Laevajäätmete käitlemise korraldus sadamates

KONTROLLIARUANNE

nr 2-5/04/108
28.09.2004

Laevajäätmete käitlemise korraldus sadamates



Tallinn
2004

Kokkuvõte

Riigikontroll auditeeris laevajäätmete käitlemise korraldamist sadamates perioodil jaanuar 2000 – juuni 2004. Audit viidi läbi koostöös teiste Läänemere riikide kõrgeimate kontrolliasutustega. Sellega vaadeldi riigi tegevust Helsingi konventsiooni täitmisel laevadelt pärineva reostuse vältimisel.

Eesti riiklikus sadamaregistris on registreeritud 21 sadamat, mida sadamate andmetel külastab aastas 27 000 laeva. Auditis vaadeldi laevadel mahuliselt kõige enam tekkivate heitmete (edaspidi jäätmete) – pilsivee, olmejäätmete ja reovee – vastuvõtu korraldust sadamates. Nimetatud jäätmetest kogutakse andmeid vaid käideldud pilsivee kohta. 2003. aastal koguti sadamates 22 000 tonni pilsivett.

Olulisemad tähelepanekud

Ühtsed reeglid laevajäätmete vastuvõtu korraldamiseks puuduvad. Reeglite puudumise tõttu on sadamavaldajad jäätmete vastuvõtu korraldanud oma parema äranägemise järgi ja ebaühtlaselt. Nii võetakse näiteks 11% sadamates olmejäätmeid ja reovett vastu ainult piiratud koguses. Ühtse reeglistiku puudumise tagajärg on vastutuse hajumine, sest sadamavaldajad on jäätmekorralduse suures osas laevaagentidele jätnud. Seega võib reostuse korral konkreetse vastutaja leidmine olla võimatu.

Sadamates ei saa laevajäätmeid ära anda ühtse tasusüsteemi alusel. EL-i direktiivi nõude kohaselt peab sadam kõik laevajäätmed vastu võtma ühtse tasusüsteemi põhimõttel.[1] Seni on riik sätestanud vaid masinaruumi pilsivee vastuvõtu sadamatasu arvel. Sadamad aga ei lähtu sageli sellestki riigi seatud nõudest, mistõttu on pilsivee vastuvõtt sadamatasu arvel täielikult tagatud vaid 54% sadamates. 21% sadamatest võtab masinaruumi pilsivett laevadelt sadamatasu arvel vastu ainult piiratud koguses. See takistab laevadel jäätmete äraandmist Eesti sadamates, mistõttu nad on potentsiaalsed merereostajad.

Vastuvõetud pilsivee kohta ei ole usaldusväärseid andmeid. Jäätmearuandluse põhjal on vastuvõetud pilsivee kogused aastate lõikes enam kui kolm korda kõikunud. Ohtlike jäätmete saatekirjades toodud pilsivee kogused on 29% võrra väiksemad jäätmearuandluses toodud kogustest. Seega ei ole usaldusväärseid andmeid pilsivee vastuvõtu kohta. Pole võimalik öelda, kas viga on andmete kogumises ja töötlemises või selles, et pilsivett lastakse merre. Puudulikud andmed takistavad ka meetmete planeerimist pilsivee vastuvõtu parandamiseks.

Puuduvad järelevalve ja sanktsioonid. Pole selgelt määratud, millise riigiasutuse kohustus on korraldada järelevalvet laevajäätmete tegeliku äraandmise üle, ja seetõttu järelevalvet ka ei teostata. Samuti puuduvad sanktsioonid juhuks, kui laev lahkub sadamast jäätmeid ära andmata. Seega ei saa loota merereostusjuhtumite arvu vähenemisele.

Peamised ettepanekud

Sadamates laevajäätmete äraandmise korralduse tõhususe tagamiseks soovitame **majandus- ja kommunikatsiooniministril**:

- Määratleda sadamavaldajate roll koos kohustuste ja vastutusega laevajäätmete vastuvõtu korraldamisel sadamates. Rollijaotuse kindlaksmääramine muudab sadamavaldaja töö üheselt arusaadavaks ja hoiab ära olukorrad, kus vastutaja leidmine reostuse tekkimisel võib osutuda võimatuks.

- Tagada sadamates kõikide laevajäätmete äraandmine ühtse tasusüsteemi põhimõttel. See eeldab määruse "Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja saasteainete vastuvõtmise kord" vastavusse viimist EL-i direktiiviga 2000/59/EC nii, et sadamates oleks jäätmete osas ühtne tasude süsteem, sõltumata sellest, kas laevad jäätmeid ära annavad või mitte. Ühtne laevajäätmete vastuvõtutasude süsteem lähtub rahvusvaheliselt kehtestatud keskkonnakaitse põhimõtetest ja suurendab laevaomanike huvitatust jäätmete äraandmisest Eesti sadamates.

[1] Ühtse tasusüsteemi põhimõte – kõik jäätmed võetakse vastu sadamatasu arvel või kehtestatakse eraldi jäätmete vastuvõtutasu, kusjuures tasu arvutamise põhimõtted peavad olema mõlemal juhul samad.

Usaldusväärsete jäätmeandmete kogumiseks ja jäätmearuandluse ühtsuse ja võrreldavuse tagamiseks soovitame **keskkonnaministril**:

- Analüüsida, millist infot, kellelt ja milleks on vaja laevajäätmete kohta koguda. Sealhulgas parandada pilsivee käitlemise kohta andmete kogumist ja analüüsi. See eeldab, et KKM Info- ja Tehnokeskust kohustatakse võrdlema ja analüüsima ohtlike jäätmete saatekirju ja jäätmearuandlust.

Laevajäätmete sadamas äraandmise tagamiseks vastavalt rahvusvaheliselt võetud kohustustele[2], soovitame **keskkonnaministril:**

- Algatada Helsingi konventsiooni täienduste ratifitseerimine.

majandus- ja kommunikatsiooniministril:

- Määrata sadamates laevajäätmete äraandmise üle järelevalve teostaja, täpsustades vajaduse korral näiteks meresõiduohutuse seadust. Järelevalvefunktsiooni sisseseadmine peab tagama, et laevad ei lahkuks sadamast jäätmeid ära andmata.

- Kehtestada sanktsioonid laevadele, mis ei anna jäätmeid ära, täiendades näiteks meresõiduohutuse seadust. Sanktsioonide sisseseadmine motiveerib laevaomanikke jäätmetest keskkonnasäästlikumalt vabanema.

Ministrite vastused

Laevadelt pärineva reostuse vältimisel jaguneb vastutus keskkonnaministeeriumi ning majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi vahel. Mõlemad ministeeriumid nõustusid Riigikontrolli tehtud ettepanekutega ja tõdesid, et valdkonda pole sihipäraselt juhitud ning ministeeriumitevaheline koostöö on olnud nõrk.

Keskkonnaministeerium teatas, et töötab kahe kuu jooksul välja ja esitab Vabariigi Valitsuse istungile eelnõu merekeskkonna kaitse parema korraldamise tagamiseks. Lisaks selgus keskkonnaministri vastusest, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juurde moodustatakse töörühm, kes muu hulgas peaks parandama ka laevajäätmete käsitlust õigusaktides ja võtma arvesse Riigikontrolli poolt kontrolliaruandes tehtud asjakohaseid ettepanekuid.

Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium võtab Riigikontrolli ettepanekud arvesse 2005. aasta tööplaani koostamisel.

[2] Helsingi konventsioon ja EL-i direktiiv 2000/59/EÜ

Sisukord

SISSEJUHATUS **5**

Valdkonna ülevaade **5**

Auditi iseloomustus **6**

1. LAEVAJÄÄTMETE VASTUVÕTU KORRALDUS SADAMATES **7**

1.1. Jäätmete vastuvõtu teabe kättesaadavus laevadele **7**

1.2. Jäätmete vastuvõtu korraldus ja tasud **8**

2. LAEVAJÄÄTMETE VASTUVÕTMINE, ARUANDLUS JA JÄRELEVALVE **12**

2.1. Jäätmete vastuvõtuvõimsused **12**

2.2. Jäätmete vastuvõtt ja aruandlus **13**

2.3. Järelevalve laevalt jäätmete äraandmise üle **16**

LISA **18**

Tabel Helsingi konventsiooni artikli 8 lisa 4 reeglitest **18**

MAJANDUS- JA KOMMUNIKATSIOONI- NING KESKKONNAMINISTRI VASTUSED ... **19**

Sissejuhatus

Valdkonna ülevaade

Auditi eesmärgiks oli analüüsida ja anda hinnang riigi tegevusele laevajäätmete käitlemise korraldamisel sadamates merereostuse vältimisel.

Vaadeldud periood oli jaanuar 2000 – juuni 2004.

Auditeeritavad asutused olid Keskkonnaministeerium (KKM), Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM), Keskkonnaministeeriumi Info- ja Tehnokeskus (ITK), Keskkonnainspektsioon (KKI), Veeteede Amet (VTA), AS Tallinna Sadam.

Audit viidi läbi koostöös teiste Läänemere riikide kõrgeimate kontrolliasutustega vastavalt kokkulepitud kriteeriumitele. Auditeeriti Läänemere keskkonnakaitse konventsiooni (edaspidi Helsingi konventsioon) artikli 8 "Laevadelt pärineva reostuse vältimine" lisa 4 raames (vt lisa 1), milliste meetmetega on Eesti riik taganud laevadelt jäätmete vastuvõtu sadamates. Kontrollikodade koostöö tulemusena valmib ühisaruanne Helsingi konventsiooni rakendamise kohta Läänemere riikides.

Laevadelt pärineva merereostuse vältimise oluliseks eelduseks on hästi toimiv jäätmekäitlus sadamates. Eesti riiklikus sadamaregistris on registreeritud 21 sadamat[3], mida sadamate andmetel külastab aastas 27 000 laeva[4]. Kuigi laevadel tekib erinevaid heitmeid[5] (edaspidi jäätmeid), vaadeldi auditis pilsivee[6], olmejäätmete ja reovee vastuvõtu korraldust sadamates. Seejuures on pilsivesi üks väheseid laevajäätmeid, mille kohta kogutakse andmeid. Pilsiveel on suur tähtsus ka merereostuse seisukohast, kuna tegemist on ohtliku jäätmega[7].

Läänemere ühtse kaitse tagamiseks ühines Eesti riik 1992. aastal Helsingi konventsiooniga. Konventsiooni üks peamisi printsiipe[8] on, et osapooled võtavad igaüks eraldi või ühiselt tarvitusele kõik seadusandlikud, administratiivsed vm reostuse ennetamiseks ja vältimiseks vajalikud meetmed, et saavutada Läänemere ökoloogiline taastumine ja ökoloogiline tasakaal. Konventsiooni põhimõtete elluviimiseks ja eesmärkide saavutamiseks on moodustatud konventsiooni tööorgan Helsingi komisjon (HELCOM).

Riigikogu poolt 1995. aastal ratifitseeritud Helsingi konventsiooni lisa 4 sisaldab viit reeglit, mis on avaldatud eesti keeles. Helsingi komisjon täiendas konventsiooni ajavahemikus 2000–2002 uute reeglitega, mis ei ole Eestis avaldatud. Seega ei kuulu need reeglid Eestis kohustuslikule täitmisele enne, kui need on Riigikogus ratifitseeritud[9].

Helsingi konventsiooni nõuded on otseselt seotud ka teiste merendust reguleerivate rahvusvaheliste õigusaktidega – MARPOL 73/78 konventsiooni ja EL-i direktiiviga 2000/59/EÜ. Täiendatud Helsingi konventsiooni järgi on riikidel kohustus rakendada kõik MARPOL 73/78 konventsiooni lisades 1–4 sisalduvad normid, kuid ka MARPOL 73/78 on ratifitseerimata. Kuigi Helsingi konventsiooni täitmise korraldamise eest vastutab Keskkonnaministeerium, pole ta algatanud täiendatud konventsiooni ratifitseerimist, jättes seega olulised rahvusvahelised kohustused täitmata.

---

[3] Sadam on laevanduslikuks ja kaubanduslikuks tegevuseks, laeva remondiks või harrastuslikuks laevasõiduks või muuks merendusalaseks tegevuseks kohandatud piiritletud alal asuv hoonete ja rajatiste kompleks koos selle juurde kuuluva akvatooriumiga. Sadamaseadus, § 2

[4] Laev – veesõiduk või teisaldatav ujuvvahend kogupikkusega 24 või enam meetrit. Laevana käsitletakse ka veesõidukit kogupikkusega 12–24 meetrit, mida kasutatakse majandustegevuseks või kutsetööks või koolituseks (v.a väikelaevajuhtide väljaõpe) või riigihaldusülesannete täitmiseks. Meresõiduohutuse seadus, § 2

[5] Auditis kasutatakse mõisteid heitmed ja jäätmed samatähenduslikena.

[6] Pilsivesi tekib laevapõhja kondenseerunud vee segunemisel õlijääkidega. Masinaruumi pilsivesi tekib laevamootori puhastamisel laeva masinaruumis.

[7] Jäätmeseaduse mõistes on ohtlikud jäätmed, mis oma kahjuliku toime (mürgised, ärritavad, nakkust tekitavad jne) tõttu võivad olla ohtlikud tervisele, varale või keskkonnale.

[8] Konventsiooni artikkel 3 "Põhiprintsiibid ja kohustused"

[9] Põhiseadus § 3 lg 2: "Seadused avaldatakse ettenähtud korras. Täitmiseks kohustuslikud saavad olla üksnes avaldatud seadused". Samuti § 121 p 2 ja 4.

Helsingi konventsiooni ja EL-i direktiivi 2000/59/EÜ kohaselt on riigi kohustuseks kindlustada, et laevajäätmete vastuvõtul oleks tagatud:

- kõigile laevadele teabe kättesaadavus jäätmete vastuvõtu kohta Eesti sadamates;
- vastuvõtu korralduse ja tasude ühtne süsteem kõigis sadamates;
- kõigi laevadel tekkinud jäätmete vastuvõtuks piisavad jäätmete vastuvõtuvõimsused;
- laevajäätmete vastuvõtu dokumenteerimine ja aruandlus;
- järelevalve jäätmete tegeliku äraandmise üle sadamas.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium peab samuti oma tegevuses konventsiooniga võetud kohustusi täitma, kuna tema pädevuses on sadamate tegevuse ja laevaliikluse õiguslik reguleerimine. MKM-i haldusalas olev Veeteede Amet korraldab sadamate tegevust ja järelevalvet.

MKM on delegeerinud laevajäätmete käitlemise korralduse kohustuse sadamavaldajale. Sadamavaldaja poolt korraldab jäätmekäitlust tavaliselt sadamakapten ning laeva poolt laevaagent[10].

Jäätmearuannete kogumise ja kontrollimisega tegelevad KKM-i maakondlikud keskkonnateenistused ja Keskkonnaministeeriumi Info- ja Tehnokeskus. Keskkonnaalase järelevalve kohustus on Keskkonnainspektsioonil.

Auditi iseloomustus

Auditi meeskond kasutas tähelepanekute kogumiseks ja kontrollimiseks peamiselt järgmiseid meetodeid:

- *Sadamavaldajate küsitlus*. Uuringus kasutati kõikset valimit Eesti riiklikus sadamaregistris registreeritud sadamatest. Valimis oli 21 sadamat, kellelt kõigilt laekusid ka vastused.
- *Laevaomanike küsitlus*. Küsimustikud saadeti 32 aadressil, mille andmed saadi Eesti laevaomanike liidust ja Eesti laevaomanike registrist. Vastused laekusid 23 laeva kohta.
- *Õigusaktide analüüs*. Analüüsiti õigusakte, mis seonduvad sadamate ja jäätmekäitluse korraldusega, ning nende vastavust rahvusvaheliste merendusalaste õigusaktidega. Õiguseksperdina oli auditisse kaasatud Tartu Ülikooli Õigusinstituudi mereõiguse õppetooli erakorraline professor Heiki Lindpere.
- *Sadamaeeskirjade analüüs.* Analüüsiti kõigi 21 sadama sadamaeeskirju.
- *Intervjuud.* Intervjuud viidi läbi Keskkonnaministeeriumis, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis, KKM Info- ja Tehnokeskuses, Keskkonnainspektsioonis, Veeteede Ametis, seitsmes sadamas, kolmes jäätmekäitlusettevõttes, ühes laevaagentuuris ja ühel punkerlaeval.

Auditirühma kuulusid auditijuht Kairit Peterson, vanemaudiitor Krista Jansen ja audiitor Tuuli Rasso.

[10] *Laevaagent* – juriidiline või füüsiline isik, kes esindab laevaomanikku. Laevaagendi nime märgib laeva kapten lootsikviitungile ja Veeteede Ametile esitatavale laeva ülddeklaratsioonile.

1. Laevajäätmete vastuvõtu korraldus sadamates

Riik, olles ühinenud rahvusvaheliste kokkulepetega[11], peab tagama laevajäätmete vastuvõtu korralduse kõigis Eesti sadamates. Majandus- ja kommunikatsiooniminister on sadamaseadusega delegeerinud laevajäätmete vastuvõtu korralduse täielikult sadamavaldaja kohustuseks. Samas on jätnud kindlaks määramata, kuidas sadamad seda tegema peaksid. Lisaks pole riik suutnud Eesti õigustikku üle kanda kõiki Helsingi konventsioonist ja EL-i direktiivist tulenevaid nõudeid laevajäätmete käitluse korraldusel.

1.1. Jäätmete vastuvõtu teabe kättesaadavus laevadele

Jäätmete vastuvõtu teave sadamaeeskirjades ei ole tagatud

Selleks et laevad teaksid, millistel tingimustel (milliseid jäätmeliike, milliste tasu määradega jne) saab jäätmeid ära anda, peab see teave olema neile kättesaadav. Sadamavaldajal on kohustus[12] teavitada laevaomanikke laevadel tekkivate jäätmete vastuvõtmise korrast. Selleks informeerib sadam laevakapteneid/laevaagente sadamaeeskirjast ning kehtestab selles pilsivee, reovee, olmejäätmete ja muude saasteainete vastuvõtmise tasude määrad. Sadamaeeskiri on peamine laevadele jäätmealase info edastamise kanal. Sadamaeeskirjade vastavust nõuetele[13] hindab ja seejärel kinnitab Veeteede Amet.

Veeteede Amet pole suutnud tagada korrektse jäätmealase informatsiooni olemasolu sadamaeeskirjades. Sadamaeeskirjadest ei saa selget ülevaadet jäätmete vastuvõtmise tingimuste ja tasu määrade kohta. Seetõttu pole kindel, et laevaomanikud/agendid saavad adekvaatset infot jäätmete äraandmise võimaluste kohta sadamates.

82% sadamaeeskirjades on laevajäätmete vastuvõttu kajastatud pealiskaudselt ja sisulist infot andmata. Valdavalt puudub info teiste jäätmeliikide kohta, v.a masinaruumi pilsivesi. Kuid ka masinaruumi pilsivee vastuvõtmise kohta esitatud info pole täielik ja korrektne.

Joonis 1. Pilsivee vastuvõtmisest sadamaeeskirjas



Allikas: Sadamaeeskirjad

[11] Helsingi konventsioon, direktiiv 2000/59/EC
[12] Majandus- ja kommunikatsiooniministri 02.12.2002. a määrus nr 19 "Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja saasteainete vastuvõtmise kord", § 1 lg 5
[13] Teede- ja sideministri 22.12.1997. a määrus nr 43 "Nõuded sadamaeeskirjale"

Väljavõtteid puudulikest või halvasti sõnastatud sadamaeeskirjadest

Miiduranna, Kunda, Pärnu ja Sõru sadamaeeskirjades on viidatud kehtetule teede- ja sideministri määrusele[14]. Pärnu sadamaeeskirjas on öeldud: "Kai operaator korraldab jäätmete vastuvõttu laevadelt vastavalt määrusele[15] ning kooskõlas rahvusvahelistele lepetele."
Loksa sadamaeeskirjas on: "Loksa sadamas toimub laeva masinaruumi pilsivete, mis hõlmavad 25% laevahoidla mahust, vastuvõtu sadamatasu arvelt, lisaks viimasel reisil tekkinud laevaheitmed vähemalt 10 m³, suuremate koguste puhul agent esitab fekaaliauto tellimuse vastavalt ettevõttele."

Sadamaeeskirja järgi võetakse Loksal masinaruumi pilsivett vastu sadamatasu arvel, kuid küsimustikus vastas Loksa sadama valdaja, et masinaruumi pilsivett sadamatasu arvel vastu ei võeta. Lisaks pole eeskirjas midagi mainitud teiste jäätmete vastuvõtu korralduse ja vastuvõtu määrade kohta.

HELCOM-i sadamate infosüsteemi kaudu jagatav teave on väär

Teiste riikide laevadel on lisaks sadamaeeskirjale võimalus tutvuda HELCOM-i kodulehel[16] infoga jäätmete vastuvõtu kohta seitsmes Eesti sadamas[17]. Selleks töötati HELCOM-i initsiatiivil ja juhtimisel välja Läänemere riikide sadamate infoleht. Andmeid infosüsteemi jaoks koguti sadamatest 2002. aastal ja täiendused on tehtud 2003. aasta alguses, pärast seda pole andmeid täiendatud. Selgus, et infosüsteem annab vale informatsiooni kolme Eesti sadama kohta. Nimelt Vene-Balti, Kunda ja Pärnu sadama kohta on teave, et nendes sadamates ei võeta üldse jäätmeid vastu. Lisaks ilmnes, et riigisiseselt ei ole kedagi kohustatud infosüsteemi andmeid täiendama ning pole ka määratud järelevalveasutust, tagamaks süsteemis oleva info õigsust.

Seega pole HELCOM-i sadamate infosüsteemi andmete täiendajat ja täiendamise tagajat määratud, mistõttu rahvusvaheliselt kasutataval interneti leheküljel esitatu näitab Eesti sadamate jäätmekorraldust tegelikust halvemas valguses. Samuti saavad laevaomanikud infosüsteemist valeinformatsiooni, mis võib mõnel juhul viia otsuseni külastada teiste riikide sadamaid, ning selle tõttu omakorda kannatab Eesti majandus.

1.2. Jäätmete vastuvõtu korraldus ja tasud

Pole reegleid, kuidas peavad sadamad jäätmekäitlust korraldama

Riigil on kohustus korraldada laevajäätmete vastuvõtt sadamas laeva jaoks lihtsalt ja kättesaadavalt. Selleks tuleb sadamates tagada jäätmekäitluskava olemasolu ja teostada järelevalvet selle rakendamise üle[18]. Sadamaseadusega[19] on majandus- ja kommunikatsiooniminister delegeerinud laevajäätmete vastuvõtu korralduse sadamavaldaja kohustuseks. Samas ei ole ta kehtestanud sadamavaldajale kohustust jäätmekäitluskavade[20] koostamiseks, samuti pole määratud kavade hindajat ja järelevalvajat, kuigi direktiivi kohaselt tuli seda teha juba enne 2002. aasta lõppu.

Majandus- ja kommunikatsiooniminister peab määrama, kuidas sadamavaldajad jäätmete vastuvõttu korraldama peavad. Selgus aga, et ei sadamaseaduses ega selle alamdokumentides pole selgelt kirjeldatud, kuidas seda teha tuleks. Selle tõttu võib juhtuda, et laevadel ei ole võimalik igat liiki jäätmeid sadamas ära anda ja nad on potentsiaalsed merereostajad. Kuna korraldus on mitmeid kordi edasi delegeeritud, võib reostuse korral tekkida olukord, kus konkreetset vastutajat pole võimalik kindlaks teha.

Sadamavaldaja on jäätmete vastuvõtu korraldamisel kasutanud järgmisi meetodeid:

---

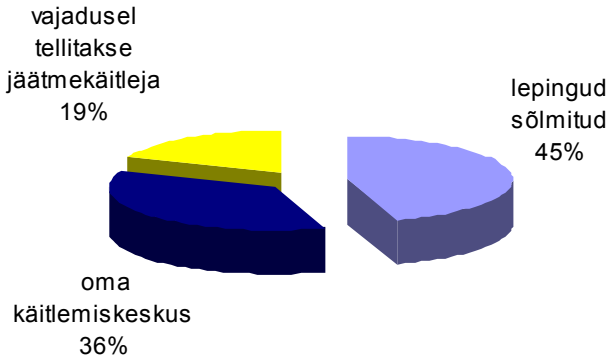
[14] Teede- ja sideministri 13.07.2000. a määrus nr 60 "Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja saasteainete vastuvõtmise kord"
[15] "Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja saasteainete vastuvõtmise kord" RT 2000, 86, 1287
[16] http://www.helcom.fi
[17] Paldiski Lõunasadam, Vanasadam, Paljassaare, Muuga, Vene-Balti, Kunda ja Pärnu sadam
[18] HELCOMi soovitus nr 19/12, direktiiv 2000/59/EC, artikkel nr 5
[19] Sadamaseadus, § 5
[20] Vaatamata sellele selgus, et 46% sadamatest on jäätmekäitluskava (kord) siiski olemas.

- asunud ise jäätmekäitleja rolli – võtab vastu ja käitleb jäätmeid,
- tellib jäätmekäitleja vahetult kohale ja/või sõlmib kindla jäätmekäitlejaga lepingu,
- jätnud korraldamise laevaagentidele. Seejuures agendid on / võivad olla laevapoolseks vahendajaks ka kõigi eelnimetatud meetodite puhul.

Selgus, et kuigi sadamavaldajad on kasutanud korraldamiseks kõiki eelnimetatud viise, on enim kasutatavaks meetodiks olnud jäätmekäitlejaga lepingu sõlmimine. 45% sadamatest on sõlminud lepingud olmejäätmete, reovee ja masinaruumi pilsivee vastuvõtmiseks. Näiteks on 41% sadamatest korraldanud olmejäätmete vastuvõtu selliselt, et laevadel on võimalus otse kail panna prügi konteinerisse. Ülejäänud 59% sadamates, sh AS Tallinna Sadam sadamates tuleb aga laeval (laevaagendil) tellida olmeprügi äraandmiseks jäätmekäitleja.

Alljärgnevalt jooniselt on näha, et masinaruumi pilsivee kogumiseks on samuti pea pooltel sadamatel sõlmitud leping.

Joonis 2. Masinaruumi pilsivee vastuvõtu korraldus sadamates



Allikas: Sadamavaldajate küsitlus

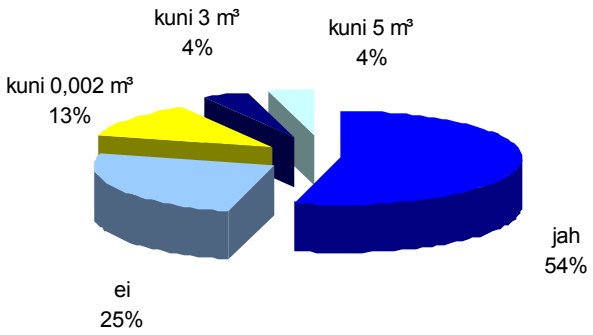
Puudub ühtne jäätmete vastuvõtutasude süsteem[21]

EL-i direktiivist 2000/59/EC[22] tuleneb riikidele kohustus rakendada sadamates ühtne tasude süsteem kõigile jäätmetele nii, et laevad tasuvad jäätmekäitluse eest sõltumata sellest, kas nad jäätmeid ära annavad või mitte. See välistaks olukorra, kus jäätmekäitluse paremini korraldanud sadam on sunnitud käitlema jäätmeid, mida laev ei andnud kõrge vastuvõtutasu tõttu ära eelmises sadamas. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määruses[23] on tehtud erand ainult masinaruumi pilsivee vastuvõtmiseks sadamatasu arvel. Kuna Eestis pole kõigi laevajäätmete vastuvõtt sadamatasu arvel tagatud, on tõenäoline, et laevad eelistavad viia jäätmed mõnda teise Läänemere sadamasse. Seega ei täida Eesti riik rahvusvaheliselt kokku lepitud kohustust laevajäätmete käitlemisel. Lisaks selgus ka, et kõigis sadamates ei ole laevadel võimalik masinaruumi pilsivett sadamatasu arvel ära anda. Samuti on osas sadamates piirangud sadamatasu arvel äraantavate koguste osas, st vastu võetakse vaid teatud kogused. Järelikult pole VTA suutnud tagada, et kõigis sadamates võetaks masinaruumi pilsivett vastu sadamatasu arvel.

---

[21] Ühtse tasusüsteemi põhimõte – kõik jäätmed võetakse vastu sadamatasu arvel või kehtestatakse eraldi jäätmete vastuvõtutasu, kusjuures tasu arvutamise põhimõtted peavad olema mõlemal juhul samad.
[22] Laevadel tekkinud lasti- ja muude jäätmete vastuvõtuseadmed sadamas
[23] Majandus- ja kommunikatsiooniministri 02.12.2002. a määrus nr 19 "Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord"

Joonis 3. Masinaruumi pilsivee vastuvõtt sadamatasu arvel



Allikas: Sadamavaldajate küsitlus

Üheks erandiks sadamate hulgas on AS-i Saarte Liinid sadamad (Triigi, Virtsu, Rohuküla, Sviby, Roomassaare, Heltermaa, Kuivastu, Sõru), kus on jäätmete vastuvõtt korraldatud erinevalt parv-laevadele ja kaubalaevadele. MKM-i ja AS Saarte Liinide vahel sõlmitud liinilepingu järgi on parv-laevadele kehtestatud väiksem kaitasu ja seetõttu peavad nad tasuma masinaruumi pilsivee ja ka teiste jäätmete äraandmise eest eraldi. Auditis ei anta hinnangut eelnimetatud liinilepingu sõlmimise tingi-mustele.

Teisiti on masinaruumi pilsivee vastuvõtt korraldatud ka AS-i Tallinna Sadam[24] neljas sadamas. Selleks on läbi viidud riigihange, mille võitis AS NT Marine, kel on pilsivee veoks ja käitlemiseks sõlmitud leping. Seega organiseerib Muuga ja Paljassaare sadamas ning Vanasadamas ja Paldiski Lõunasadamas pilsivee vastuvõtu sadamatasu arvel eelnimetatud firma. Reovett ja olmejäätmeid võetakse AS-is Tallinna Sadam vastu tasu eest. Seejuures on laevaagendil võimalus valida erinevate jäätmekäitlejate vahel, kelle andmed on ära toodud sadamaeeskirjas.

Ettepanekud

Laevade teavitamiseks laevajäätmete äraandmise tingimustest on vajalik tagada korrektse jäätme-alase informatsiooni olemasolu vastuvõetavate jäätmeliikide, jäätmekoguste, tasu määrade jms kohta nii internetis HELCOM-i sadamate infosüsteemis kui ka kõigis sadamaeeskirjades. See võimaldab langetada otsuseid laevajäätmetest vabanemiseks keskkonnale kõige ohutumal viisil. Selle tagamiseks soovitame **majandus- ja kommunikatsiooniministril:**

- Koostöös keskkonnaministriga HELCOM-i sadamate infosüsteemi andmete järjepideva täiendamise ja tõese info edastamise eest vastutaja määramist.
- Selge ja üheselt arusaadava jäätmete vastuvõtu teabe olemasolu tagamist sadamaeeskirjades, vajaduse korral vastava standardvormi väljatöötamisega.
- Tõhustada Veeteede Ameti kontrolli sadamaeeskirjade kvaliteedi üle.

Sadamates laevajäätmete vastuvõtu korralduse tõhususe tagamiseks soovitame:

- Määratleda sadamavaldajate roll koos kohustuste ja vastutusega laevajäätmete vastuvõtu korraldamisel sadamates. Rollijaotuse kindlaksmääramine muudab sadamavaldaja töö üheselt arusaadavaks ja hoiab ära olukorrad, kus vastutaja leidmine reostuse tekkimisel võib osutuda võimatuks.

[24] 100% riigi omanduses olevad sadamad

- Nõuda sadamavaldajatelt jäätmekäitluskava olemasolu ning määrata kavade hindajad ja järelevalvajad koos kohustuste ja vastutusega, täiendades vajaduse korral vastavaid õigusakte. Näiteks viia vastav nõue sadamaseadusesse. Jäätmekäitluskavad võimaldavad muuta jäätmekäitluse korraldust sadamates ühtlasemaks ja seega laevaomanikele lihtsamaks ja kättesaadavamaks, vähendades nii potentsiaalsete merereostajate arvu.
- Tagada sadamates kõikide laevajäätmete äraandmine ühtse tasusüsteemi põhimõttel. See eeldab määruse “Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja saasteainete vastuvõtmise kord” vastavusse viimist EL-i direktiiviga 2000/59/EC nii, et sadamates oleks jäätmete osas ühtne tasude süsteem, sõltumata sellest, kas laevad jäätmeid ära annavad või mitte. Ühtne laevajäätmete vastuvõtutasude süsteem lähtub rahvusvaheliselt kehtestatud keskkonnakaitse põhimõtetest ja suurendab laevaomanike huvitatust jäätmete äraandmisest Eesti sadamates.

2. Laevajäätmete vastuvõtmine, aruandlus ja järelevalve

Rahvusvahelistest lepetest[25] tulenevalt peab riik tagama laevajäätmete vastuvõtuseadmete võimsused, samuti usaldusväärse jäätmeandmete kogumise ja töötluse ning järelevalve laevajäätmete äraandmise üle. Kuigi ka reostuse ennetamise seisukohalt on riigil oluline ülevaadet omada, pole seda suudetud tagada.

2.1. Jäätmete vastuvõtuvõimsused

Jäätmete vastuvõtuvõimsused on valdavalt tagatud

Kuna olmejäätmed, reovesi ja masinaruumi pilsivesi tekivad kõigil laevadel, hindasid sadamavaldajad küsimustikes nende vastuvõtuvõimsust sadamates. 80–89% sadamatest suudab tavaliselt kõik jäätmed vastu võtta. Seega on võimsus valdavalt tagatud. Üldiselt annavad laevad reovett ära suhteliselt vähe, kuna paljudel laevadel on pardal puhastusseadmed ning lisaks võib teatud tingimustel reovett ka merre juhtida. Masinaruumi pilsivee vastuvõtul on esinenud tehnilisi probleeme (voolikute külmumine, vanad pumbad) talveperioodil rasketes ilmaoludes. Probleeme on ka suurte koguste vastuvõtmisel, kui jäätmeveoauto peab sõitma kolm-neli korda, mis aga tähendab laevale lisaseisuaega.

Näiteid sadamatest, kus vastuvõtuvõimsus pole piisav

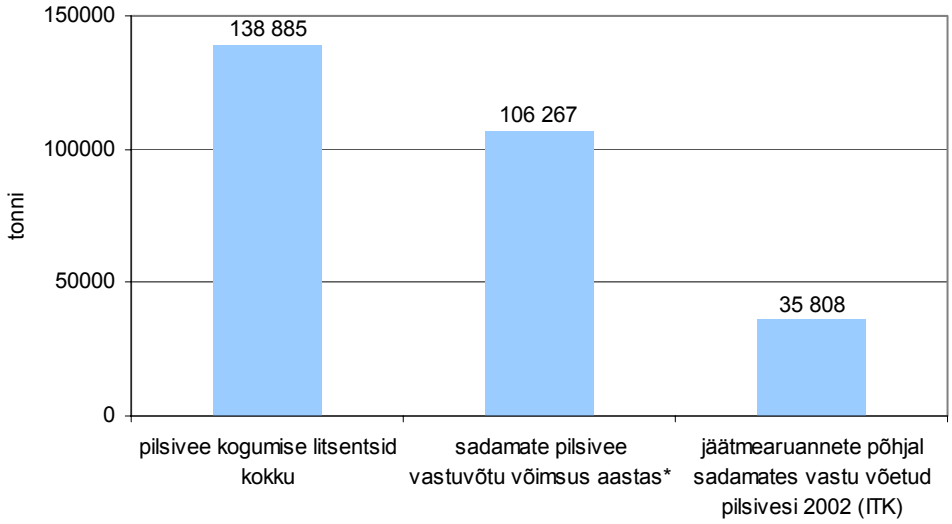
Olmejäätmeid ei suudeta alati vastu võtta väikestes sadamates (Mõntu, Veere).
Reovee vastuvõtuvõimsus pole piisav Paljassaare ja Roomassaare sadamas.
Masinaruumi pilsivee vastuvõtuvõimsust hindasid ebapiisavaks Paldiski Põhjasadam ning Mõntu ja Veere sadam.

Ministeeriumitel puudub ülevaade pilsivee vastuvõtuvõimsustest

KKM-i ega MKM-i ametnikud ei osanud anda ühest ja selget vastust, kui suured on jäätmete vastuvõtuvõimsused. Kuna ülevaadet ei omata, on raske ka planeerida jäätmete käitlemist tulevikuks. Keskkonnaministeeriumi arvates on masinaruumi pilsivee käitlemise võimsus oletatavalt kümme korda suurem tegelikust pilsivee vastuvõtust[26]. Üheks võimaluseks võimsust arvutada on ohtlikes jäätmekäitluslitsentsides toodud pilsivee käitlemise mahud. Nimelt peab igal pilsivett käitleval ettevõttel olema eelnimetatud litsents ja ka jäätmeluba. Selgus, et litsentsid ja jäätmeload on 16-l pilsivett käitleval ettevõttel. Teine võimalus oleks arvutada tegelikku tehnilist võimsust ehk kui palju suudavad pilsivett käitlevad ettevõtted näiteks ööpäevas pilsivett käidelda. Kahjuks ei osanud ka pilsivee käitlejad ise konkreetseid ööpäevaseid käitlemise võimsuseid hinnata. Auditeerimisel selgus, et litsentside alusel arvutatud võimsus on vaid 2–3 korda suurem tegelikust vastuvõtust. Lisaks küsisime ka sadamavaldajalt pilsivee kogumise keskmist võimsust aastas sadamate kaupa. Seetõttu on alljärgneval joonisel võrdlusena toodud pilsivee kogumise litsentside maht, sadamavaldajate hinnang pilsivee vastuvõtuvõimsuse kohta ja tegelik pilsivee vastuvõtt jäätmekäitlejate aruannete põhjal.

[25] Helsingi konventsioon ja EL-i direktiiv 2000/59/EÜ
[26] Keskkonnaministeeriumi 13.01.2004. a pressiteade "Info sadamatest, kuhu saab anda laevaheitmeid, nüüd kättesaadav"

Joonis 4. Pilsivee kogumise võimsus



* – sadamavaldajate hinnangul

Allikad: Ohtlike jäätmete käitlemise litsentsid, sadamavaldajate küsitlus, ettevõtete jäätmearuanded

Nagu jooniselt 4 selgub, on litsentsidel esitatud pilsivee vastuvõtuvõimsus erinev sadamavaldajate arvamusest võimsuse kohta. Samas on sadamavaldajate esitatud maht väiksem seetõttu, et mõni väiksem sadam ei vastanud küsimustikus võimsuse kohta esitatud küsimusele. Samuti tuleb arvestada, et osa litsentsidel arvestatud pilsivee käitlemise võimsusest on vajalik ka siseveesõidukitelt vastu võetavate jäätmete käitlemiseks ning ei kuulu seetõttu küsitletud sadamate vastuvõtuvõimsuse hulka.

Võrreldes pilsivee vastuvõtuvõimsust 2002. aastal tegelikult vastu võetud kogustega[27], näeme, et äraantavad kogused on 2–3 korda väiksemad kui vastuvõtuvõimsus.

2.2. Jäätmete vastuvõtt ja aruandlus[28]

Sadamates ei peeta arvestust käideldavate jäätmekoguste kohta

Laevajäätmete osas kogub Keskkonnaministeeriumi Info- ja Tehnokeskus (ITK) andmeid vaid masinaruumi pilsivee kohta ja selle aruandluse esitab jäätmekäitleja. Teised sadamates kogutavad jäätmed ettevõtete aruandluses eraldi ei kajastu.

Vastavalt määrusele[29] peavad sadamavaldajad korraldama laevadelt vastu võetud laevajäätmete arvestust teatiste ja teiste laevajäätmete vastuvõttu tõendavate dokumentide alusel laevade ja laevajäätmete liikide kaupa. Samas ei ole kindlaks määratud, kuidas ja milleks neid andmeid koguda. On vaid öeldud, et arvestuse aluseks olevaid laevadelt saadud teatisi tuleb säilitada vähemalt 30 päeva jooksul. Kuigi teatiste põhjal on jäätmekoguste summeerimine võimalik, sadamavaldajad seda ei tee ja seetõttu pole ka sadamati ülevaadet jäätmekogustest.

Üheks põhjuseks võib olla, et sadamale ei ole täpsed jäätmete kogused olulised, kuna ta pole jäätmekäitlusega otseselt seotud. Enamiku jäätmeliikide osas tellib jäätmeveo laevaagent ja laevad tasuvad selle eest otse agendile või käitlejale.

---

[27] Kuigi auditeeritud periood oli 2000–2003, võeti võimsustega võrdlustel arvesse 2002. aastal jäätmearuannete põhjal vastu võetud kogused, kuna sel aastal olid kogused suurimad.
[28] Peatükis ei käsitleta HELCOM-ile esitatavat aruandlust, kuna HELCOM ei kogu andmeid laevajäätmete kohta.
[29] Majandus- ja kommunikatsiooniministri 02.12.2002. a määrus nr 19 "Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord"

Pilsivee andmete osas on olukord teistsugune, kuna vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusele tuleb pilsivesi sadamatasude arvel vastu võtta ning sadam arveldab jäätmekäitlejaga ise. Näiteks AS-i Tallinna Sadam sadamates säilitatakse andmeid sadamas äraantud masinaruumi pilsivee koguste kohta eesmärgiga võrrelda neid jäätmekäitleja esitatud arvetega. Info laeva poolt äraantud koguste kohta saadakse laeva esitatud jäätmeteatistest.

Teiseks põhjuseks, miks sadamavaldajatel pole huvi jäätmearvestuse pidamiseks, on, et õigusaktidega pole sätestatud, kuidas ja milleks jäätmearvestust pidada, sest edasist jäätmearuandluse kohustust sadamavaldajal pole.

Kogutud pilsivee andmed ei anna adekvaatset infot käideldud koguste kohta

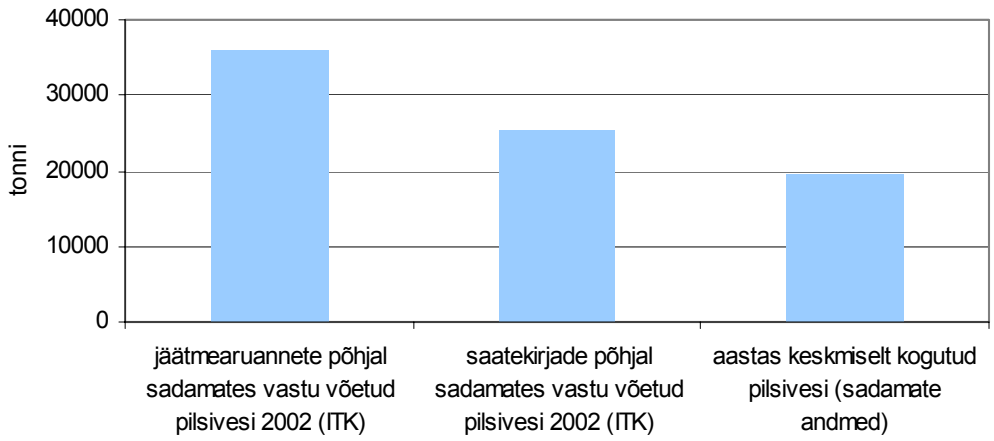
Käideldud pilsivee andmed koondatakse ohtlike jäätmete saatekirjade ning jäätmekäitlejate jäätmearuannete põhjal Keskkonnaministeeriumi Info- ja Tehnokeskusesse (ITK).

- *Ohtlike jäätmete saatekiri* (edaspidi saatekiri) vormistatakse sadamas pilsivee laevalt jäätmekäitlejale üleandmisel. Saatekirjad tuleb esitada keskkonnateenistusele, kes edastab need ITK-le. 2002. aastal alustati ITK-s saatekirjade sisestamist elektroonilisse keskkonnalubade infosüsteemi (KLIS), kuid seni pole saatekirjades esitatud andmeid analüüsitud (vt joonis 5).
- *Ettevõtte jäätmearuande* esitavad jäätmekäitlejad üks kord aastas[30] keskkonnateenistusele, kes kontrollib jäätmearuandluse õigsust ja edastab aruanded ITK-le. ITK vaatab omakorda aruanded üle ja kontrollib aruannete omavahelist vastavust.[31]

Kuna jäätmekäitlejate jäätmearuannete põhjal ei selgu, millisest sadamast jäätmeid koguti, ei ole ITK-l ülevaadet käideldud ohtlike jäätmete kogustest sadamate kaupa. Sadamate kaupa oleks võimalik infot saada ohtlike jäätmete saatekirjades esitatud andmete koondamisel. Samuti tuleb võrrelda ohtlike jäätmete saatekirjade andmeid ettevõtete jäätmearuannetega, kuid seda pole ITK-le ühegi õigusaktiga kohustuseks tehtud.

Auditis võrreldi saatekirjades olevaid pilsivee koguseid jäätmearuannetes toodud ja sadamate hinnangul aastas keskmiselt käideldava pilsivee kogusega (vt joonis 5).

Joonis 5. Vastuvõetud pilsivee koguste võrdlus aruannete, saatekirjade ja sadamate hinnangu põhjal



Allikad: Ettevõtete jäätmearuanded, ohtlike jäätmete saatekirjad, sadamavaldajate küsitlus

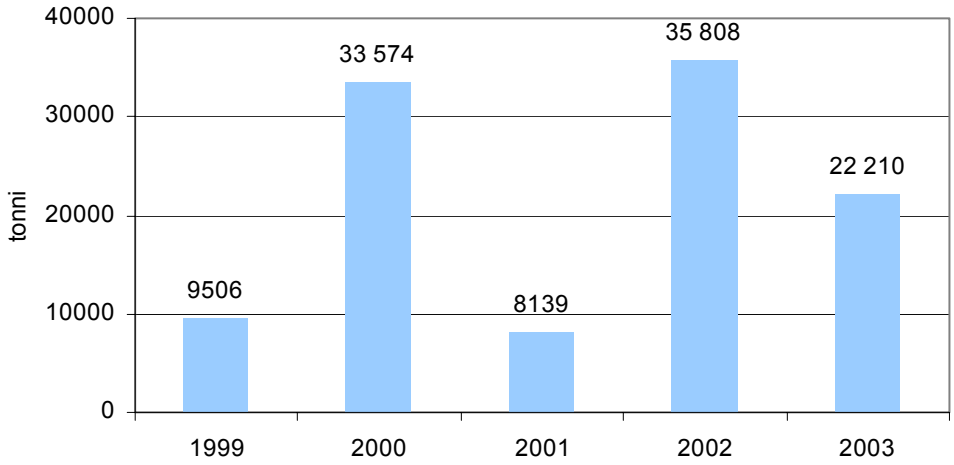
[30] Keskkonnaministri 11.01.2002. a määrus nr 2, "Jäätmearuande vorm ja esitamise kord"; keskkonnaministri 05.02.2003. a määrus nr 13, "Keskkonnaministri 11.01 2002. a määruse nr 2 "Jäätmearuande vorm ja esitamise kord" muutmise määrus"
[31] Võrreldakse ettevõtte aruannet eelmise aasta aruandega jäätmeliikide arvu ja -koguste osas ning viiakse läbi ettevõtte jäätmete sissetuleku ja väljamineku tasakaalu kontroll ja ettevõtetevaheliste jäätmevoogude liikumise üldine kontroll.

Saatekirjade põhjal arvutatud pilsivee kogused ei lange kokku jäätmearuannetes toodud kogustega. Erinevus on 10 000 tonni. Seega pole kogu aruannete järgi vastu võetud pilsivesi (29% kogusest) saatekirjades kajastatud. ITK hinnangul võib olla tegemist sellega, et jäätmekäitlejad ei täida alati ohtlike jäätmete vastuvõtmisel saatekirju või on osa saatekirju keskkonnateenistustest ja ettevõtetest ITK-sse edastamata.

Sadamate ja jäätmearuannete andmetel vastu võetud pilsivee koguste võrdlusel on erinevus 16 000 tonni. Seega on sadamate andmetel kogutud 45% vähem pilsivett kui jäätmearuannete põhjal. Võrdlus ohtlike jäätmete saatekirjades toodud kogustega näitab, et sadamate hinnangul on käideldud pilsivee kogus 23% võrra väiksem. Seega on ilmne, et sadamavaldajatel pole täielikku ülevaadet sadamas äraantud pilsivee kogustest. Info on olemas eelkõige nendes sadamates, kus pilsivett võetakse vastu sadamatasu arvel. Teistes sadamates andmed enamasti puuduvad.

Jäätmearuannete põhjal on vastuvõetud pilsivee kogused aasta-aastalt kõikunud. Joonisel 6 on toodud pilsivee vastuvõtu aegrida ettevõtete jäätmearuannete põhjal. Sellist rida pole võimalik koostada saatekirjade põhjal, kuna koondatud pilsivee saatekirjade andmed on olemas vaid 2002. aasta kohta.

Joonis 6. Sadamates laevadelt kogutud pilsivesi[32] jäätmearuannete põhjal



Allikas: Ettevõtete jäätmearuanded

Sadamates laevadelt vastu võetud pilsivesi[33] on koostise poolest sarnane mitme teise ohtliku jäätme kategooriaga[34] ja seetõttu kajastavad jäätmekäitlejad seda vahel aruannetes teise jäätmekoodiga. Sellega saab osaliselt põhjendada ka suurt koguste kõikumist aastate lõikes. Jäätmekäitlejate sõnade kohaselt on jäätmekäitluslitsentsi taotlemisel võimatu ette näha tegelikult aasta jooksul käideldavaid koguseid. Et mitte ületada litsentsiga lubatud koguseid, kajastataksegi jäätmeid aruannetes mõnikord teise sarnase koostisega jäätmena.

Niivõrd suured erinevused kogutud pilsivee andmetes näitavad, et tegelikult pole teada, kui palju aastas pilsivett ära antakse, ning sellest tulenevalt ei saa ka hinnata, kas olukord pilsivee vastuvõtmisel läheb aastatega paremaks või halvemaks. Samuti pole andmeid analüüsides võimalik öelda, kas aastate lõikes esinevad suured kõikumised vastuvõetud kogustes on tingitud sellest, et jäätmete arvestuses on puudujääke, või sellest, et laevad lasevad pilsivett merre. Kuna riigil pole ülevaadet eri sadamates tegelikult vastu võetud pilsivee kogustest, on raske kavandada meetmeid jäätmeandmete kogumiseks ja analüüsiks ning edasiseks jäätmekäitluse tõhustamiseks.

[32] Jäätmekood 130402
[33] Jäätmekood 130402
[34] Näiteks jäätmekoodid 130401– siseveesõidukite pilsivesi, 130403 – muude sõidukite pilsivesi, 160708 – õli sisaldavad jäätmed.

2.3. Järelevalve laevalt jäätmete äraandmise üle

Pole järelevalvet laevadelt jäätmete äraandmise üle ega vastavaid sanktsioone

Riik peab tagama, et sadamast väljuvad laevad annavad ära kõik laevajäätmed. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus[35] kohustab laevu enne sadamast lahkumist ära andma samas määruses mainitud laevajäätmeid[36]. Samas pole üheselt määratud, millise riigiasutuse kohustus on korraldada järelevalve laevajäätmete tegeliku äraandmise üle. Samuti pole kehtestatud sanktsioone juhuks, kui laev lahkub sadamast jäätmeid ära andmata.

Keskkonnainspektsioonil pole õigust minna laeva pardale kontrollima, kas laev on jäätmed ära andnud. Seega KKI ei kontrolli laevalt jäätmete äraandmise fakti sadamates, kuna jäätmete äraandmise kohustus tuleneb sadamaseadusest, mis on Veeteede Ameti pädevuses.

Veeteede Ameti sõnul pole neil volitust sadamates jäätmemajandust kontrollida ja puuduvad ka andmed jäätmekäitluse kohta. VTA sõnul puudub neil õigus kontrollida Helsingi konventsiooni nõuete täitmist ja nende teada on see kohustus KKI-l.

Arvestades reisilaevade erivajadusi, on vastavalt Helsingi konventsioonile[37] laevadel võimalik taotleda vabastust jäätmete äraandmisest sadamas. Eestis on vabastuse andmise õigus Veeteede Ametil, kelle sõnul pole siiani vabastuse saamiseks ühtegi taotlust esitatud. Samas on mitmed Helsingi ja Tallinna vahel sõitvad laevad[38] saanud Soome Mereadministratsioonilt vabastuse ning ei pea Helsingi sadamas jäätmeid ära andma. Selgus, et mitte ükski Eesti riigiasutus pole väljastatud vabastustest teadlik. Järelevalve teostamise seisukohalt on väga oluline seda infot omada, sest Soomest vabastuse saanud laevad peavad pardal tekkinud jäätmed Eestis ära andma.

Ettepanekud

Laevajäätmete vastuvõtuvõimsuste tagamiseks sadamates soovitame **keskkonnaministril:**

- Koostöös majandus- ja kommunikatsiooniministriga kaardistada naftaseguste jäätmete, eelkõige masinaruumi pilsivee tegelikud vastuvõtuvõimsused. Usaldusväärsed andmed jäätmete vastuvõtuvõimsustest võimaldavad paremini planeerida ja korraldada jäätmekäitlust sadamates.

Vajaliku info kogumine ja analüüs võimaldab riigil saada ülevaate, mis on oluline reostusi ennetava jäätmekäitluse korraldamiseks ja edaspidiste tegevuste planeerimiseks. Usaldusväärsete jäätmeandmete kogumiseks ja jäätmearuandluse ühtsuse ja võrreldavuse tagamiseks soovitame **keskkonnaministril:**

- Analüüsida, millist infot, kellelt ja milleks on vaja laevajäätmete kohta koguda.
- Parandada pilsivee andmete kogumist ja analüüsi. See eeldab, et KKM Info- ja Tehnokeskusele määratakse ohtlike jäätmete saatekirjade ja jäätmearuandluse võrdluse ja analüüsi kohustus.
- Koostöös majandus- ja kommunikatsiooniministriga otsustada, kas ja kuidas sadamavaldaja peab pidama laevajäätmete arvestust jäätmeliikide ja laevade kaupa.

Laevajäätmete sadamas äraandmise tagamiseks vastavalt rahvusvaheliselt võetud kohustustele[39] soovitame:

keskkonnaministril

- Algatada Helsingi konventsiooni täienduste ratifitseerimine.

---

[35] Majandus- ja kommunikatsiooniministri 02.12.2002. a määrus nr 19 "Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord", § 4
[36] § 2 lg 1: õlijäätmetena masinaruumi pilsivesi, õlijäätmed, lastijäätmed, prügi, fekaalvesi
[37] Lisa 4, reegel 7
[38] Dirhami, Jaanika, Laura, Lehola, Lembitu, Meloodia, Nordlandia, Tallink AutoExpress
[39] Helsingi konventsioon ja EL-i direktiiv 2000/59/EÜ

majandus- ja kommunikatsiooniministril

- Määrata sadamates laevajäätmete äraandmise üle järelevalve teostaja, täpsustades vajadusel näiteks meresõiduohutuse seadust. Järelevalvefunktsiooni sisseseadmine peab tagama, et laevad ei lahkuks sadamast jäätmeid äraandmata.
- Kehtestada sanktsioonid laevadele, mis ei anna jäätmeid ära, täiendades näiteks meresõiduohutuse seadust. Sanktsioonide sisseseadmine motiveerib laevaomanikke jäätmetest keskkonnasäästlikumalt vabanema.

Märt Kivine
Peakontrolör
Tulemusauditi osakond

Lisa

Tabel Helsingi konventsiooni artikli 8 lisa 4 reeglitest

Lisa 4 reeglid	Reegli jõustumise aeg	Eesti ratifitseerimise aeg	Riigikontrollide poolt esialgu kokku lepitud reeglid, mida soovitati auditis vaadata	Osaliselt kajastatud Eesti õigusaktides
1. reegel. Koostöö	Osalisriigid allkirjastasid 1992	1995		
2. reegel. Abi juurdluste läbiviimisel	Osalisriigid allkirjastasid 1992	1995		
3.reegel. Mõisted	Osalisriigid allkirjastasid 1992	1995		
4. reegel. MARPOL 73/78 lisade rakendamine	Osalisriigid allkirjastasid 1992	1995		
5. reegel. Reovesi	Osalisriigid allkirjastasid 1992. Muudatused: 31.12.2000 ja 01.07.2004	1995	X	Sadamaseaduses ja meresõiduohutuse seaduses
6. reegel. Reovee äraandmine muudelt laevadelt	31.12.2000	Ei ole	X	Sadamaseaduses ja meresõiduohutuse seaduses
7. reegel. Kõigi jäätmete kohustuslik äraandmine sadamas	31.12.2000	Ei ole	X	Sadamaseaduses ja meresõiduohutuse seaduses
8. reegel. Laevajäätmete põletamine laeva pardal	31.12.2000	Ei ole	X	Ei ole kajastatud
9. reegel. Hüdrograafia-teenuste paranemine ja elektrooniliste navigatsiooni-kaartide (ENC) arendamine	01.12.2002	Ei ole	X	Majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.10.2003. a määruses nr 233[40].
10. reegel. Automaat-identifitseerimise süsteemi (AIS) kasutamine	01.12.2002	Ei ole	X	13.10.2003 majandus- ja kommunikatsiooniministri määruses nr 233
11. reegel. Laevakontroll* Pariisi MoU-st[41] lähtuvalt	01.12.2002	Ei ole	X	Sadama- ja meresõiduohutuse seadustes
12. reegel. Ühiste mere-õnnetuste juurdluste rakenda-mine ohutuse ja hea kesk-konnakäitumise toetamiseks	01.12.2002	Ei ole	X	Majandus- ja kommunikatsiooniministri 09.01.2003. a määruses[42]
13. reegel. Laevade varjumispaigad	01.12.2002	Ei ole	X	Ei kajastatud

* – Pariisi MoU Port State Control Commitee viis 2003. aasta septembris VTA-s läbi auditi, mille käigus hinnati nii riigi kui terviku valmisolekut täisliikmeks saamiseks kui ka VTA laevakontrolli osakonna tööd.

Tabelist selgub, et reeglid 9–13 jõustusid konventsiooni osapooltele 2002. aasta lõpus ning Eesti seadustikku on nad osaliselt sisse viidud 2003. aastal. Reaalsete tegevusteni pole siiski veel jõutud ja seetõttu neid reegleid ka ei auditeeritud.

[40] Majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.10.2003. a määrus nr 233 "Klassifitseerimata laevade seadistamise ja varustamise nõuded

[41] The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control – laevakontrolli koostöö memorandum (Eesti on assotsieerunud liige)

[42] Majandus- ja kommunikatsiooniministri 09.01.2003. a määrus nr 77 "Laevaõnnetuste liigitamise, juurdlemise ja arvelevõtmise kord"

Majandus- ja kommunikatsiooni- ning keskkonnaministri vastused

MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

Riigikontroll

Teie: 12.07.2004. a. nr 2-7.1-TA/04/1010

Meie: 26. 08.2004 nr 4-4-4/ 9161

Kontrollaruande eelnõu

Täname Teid oma kirjas 12.07.2004 nr 2-7.1-TA/04/1010 esitatud järelduste ja ettepanekute eest. Vastuseks Teie kirjale teatame, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on põhimõtteliselt esitatud järelduste ja ettepanekutega nõus.

Kuna kogu teema on jaotatud kahe ministeeriumi vahel, on enne muudatuste tegemist asjakohastesse õigusaktidesse vajalik läbi viia konsultatsioonid Keskkonnaministeeriumiga.

Teie ettepanekud võetakse arvesse 2005. a tööplaani koostamisel ja laevajäätmete käitlemise korralduse parandamiseks viiakse 2005. a jooksul vastavatesse õigusaktidesse sisse muudatused.

Lugupidamisega

Meelis Atonen
Minister

Marika Priske
Kantsler

Rainer Henno; Lennundus- ja merendusosakond;
peaspetsialist; rainer.henno@mkm.ee

RIIGIKONTROLL
Kuupäev 27.08.04 Reg.nr 2-7.1-TA/04/1010

Harju 11
15072 Tallinn
Reg kood 70003158

telefon: (0) 625 6304
faks: (0) 631 3660

info@mkm.ee
www.mkm.ee

011277

KESKKONNAMINISTEERIUM

Lp Märt Kivine
Peakontrolör
Riigikontroll
Narva mnt 11a
15013 Tallinn

Teie 12.07.2004 nr 2-7.1-TA/04/1011
Meie 27. 08.2004 nr 12-1-1/6672 – 2

Seisukohad kontrolliaruande eelnõule
"Laevajäätmete käitlemise korraldus sadamates"

Keskkonnaministeerium tutvus põhjalikult Teie poolt esitatud kontrolliaruande eelnõuga. Esitame omad seisukohad vastavalt Teie aruande struktuurile keskkonnaministrile toodud ettepanekute osas.

Juhime tähelepanu asjaolule, et Teie poolt auditeeritav valdkond kuulub ainult osaliselt keskkonnaministri pädevusse. Laevajäätmete käitlemise korraldamine sadamates on reguleeritud sadamaseadusega mis kuulub otseselt majandus- ja kommunikatsiooniministri pädevusse. Seega palume teha vastavad parandused.

Juhime tähelepanu, et Keskkonnaministeerium ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium teeb ja on teinud koostööd ka varem.
Keskkonnaministeeriumi initsiatiivil toimus 18. veebruaril 2003 nõupidamine teemal pilsivee käitlemine Eesti sadamates 2000. ja 2001.a, millel Keskkonnaministeerium väljendas tõsist muret *sadamaseaduse* alusel kehtestatud aktide rakendamise kohta.
Nõupidamisel otsustati, et *„arutelu pilsivete teemal jätkub, et leida lahendus tekkinud olukorrale. Kindlasti on vajalik täpsustada sadama ülesandeid ja kohustusi jäätmete käitlemisel vastavuses juba kehtivate õigusaktidega. Täpsustamist vajavad ka laevaheitmete üleandmist reguleerivate õigusaktide sätted, eeskätt selles osas ,mis käsitleb heitmete üleandmise ja käitlemise järelevalvet ja kontrolli laevadel ning sadamates ja järelevalveasutuste koostööd antud valdkonnas."*
Kuni käesoleva ajani pole aga Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumist selle kohta vastukaja tulnud.

RIIGIKONTROLL
Kuupäev 26.08.04 Reg nr 2-7.1-TA/04/1011

2. Laevajäätmete vastuvõtmine, aruandlus ja järelevalve

Riigikontrolli ettepanekud:

1. Koostöös majandus- ja kommunikatsiooniministriga kaardistada naftaseguste jäätmete, eelkõige masinaruumi pilsivee tegelikud vastuvõtuvõimsused.

Toompuiestee 24
15172 TALLINN
telefon 626 2802
faks 626 2801
e-post: min@ekm.envir.ee
Reg. nr 70001231

Saabunud Riigikantseleisse
26 -08- 2004
Indeks

Nagu eelpool viidatud reguleerib antud valdkonda *sadamaseadus.* Selle § 9 alusel toimub jäätmete käitlus sadamates sadama eeskirja alusel. Seaduse § 9 lg 1 kohaselt : *„Sadama eeskiri sätestab sadamateenuste osutamisel esitatavad tehnoloogilised, ekspluatatsioonilised, navigatsioonilised ja keskkonnaalased nõuded ning sadamatasude ja pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise tasude määrad.“*
Majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määrusega nr 19 on kehtestatud ka *„Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord.“*
Nõustume riigikontrolli ettepanekuga, et oleks vaja kaardistada naftaseguste jäätmete sealhulgas pilsivee tegelikud vastuvõtuvõimsused. Andmeid selle kohta valdab sadama valdaja ning tema üle järelevalvet teostab majandus- ja kommunikatsiooniminister.
Meie andmetel haldas laevajäätmete andmebaasi Mereinspektsioon, mis likvideeriti 2001.a. Meile teadaolevalt ei antud asutuse kohustusi ega ka andmebaasi üle ühelegi teisele asutusele, mistõttu käesoleval ajal tõesti koondandmeid pole võimalik saada.

Naftasegused jäätmed, sealhulgas pilsivesi on ohtlikud jäätmed vastavalt Vabariigi Valitsuse 6 aprilli 2004. a määrusele nr 102 *„Jäätmete, sealhulgas ohtlike jäätmete nimistu“* (RT I 2004, 23, 155) ning ohtlike jäätmete käitlemiseks on vaja taotleda ohtlike jäätmete käitluslitsents ja jäätmeluba. Mõlemas loas on ära toodud käideldavad jäätmekogused, mida ettevõte võib/suudab aasta jooksul käidelda. Seetõttu valdab Keskkonnaministeerium käesoleval ajal ainult infot pilsivee vastuvõtuvõimsustest selles osas, mis on nimetatud ohtlike jäätmete käitluslitsentsil. Seetõttu ei saa antud andmeid Keskkonnaministeerium kaardistada.

Leiame, et on otstarbekas kaaluda majandus-ja kommunikatsiooniministrile ettepaneku tegemist kooskõlastada kõik sadama eeskirjad ka keskkonnaministriga, kuna viimased sisaldavad olulisi keskkonnakaitse nõudeid.

Riigikontrolli ettepanek

2. Analüüsida, millist infot, kellelt ja milleks on vaja laevajäätmete kohta koguda.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määruse nr 19 *"Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord"* sätestab laevaheitmete arvestuse pidamise korra.
Jäätmeseadus aga sätestab jäätmearuandluse korra, seda jäätmeliikide ja tekkekoha omavalitsuste lõikes, kuid mitte laevade ja sadamate lõikes.
Keskkonnaministeeriumi haldusalas oleva Keskkonninspektsiooni pädevusse ei kuulu järelevalve teostamine laevadel, see kuulub Veeteede Ameti pädevusse.

Nõustume ettepanekuga, et aruandluse täiendav analüüs on vajalik.
Kindlasti on vajalik ka seadusandluse täpsustamine (*sadamaseadus ja jäätmeseadus*), kus oleks selgelt sätestatud, kas sadam on jäätmevaldaja, jäätmetekitaja või siis jäätmekäitleja *jäätmeseaduse* tähenduses. See annab selguse ka info liikumisest ja vastutuse jagamisest (kas infot analüüsib Keskkonnaministeerium või Majandus-ja kommunikatsiooniministeerium).

Lähtuvalt eeltoodust kaalume võimalust *Jäätmeseaduse* sätete laiendamiseks § 75 osas, lülitades siia nimekirja uue valdkonna – „sadamad". Sel juhul on vajalik sadama valdajal taotleda jäätmeluba. See omakorda annab võimaluse Keskkonnaministeeriumile ja sh ka Keskkonnainspektsioonile teostada järelevalvet sadamates jäätmete (sh pilsivee) käitlemise osas.

Nendime, et oluline on ka kogutud andmete sihipärane ja regulaarne kasutamine keskkonnajärelevalve eesmärgil, et kindlaks teha ja kontrollida, kas kõik ohtlikud jäätmed on käideldud selleks ettenähtud käitluskohtades vastavalt õigusaktide nõuetele. Käesoleval ajal on see küsimus problemaatiline.

Riigikontrolli ettepanek

3. Parandada pilsivee andmete kogumist ja analüüsi. See eeldab, et KKM Info- ja Tehnokeskusele määratakse ohtlike jäätmete saatekirjade ja jäätmearuandluse võrdluse ja analüüsi kohustus.

Nõustume, et KKM Info- ja Tehnokeskusele ei ole pandud otsest kohustust võrrelda ja analüüsida ohtlike jäätmete saatekirju jäätmearuandlusega, siiski Info- ja Tehnokeskus on teinud teatud jäätmeliikide analüüse vastavalt senistele eelarvelistele võimalustele.

Ettevalmistamisel on ohtlike jäätmete saatekirjade elektrooniline andmebaas, kuhu juba ohtlike jäätmete käituslitsentsi valdajad saaksid kõik vajalikud andmed sisestada, mis märgatavalt vähendaks praegust KKM Info- ja Tehnokeskuse töökoormust. . Pigem on küsimus mitte KKM Info- ja Tehnokeskuse ranges kohustuses ohtlike jäätmete saatekirjade ja jäätmearuannete võrdlemisel, vaid andmeesitajate vastutuse suurendamisest valeandmete esitamisel, mis samuti vajab täpsemat reguleerimist.

Riigikontrolli ettepanek

4. Koostöös majandus- ja kommunikatsiooniministriga otsustada, kas ja kuidas sadamavaldaja peab pidama laevajäätmete arvestust jäätmeliikide ja laevade kaupa.

Vastavalt Majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määrusele nr 19 *"Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord"* peab üleantud pilsivee koguseid registreerima sadam, mida laev külastab ja pidama selle kohta ka vastavat arvestust.
Nimetatud määruse kehtiva redaktsiooni § 6 lg 2 kohaselt peab sadam vastu võtma sadamatasu arvelt ainult masinaruumi pilsivett. Muude laevadelt tekkivate jäätmete osas peavad aga laeva valdajad maksma eraldi tasu.
Kuidas jäätmete käitlemine ja selle eest tasumine konkreetses sadamas toimub on reguleeritud sadamaseaduse rakendusaktide alusel, st et antud küsimuses puudub keskkonnaministril kompetents. Leiame, et antud ettepanek tuleb adresseerida Majandus- ja kommunikatsiooniministrile. Küll aga on Keskkonnaministeerium alati nõus kaasabi osutama.

Riigikontrolli ettepanek

5. Algatada Helsingi konventsiooni täienduste ratifitseerimine

Nõustume Riigikontrolli ettepanekuga ja algatame Helsingi konventsiooni täienduste ratifitseerimise.

Täname meeldiva koostöö eest!

Lugupidamisega

Ester Tuiksoo
Põllumajandusminister
keskkonnaministri ülesannetes

Peeter Eek 62 62 884

KESKKONNAMINISTEERIUM

Lp Märt Kivine
Peakontrolör
Riigikontroll
Narva mnt 11a
15013 Tallinn

Teie 12.07.2004 nr 2-7.1-TA/04/1011
Meie 02.09.2004 nr 12-1-1/6672 -3

Seisukohad kontrolliaruande eelnõule
"Laevajäätmete käitlemise korraldus sadamates"

Keskkonnaministeerium edastas Teile 24.08.2004 kirja numbriga 12-1-1/6672-2, kus esitas seisukohad aruandele.

Telefonivestluses auditi juhiga pidasime vajalikuks Keskkonnaministeeriumi seisukohti aruandele täpsustada. Arutasime Teie ettepanekute võimalikku täitmist ka Keskkonnainspektsiooni ja Info- ja Tehnokeskuse spetsialistidega.
Kordame oma juba esitatud seisukohti ning lisame ka täiendavad täpsustused ning konkreetse ettepanekute rakenduskava (lisas).
Jätkuvalt oleme seisukohal, et Teie poolt auditeeritav valdkond kuulub ainult osaliselt keskkonnaministri pädevusse. Laevajäätmete käitlemise korraldamine sadamates on reguleeritud *sadamaseadusega* ja selle rakendusaktidega, mis kuulub otseselt majandus- ja kommunikatsiooniministri pädevusse.

Keskkonnaministeerium ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium teeb ja on teinud koostööd ka varem.
Keskkonnaministeeriumi initsiatiivil toimus 18. veebruaril 2003 nõupidamine teemal pilsivee käitlemine Eesti sadamates 2000. ja 2001.a, millel Keskkonnaministeerium väljendas tõsist muret *sadamaseaduse* alusel kehtestatud aktide rakendamise kohta.
Nõupidamisel otsustati, et *„arutelu pilsivete teemal jätkub, et leida lahendus tekkinud olukorrale. Kindlasti on vajalik täpsustada sadama ülesandeid ja kohustusi jäätmete käitlemisel vastavuses juba kehtivate õigusaktidega. Täpsustamist vajavad ka laevaheitmete üleandmist reguleerivate õigusaktide sätted, eeskätt selles osas, mis käsitleb heitmete üleandmise ja käitlemise järelevalvet ja kontrolli laevadel ning sadamates ja järelevalveasutuste koostööd antud valdkonnas."*
Kuni käesoleva ajani pole aga Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist selle kohta vastukaja tulnud.

Täpsustame, et peale *sadamaseaduse* § 9 alusel toimub jäätmete käitlus sadamates sadama eeskirja alusel. Seaduse § 9 lg 1 kohaselt:
„Sadama eeskiri sätestab sadamateenuste osutamisel esitatavad tehnoloogilised, ekspluatatsioonilised, navigatsioonilised ja keskkonnaalased nõuded ning sadamatasude ja pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise tasude määrad."

Toompuiestee 24
15172 TALLINN
telefon 626 2802
faks 626 2801
e-post: info@ekm.envir.ee
Reg nr 70001231

RIIGIKONTROLL
Kuupäev 03.09.04 Reg nr 2-7.1-TA/04/1011-3

Jäätmete vastuvõtmist ja arvestust reguleerib majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määrus nr 19 *„Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord."*
Sadamate üle teostab riiklikku järelevalvet Veeteede Amet ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Lähtudes sadamaseadusest ei saa sadamas järelevalvet teha Keskkonnainspektsioon.

Naftasegused jäätmed, sealhulgas pilsivesi on ohtlikud jäätmed vastavalt Vabariigi Valitsuse 6 aprilli 2004. a määrusele nr 102 *„Jäätmete, sealhulgas ohtlike jäätmete nimistu"* (RT I 2004, 23, 155) ning ohtlike jäätmete käitlemiseks on vaja taotleda ohtlike jäätmete käitluslitsents ja jäätmeluba. Mõlemas loas on ära toodud käideldavad jäätmekogused, mida ettevõte võib/suudab aasta jooksul käidelda.
Vastavalt *jäätmeseadusele* saab Keskkonnaministeerium jäätmekäitluse osas sadamates teostada kontrolli ja järelevalvet jäätmekäitlejatele väljastatud jäätmelubade, ohtlike jäätmete käitlemislitsentside (edaspidi *litsentsid*) ja ohtlike jäätmete saatekirjade alusel.

Nii jäätmelubades kui litsentsides näitab **jäätmekäitleja planeeritavad** kogused.

Siit tekivad mitmed lahknevused:

1. **Jäätmekäitleja** *jäätmeseaduse* § 13 tähenduses, või jäätmeluba või litsentsi omav jäätmekäitleja jäätmeseaduse § 73 lg 2 ja § 99 lg 1 tähenduses ei pruugi alati olla sadama valdaja, vaid selleks võib olla muu firma (isik), kes tegeleb jäätmekäitlusega - nt omab sadama territooriumil oma mahutit (võtab vastu, kogub), samas teostab nende jäätmete vedu ja samas ka töötlemist. Veel võib olla variant, et sadamas tegutseb kolm eri firmat - sadamavaldajale kuulub mahuti, on eraldi jäätmete vedaja ja eraldi firma- jäätmete töötleja (kõrvaldaja, taaskasutaja). Seega kohustuvad viimase näite puhul kõik kolm firmat taotlema jäätmeluba ja litsentsi (kui on tegemist ohtlike jäätmetega). Jäätmekäitleja esitab loas ja litsentsis andmed oma kavandatava tegevuse ning jäätmearuandes kogu oma faktilise tegevuse kohta aruandeaastal. Kui sadamad ei oma jäätmelubasid ning ei ole *jäätmeseaduse* § 117 lg 1 alusel aruandekohuslased, siis ei tooda eraldi välja sadamates käideldud jäätmete koguseid.
   Seega: Keskkonnaministeeriumil ei ole võimalik meile edastatud andmete põhjal tuvastada sadamates käideldud täpseid nii planeeritavaid kui ka tegelikke jäätmekoguseid ega ka sadamate jäätmete vastuvõtu võimsuseid.

2. Pilsivee osas Teie poolt esitatud arvandmed (vt tabel 4 ja 5) ja nende analüüs ei vasta tegelikkusele, sest pilsivesi kui ohtlik jääde ei anna täielikku pilti sadamas ja laevades olevate heitmete tegelikust kogusest. Pilsivett võib eristada kolme ohtliku jäätmekoodi alusel - 130402, 130403 ja 160708 (vastavalt Vabariigi Valitsuse 6. aprilli 2004. a määrus nr 102 *„Jäätmete, sealhulgas ohtlike jäätmete nimistu"*). Masinaruumi pilsivett võib käsitleda nimetatud erinevate koodide kaudu ning tegelikkuses saab selle lõpliku koostise teada alles peale analüüsi. Sellest lähtuvalt võivad jäätmearuannetes tekkida erinevused jäätmekoodides nii koguja, vedaja ja käitleja (kõrvaldaja, taaskasutaja) andmetes.

Seega ei ole käesoleval ajal võimalik Keskkonnaministeeriumil kuidagi reguleerida ei sadamate heitmete vastuvõtu küsimusi ega ka arvestuse korraldust ning teostada andmete analüüsi.

Täiendavalt juhime Teie tähelepanu auditis esinevale väitele (auditi eelnõu lk 9 *"Puudub ühtne jäätmete vastuvõtutasude süsteem"*), milles väidetakse: *"kuna Eestis pole kõigi laevajäätmete vastuvõtt sadamatasu arvelt tagatud, on tõenäoline, et laevad eelistavad viia jäätmed mõnda teise*

Läänemere sadamasse".
Väide ei ole päris korrektne.
Sadamatasu arvelt võetakse seni meil vastu tõesti ainult masinaruumist pärinevad naftajäätmed. Samas oli Eesti koos Soomega esimestena 2000 aastal kehtiva seadusandluse alusel valmis alustama ka prügi ja fekaalvee vastuvõttu sadamatasu arvelt vastavalt aastatel 2003 ja 2005.
(vt teede- ja sideministri 13.07.2000 määrus nr 60 *„Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord" (mis kehtis alates 25.07.2000- 11.04.2003) § 6 lg 2 ja 7. See määrus eelnes ülalnimetatud määrusele nr 19)*.

Kuna teised Läänemere riigid aga ei olnud ja ei ole selleks veel valmis, võetakse kõigis Läänemere sadamates neid jäätmeid vastu endiselt eritasu eest. Et mitte panna meie sadamaid teistega võrreldes ebavõrdsesse seisu, jäeti need tähtajad välja majandus-ja kommunikatsiooniministri 02.12.2002 määrusest nr 19 *„Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord"*.

Esitame omad seisukohad alljärgnevalt:

2. Laevajäätmete vastuvõtmine, aruandlus ja järelevalve

Riigikontrolli ettepanekud:

1. Koostöös majandus- ja kommunikatsiooniministriga kaardistada naftaseguste jäätmete, eelkõige masinaruumi pilsivee tegelikud vastuvõtuvõimsused.

- Teie ettepanekust ei selgu, milleks ning milliseid riske maandab, kui kaardistatakse sadamates heitmete vastuvõtuvõimsused. Nii ministeeriumi kui ka Keskkonnainspektsiooni andmetel pole esinenud ühtegi juhtumit, kus mõni laev pole saanud anda oma heitmeid üle sadamas.
  Selle küsimuse korraldamise kohustus lasub eelpoolviidatud määruse nr 19 -le sadama valdajal.
  Ka Teie ise, aruandes punkti 2.1. lk 13 asuvas viimases lõikes, jõuate järeldusele, et võrreldes pilsivee vastuvõtuvõimsust 2002.aastal tegelikult vastu võetud kogustega on äraantavad kogused 2 - 3 korda väiksemad.
  Seega on käesoleval ajal vastuvõtuvõimsused sadamates tagatud ning kui esineb erandolukordi on sadamatel alati võimalik tellida täiendavalt jäätmekäitlejalt jäätmete veo teenust.

- Tekstis viidatud käitlemise ööpäevaste koguste hinnangu põhjal pole võimalik järeldusi teha, kuna need ei anna tervikpilti, sest ööpäevaselt on laevade maabumine erinev.

- Tekstis joonisel 4 esitatud andmed on meie arvates puudulikud, kuna nende põhjal pole võimalik analüüsi teostada:
  - litsentside puhul esitatakse planeeritavad ohtlike jäätmete kogused,
  - sadamavaldajate hinnangu kohta Teie aruandes viited puuduvad – leiame, et tegemist on subjektiivsete arvamustega,
  - jäätmearuanded kajastavad ainult aruannetes esitatud pilsivee koguseid (pilsivesi kajastub ka aga koodide 30402, 130403 ja 160708 all). Need kogused pole planeeritud kogused, vaid tegelikult käideldud kogused.

Nagu nähtub on siin tegemist planeeritavate, tegelike ja subjektiivsete andmete võrdlusega, mistõttu võib jõuda valele järeldusele.

Riigikontrolli ettepanek
2. Analüüsida, millist infot, kellelt ja milleks on vaja laevajäätmete kohta koguda.

3. Parandada pilsivee andmete kogumist ja analüüsi. See eeldab, et KKM Info- ja Tehnokeskusele määratakse ohtlike jäätmete saatekirjade ja jäätmearuandluse võrdluse ja analüüsi kohustus.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määruse nr 19 *"Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord"* sätestab laevaheitmete arvestuse pidamise korra.
Jäätmeseadus aga sätestab jäätmearuandluse korra, seda jäätmeliikide ja jäätmekäitlejate territoriaalses (eeskätt maakonna) lõikes, kuid mitte laevade ja sadamate lõikes.

Nõustume ettepanekuga, et aruandluse täiendav analüüs on vajalik, kuid selle ettepaneku rakendamine täismahus ei kuulu Keskkonnaministeeriumi pädevusse.

Leiame, et aruandlust ja analüüsi on võimalik teha alljärgnevate muudatustega seadusandluses:

1. määruses nr 19 täpsustada § 5: millisel kujul tuleb arvestust pidada ja milliseid andmeid peavad sadama valdajate aruanded kajastama, kaua andmeid säilitatakse ja kellele esitatakse.
2. määruse nr 19 § 5 täpsustada, kuidas on võimalik nende kohustuste täitmist kontrollida, mis alusdokumendid peab sadamavaldaja koostama.
3. määruses nr 19 on kohustatud sadama valdajat arvestust pidama, kuid selle kohustuse mittetäitmise kohta puuduvad sanktsioonid ning ka *sadamaseaduses* on riiklik järelevalve ulatus ebamäärane (vt sadamaseadus § 13). Selle sätte kohaselt on riiklikel järelevalveasutustel vaba juurdepääs ainult loetletud dokumentatsioonile ning teabe nõudeõigus ainult sadama töömahu eeldatava muutumise korral. Siia tuleks järelevalve asutuste nimekirja kindlasti lisada Keskkonnainspektsioon ning täpsustada vastavate asutuste pädevust.
4. Keskkonnaministeerium omalt poolt kaalub võimalust täiendada *jäätmeseaduse* § 73 lg 2 punktiga, mis nõuaks sadamatelt jäätmeluba sadamas teenindatavatelt laevadelt vastuvõetavate jäätmete esmaseks kogumiseks. See omakorda annab võimaluse Keskkonnaministeeriumile ja sh ka Keskkonnainspektsioonile teostada järelevalvet sadamates jäätmete (sh pilsivee) käitlemise osas ning võimalik on lubade, litsentside ja jäätmearuannete võrdlus.
5. Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerium on määrusega nr 19 üle võtnud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivis 2000/59/EÜ *laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates* sätestatud nõuded. Kuid kõik nõuded pole siin kajastatud. Direktiivi art 5 kohustab koostama sadama valdajal sadama jäätmekäitluskava. Sellise kohustuse sätestamine määruses ja ka vastava kava kooskõlastusõiguse andmine Keskkonnaministeeriumi struktuuriüksustele – keskkonnateenistustele, tagab sadamates keskkonnanõuetele vastava jäätmekäitluse, võimaldab kontrolli ja aruandlust.

Info-ja Tehnokeskuse tegevuse osas
Nõustume, et käesoleval ajal puudub KKM Info- ja Tehnokeskusel kohustus võrrelda ja analüüsida ohtlike jäätmete saatekirju jäätmearuandlusega s.t puudub kohustus võrrelda erinevate andmebaaside (jäätmearuanded vs ohtlike jäätmete käitluslitsentsid vs ohtlike jäätmete saatekirjad) andmeid ning teostada analüüsi. Probleemiks on siin KKM Info- ja Tehnokeskusel vahendite küsimus - hetkel puuduvad eelarves vahendid infosüsteemide arendamiseks (so andmete ristkasutust infosüsteemid ei võimalda).
Kaalume nimetatud kohustuse laiendamist ning eelarves vastavate summade planeerimist algaval eelarveaastal.

Täiendavalt teatame, et ettevalmistamisel on KKM Info- ja Tehnokeskuses ohtlike jäätmete saatekirjade elektrooniline andmebaas, kuhu juba ohtlike jäätmete käituslitsentsi valdajad saaksid

kõik vajalikud andmed sisestada. See vähendab ka märgatavalt praegust KKM Info- ja Tehnokeskuse töökoormust. Kuid kindlasti tuleb paralleelselt suurendada andmeesitajate vastutust seaduses andmete õigeaegseks laekumiseks ning ka vale- või eksitavate andmete esitamisel.

Riigikontrolli ettepanek

4. Koostöös majandus- ja kommunikatsiooniministriga otsustada, kas ja kuidas sadamavaldaja peab pidama laevajäätmete arvestust jäätmeliikide ja laevade kaupa.

Leiame, et ka seda küsimust on võimalik lahendada muudatuste sisseviimisega seadusandlusesse (vt p. 3 selgitusi)

Riigikontrolli ettepanek

5. Algatada Helsingi konventsiooni täienduste ratifitseerimine

Nõustume Riigikontrolli ettepanekuga ja algatame Helsingi konventsiooni täienduste ratifitseerimise.
Lülitame Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsiooni täiendamise järgmise aasta Keskkonnaministeeriumi veeosakonna õiguseelnõude väljatöötamise tööplaani. Vastutav isik Keskkonnaministeeriumi asekantsler Harry Liiv.

Täname meeldiva koostöö eest!

Lugupidamisega

Villu Reiljan
Minister

Kaili Kuusk 62 62 866
Tiina Mitt 62 62 885
Olev Luhtein 64 10188
Pavel Ojava 69 62 229 (Keskkonnainspektsioon)
Marit Leevik-Polli 67 37 574 (KKM ITK)

LISA

RIIGIKONTROLLI ETTEPANEKUTE RAKENDUSKAVA

RIIGIKONTROLLI ETTEPANKUD	*TEGEVUSED ETTEPANEKUTE RAKENDAMISEKS*	*VASTUTAJA*	*TÄHTAEG*
1. Koostöös majandus- ja kommunikatsiooni ministriga kaardistada naftaseguste jäätmete, eelkõige masinaruumi pilsivee tegelikud vastuvõtuvõimsused	• Majandus- ja kommunikatsiooniministri 02.12.2002 määruse nr 19 *„Laevadelt pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete vastuvõtmise kord"* §-i 5 ja 6 täpsustamine • Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivis 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates esitatud nõuete sätestamine eelnimetatud määruses (sadama jäätmekäitluskava koostamise kohustus). • Jäätmeseaduse § 73 täiendamine	Algataja: MKM Kooskõlastaja: KKM veeosakond ja jäätmeosakond KKM jäätmeseaduse osas	Vastavalt MKM tööplaanidele Lülitame 2005.a. õigusloome tööplaani
2. Analüüsida, millist infot, kellelt ja milleks on vaja laevajäätmete kohta koguda.	Sama p 1		
3. Parandada pilsivee andmete kogumist ja analüüsi. See eeldab, et KKM Info- ja Tehnokeskusele määratakse ohtlike jäätmete saatekirjade ja jäätmearuandluse võrdluse ja analüüsi kohustus.	Sama p 1 ITK osas - ITK põhimääruse muutmise algamine - ITK-le andmebaasi koostamiseks vajalike rahaliste vahendite planeerimine riigieelarves	KKM ITK Direktor Leo Saare	2005.a. eelarves
4. Koostöös majandus- ja kommunikatsioonimin istriga otsustada, kas ja kuidas sadamavaldaja peab pidama laevajäätmete arvestust jäätmeliikide ja laevade kaupa.	Sama p 1		
5.Algatada Helsingi konventsiooni täienduste ratifitseerimine	Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsiooni täienduste muutmise algatamine ja lülitamine 2005.a. KKM õigusloome tööplaani	KKM asekantsler Harry Liiv	Vastavalt KKM 2005.a. õigusloome tööplaanile

KESKKONNAMINISTEERIUM

Riigikontroll

Teie 12.07.2004 nr 2-7.1 TA/04/1010

Meie 13.09.2004 nr 10-2/6672 -4

Kontrollaruande eelnõu *„Laevajäätmete käitlemise korraldus sadamates"*

Käesolevaga informeerime, et 16. septembril 2004 Vabariigi Valitsus arutas oma kabineti istungil keskkonnaministri poolt esitatud ettepanekuid edasist tegevust merekeskkonna kaitse paremaks korraldamiseks.
Kahe kuu jooksul töötatakse välja ja esitatakse Keskkonnaministeeriumi poolt Vabariigi Valitsuse istungile eelnõu merekeskkonna kaitse parema korraldamise tagamiseks.

Ühtlasi otsustati moodustada ka vastav töörühm Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juurde, kes muuhulgas peaks parandama ka laevajäätmete käsitlust õigusaktides ja võtma arvesse Riigikontrolli poolt kontrollaruande eelnõus tehtud asjakohaseid ettepanekuid.

Lugupidamisega

Villu Reiljan
Minister

RIIGIKONTROLL
Kuupäev 24.09.04 Reg nr 2-7.1-TA/04/1010-3

Toompuiestee 24
15172 TALLINN

telefon 626 2802
faks 626 2801

e-post: min@ekm.envir.ee
Reg. nr 70001231