänud õli korjati seega kokku Grønsundi väinas – eriti Farø piirkonnas, mis on looduslik linnukaitseala.

Reostustõrje kogumaksumus oli 6,4 miljonit eurot, millest 5,9 miljonit hüvitas reostaja. Riigi võimuorganite Baltic Carrieri õnnetusele järgnenud reostustõrjetoiminguid käsitletud hindamisaruande järgi oleks ametivõimudel pidanud olema käepärast ülevaade või nimekiri Taani ametkondadest ja organisatsioonidest, kellel on eriteadmised naftareostuse likvideerimisest. Kasuks oleks tulnud ametivõimude kiirem ja lihtsam ligipääs erialasele nõuandele ja ekspertkogemusele. Samuti soovitas aruanne võtta ühendust kutseühendustega juba tõrjetööde väga varases etapis.

Tõrjetegevusse kaasati arvukad organisatsioonid ja ametkonnad, kes tavaliselt ei tööta koos. Hindamisaruandes märgitakse, et inimressursi liigutamine oli märkimisväärselt mahukam ja vaevalisem kui Taani võimuorganite korraldatud õppustel tehtud katsete käigus. Eriti rõhutatakse aruandes kogemuste puudumist tööjõu kavandamisel ja korraldamisel. Üks selgitus kehvale koostööle võiks olla, et on vähendatud õppuste mahtu ulatuslike, pikemaajaliste, keeruliste õnnetustega toimetulemiseks.

Hindamisaruande kohaselt puudus riigi ametivõimudel piisav teave jätmete vastuvõtu rajatiste kohta. Oluline on omada tõhusalt ja koordineeritult tegutsevat tööjõudu, kes suudab hinnata ja lahendada kokkukorjatud materjali eemaldamise, ladustamise ja kahjutustamise küsimusi.

Hindamisaruande kohaselt esines märkimisväärseid probleeme varustusega. Aruandes märgitakse, et õli suur viskoossus ja raskendatud juurdepääs rannikule tähendasid, et suur osa reostustõrjevastusest ei sobinud käsiloleva ülesande täitmiseks. Lisaks öeldakse aruandes järgmist:

- Ärakorjamine oli võimatu nafta viskoossuse tõttu.
- Nafta korjamiseks oli tarvis haardkoppa.
- Pardal polnud seadmeid nafta kuumutamiseks, mis tähendab, et seda ei saanud pargastele pumbata.
- Taani riigile kuuluvad pargased asusid riigis kolmes erinevas kohas.
- Suurte reostustõrjelaevade suur süvis takistas neil kalda lähedal töötamist.

Taani ametivõimud on teatanud Taani Riigikontrollile, et reostuse piiramiseks ja kontrollimiseks polnud võimalik kasutada mitte mingisugust sel ajal nende käsutuses olnud varustust (sealhulgas merepoome). Ametivõimud on samuti märkinud, et ka praegu puuduvad sellised avamerepoomid, mida oleks saanud kasutada naftareostuse kõrvaldamiseks õnnetuse ajal valitsenud ilmastikutingimustes.

E. Õppused ning uurimis- ja arendustegevus

23. VII lisa 10. reegli kohaselt peavad riigid korraldama tegevus- ja häireõppusi. Paralleelaudit näitas, et enamik seitsmest riigist osaleb peamiselt riiklikes, kahe- ja mitmepoolsetes õppustes. Õppusi peetakse küllaltki tähtsaks, et säilitada suur reageerimisvalmidus.

Taani Riigikontroll märkis, et Taanis ei korraldata õppusi kuigi tihti halva ilmaga ega talvisel ajal.

Saksamaa Keskvalitsuse Kontrollikoda järeldas, et mõnda liiki õppusi korraldatakse sageli, samas kui muud õppused on unarusse jäetud. Õppused peaks katma väga mitmesugust tüüpi reostusjuhtumeid. Kiire reageerimise õppused ja ühendatud koosseisu õppused tuleks korraldada koos kõikide Saksamaa rannikuäärsete liidumaadega, et tõhustada koostööd ühtse käsuliini raames. Keskvalitsuse Kontrollikoda on samuti rõhutanud õppuste hindamise tähtsust. Hindamisaruanded peaksid tõepäraselt kirjeldama õppuse käigus leitud puudusi, et neid võiks järgmiste õppuste ettevalmistamisel arvesse võtta.

24. VII lisa 10. reegli kohaselt peavad riigid vahetama teavet, mis puudutab uurimis- ja arendusprogramme, tulemusi, mis on seotud õli või muude kahjulike ainetega tekitatud merereostuse likvideerimise viisidega, samuti seiretegevuse ja sellise reostuse likvideerimise kogemusi.

Paralleelauditi käigus ilmnas, et teabevahetus riikide vahel uurimis- ja arendusprogrammide osas on küllaltki väike.

F. Järeldused

25. Helsingi konventsiooni artikli 14, VII lisa ja nendega seotud soovitude sätteid, mis käsitlevad koostööd merereostuse vastu võitlemisel ja valmisolekut merereostusjuhtumitele reageerimiseks, on käesolevas paralleelauditis osalenud seitsmes riigis ainult osaliselt täidetud. Üldiselt ei ole riikide võimuorganid küllaldaselt kavandanud, jälginud ega kontrollinud Helsingi konventsiooni nende sätete rakendamist, mis käsitlevad valmisolekut merereostusjuhtumitele reageerimiseks.

Riikide reostustõrjetegevuse kavandamine erineb märkimisväärselt nii ulatuse kui sisu poolest. Isegi kui enamikus riikides on suuremal või vähemal määral täidetud nõuded varustuse osas, ei saa olla kindel, et varustus ja reostustõrjeplaanid tegelikkuses ka töötavad. See on muu hulgas tingitud asjaolust, et õppusi ei korraldata enamasti halbades ilmastikutingimustes ja talvisel ajal.

Hädasti on vaja igakülgset ja realistlikku riskihinnangut, sest naftavedu laevadega on Läänemeres plahvatuslikult kasvanud.

Vaja on ka rohkem koostööd teha, vahetada uurimisalast teavet ja levitada häid tavasid.

26. Helsingi konventsiooni peapõhimõtte on, et iga osalisriik võtab tarvitusele vajalikud reostustõrjemeetmed ja käsutab asjakohast teavitamissüsteemi, sobivat tööjõudu ja varustust.

Käesoleva paralleelauditi korraldanud kõrgeimad kontrolliasutused leiavad, et riikide võimuorganid peavad võimaluste piires kindlustama naftareostusohu kõrvaldamiseks sobiliku põhivarustuse hajutatud paiknemise. Seda võib teha eraldi või kahe- või mitmepoolse koostöö raames. Reostuse kiire leviku tõttu peab reostustõrjega alustama võimalikult kiiresti juba avamerel. Vastavate kokkulepetega tuleb kindlustada, et minimaalne hulk inimesi, kasutusvalmis laevu ja varustust oleks võimalik mobiliseerida kiireks esmaseks reageerimiseks ja reostuspaika toimetamiseks. Seega peab vajalik varustus olema hajutatult ladustatud ja ladustamiskohad peavad asuma võimalike reostustõrjeoperatsioonide toimumise koha lähedal. See on ainus viis kiire ja tulemusliku tõkestamis- ja likvideerimistegevuse tagamiseks, ükskõik millal kahju põhjustatakse. Kuid see ei välista lisajõudude kutsumist naaberriikidest suurestuse korral.

On oluline välja töötada ja ajakohastada reostustõrjestsenaariumid, eelkõige esmased abinõud reostuse likvideerimisel, mis kooskõlastatakse naaberriikidega, samuti koostada õnnetuse tüüpilise arengu kirjeldused, et tõhustada ohutut tõrjetegevust ja seda õppuste käigus kontrollida.

V. Aruandlus ja teabevahetus (Helsingi konventsiooni artikkel 16)

A. Aruandlus

27. Helsingi konventsiooni artikli 16 kohaselt peavad riigid esitama regulaarselt (iga kolme või viie aasta järel) HELCOM-ile aruande Helsingi konventsiooni rakendamisel tarvitusele võetud õiguslikest, regulatiivsetest või muudest meetmetest. Selline aruandlus peaks kajastama kasutusele võetud meetmete tulemuslikkust ja ilmnenuid probleeme.

HELCOM-i arvates (vt HELCOM 24/2003, lisa 3) erineb riikide edastatud teabe kvaliteet vahel niivõrd, et raske on hinnata konventsiooni rakendamise edukust ja tulemused võivad kaasa tuua valed järeldused. HELCOM-i arvates võib see olla tingitud suurtest erinevustest HELCOM-i soovitude sisus ja täpsuses, mistõttu tõlgendatakse aruandluse kohustust väga laialt.

Paralleelaudit kinnitas riikide poolt HELCOM-ile esitatavate aruannete erinevat kvaliteeti. Saksamaa Keskvalitsuse Kontrollikoda jõudis järeldusele, et Saksamaa Liitvabariigi föderaalametite koostatud aruanded vastavad asjakohase aruandluse nõuetele. Taani Riigikontroll jõudis järeldusele, et Taani võimuorganite aruandeid HELCOM-ile pole võimalik dokumenteerida.

B. Järeldused

28. Üldiselt on vajalik tagada kvaliteet HELCOM-ile esitatavate aruannete osas, mis käsitlevad HELCOM-i soovitude rakendamiseks võetud riiklikke meetmeid. Need meetmed peaksid täiendama riikide esitatud informatsiooni konventsiooni täitmise kohta ning võimaldama tarvitusele võetud abinõude tulemuslikkuse ja ilmnenuid probleemide võrdlevat hindamist.

VI. Üldised järeldused ja soovitused

29. Käesolevas paralleelauditis osalenud kõrgeimad kontrolliasutused tõdevad, et riigid on üldjuhul võtnud tarvitusele vajalikud meetmed Helsingi konventsiooni rakendamiseks. Siiski on veel kõikides riikides vaja olukorda parandada.

Audit näitas, et mõned Helsingi konventsiooni juurde kuuluvad soovitused on teataval määral ebaselged ja ebatäpsed, mis võib raskendada konventsiooni rakendamist riikides.

Tuleb rõhutada, et riigid peavad ühiselt võtma tarvitusele kõik vajalikud meetmed, et suurendada reostusjuhtumite vältimise ja likvideerimise suutlikkust.

Naftaveo kasvu arvestades on väga oluline, et Läänemere maad tugevdaksid omavahelist koostööd naftareostusohu vähendamisel.

Kõrgeimate kontrolliasutuste nimel:

Yvan Pedersen (Taani Riigikontroll)

Tuuli Rasso (Eesti Riigikontroll)

Anne Karlin-Vartiovaara (Soome Riigikontroll)

Andreas Rahm, dr Herward Buttkeireit (Saksamaa Liitvabariigi Kontrollikoda)

Guna Kalnina-Priede (Läti Vabariigi Riigikontroll)

Zita Valatkienė (Leedu Vabariigi Riigikontroll)

Alicja Gruszecka (Poola Vabariigi Kõrgeim Kontrollikoda)

Mihhail Kozlov (Vene Föderatsiooni Kontrollikoda)

Jaanuar 2005