

Sisekaitseakadeemia

Päästekolledž

Tarmo Väli

OPERATIIVINFO VAHETAMINE MERE- JA
RANNIKUREOSTUSELE REAGEERIVATE AMETKONDADE

VAHEL

Lõputöö

Juhendaja:

Tarmo Kull

Tallinn 2013

ANNOTATSIOON

Kolledž: Päästekolledž	Kuu ja aasta: mai 2013
Töö pealkiri: Operatiivinfo vahetamine mere- ja rannikureostusele reageerivate ametkondade vahel	
Töö autor: Tarmo Väli	Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:
Lühikokkuvõte: <p>Antud lõputöö on kirjutatud teemal „Operatiivinfo vahetamine mere- ja rannikureostusele reageerivate ametkondade vahel“. Lõputöö põhiosa pikkuseks on 45 lehekülge. Lõputöö sisaldab 3 tabelit ja 1 joonist. Töö on kirjutatud eesti keeles, võõrkeelne kokkuvõte inglise keeles.</p> <p>Lõputöö eesmärgiks on mere- ja rannikureostusele reageerivate ametite omavahelise operatiivinfot selgitamine ja ettepanekute tegemine täiustamiseks ametite omavahelist operatiivsidet. Selleks, et saavutada uurimistöös püstitatud eesmärk, koostas autor neli uurimisküsimust. Uurimisküsimuste vastamiseks kasutas autor uurimismeetoditena dokumendianalüüsi ja ekspertintervjuusid.</p> <p>Analüüsi tulemusena selgus, et reageerivatel ametkondadel puudub kindel juhised operatiivinfo edastamiseks ning ühtne kaardirakendussüsteem, mis on vajalik reostuse tulemuslikuks likvideerimiseks. Ilmnud probleeme aitaks lahendada reageerivate ametkondade senisest suurem panustamine juhendmaterjalide koostamisse, ühtse kaardirakendussüsteemi kasutuselevõtmine ja õppustel keskendumine operatiivinfo edastamisele.</p>	
Võtmesõnad: õlireostus, merereostus, rannikureostus, hädaolukord, operatiivinfo	
Võõrkeelsed võtmesõnad: oil pollution, marine pollution, coastal pollution, emergency, operative information	
Säilitamise koht:	
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor: Margus Möldri	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Tarmo Kull	Allkiri:

SISUKORD

ANNOTATSIOON	2
SISUKORD	3
MÕISTETE JA LÜHENDITE SELGITUS	5
SISSEJUHATUS	6
1.AMETKONDADE KOHUSTUSED NAFTAREOSTUSE KORRAL	8
1.1. Ametkondade kohustused naftareostuse korral Eesti Vabariigi kehtivatest seadustest	11
1.1.1. Hädaolukorrasedus	11
1.1.2. Päästeseadus	12
1.1.3. Politsei ja piirivalve seadus.....	12
1.2. Ametkondade õigused ja kohustused naftareostuse korral Eesti Vabariigi kehtivatest määrustest.....	12
1.2.1. Ametite põhimäärused	13
1.2.2. Hädaolukorrast Siseministeeriumi teavitamise kord	14
1.2.3. Merereostuse avastamise ja likvideerimise kord	15
1.2.4. Hädaabiteadete menetlemise kord.....	15
1.2.5. Koostöö kord	16
2.HOLP TOIMIMINE EESTIS	18
2.1. Reostuse avastamise võimalused	19
2.2. Operatiivinfo edastamine	21
2.3. Eestis toimunud sündmused	22
2.3.1. Looe-Eesti rannikureostus	23
2.3.2.Runner-4 juhtum.....	23
2.3.3. Kyeema Siriti juhtum	24
2.4. Eestis toimunud õppused.....	25
2.4.1. Pärисpea õppus	25
2.4.2. Heltermaa õppus.....	26

2.4.3. Saaremaa õppus	26
3.UURINGU ANALÜÜS	27
3.1. Uuringu metodoloogia kirjeldus.....	27
3.2. Dokumendianalüüs.....	27
3.2.1. Seaduste ja määruste kokkuvõte ja analüüs.....	28
3.2.2. HORA ja HOLP kokkuvõte ning analüüs	30
3.2.3. Käskkirjade kokkuvõte ja analüüs	30
3.2.4. Õppuste plaanide ja kokkuvõtete analüüs.....	30
3.3. Intervjuud	31
3.3.1. Intervjuude tulemuste kokkuvõte ja analüüs	31
4.JÄRELDUSED JA ETTEPANEKUD	35
4.1. Järeldused.....	35
4.2. Ettepanekud.....	36
KOKKUVÕTE	37
SUMMARY.....	38
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU	39
TABELITE JA JOONISTE LOETELU	45
LISA 1. IGAPÄEVANE LAEVALIIKLUS LÄÄNEMEREL	46
LISA 2. HÄDAOLUKORDADE NIMEKIRI	47
LISA 3. PTJ POOLT TSO-LE EDASTATAV ETTEKANDE VORM	49
LISA 4. INTERVJUU KÜSIMUSTIK	50
LISA 5. INTERVJUUSID TÕENDAVAD DOKUMENDID	51
LISA 6. INTERVJUU CD- PLAAT	55

MÕISTETE JA LÜHENDITE SELGITUS

1313 – Keskkonnainspeksiooni valvetelefon

Ch16 – Mereside - Mereraadiosideks on Rahvusvahelise Telekommunikatsiooni Liidu poolt eraldatud vastavad sagedusalad

ESTER – Eesti EriRaadio või Estonian Emergency Radio ehk operatiivraadioside

HELCOM (*Helsinki Commission*) –Läänemere merekeskkonna kaitse komisjon

HK – Häirekeskus

HOLP – Hädaolukorra lahendamise plaan

HORA – Hädaolukorra riskianalüüs

HOS – Hädaolukorra seadus

JRCC (*Joint Rescue Coordination Centre*) –Mere- ja lennupäästekeskus

KA – Keskkonnaamet

KKI – Keskkonnainspeksioon

MRSC – Lääne-Eesti merevalvekeskus

PPA – Politsei- ja Piirivalveamet

PTJ – Päästetöö juht

OSC (*On Scene Coordinator*) - reostustõrjeoperatsiooni kohapealne koordinaator

PVA – Piirivalveamet

PVL – Piirivalvelaev

PÄA – Päästeamet

SAR (*Synthetic Aperture Radar*) – sünteetilise apertuuri radar

SiseM – Siseministerium

TAO – Siseministeriumi teabe- ja analüüsiosakond

TSO – Siseministeriumi teabeseireosakond

VTA – Veeteede Amet

SISSEJUHATUS

HELCOM-i andmete järgi moodustab Läänemere laevaliiklus 15% kogu maailma laevaliiklusest. Läänemerel sõidab igal ajahetkel 2000 laeva, millest ligikaudu 20% (400) moodustavad naftatankerid. Seega on Läänemeri üks tihedaima laevaliiklusega piirkond maailmas. 2011.aasta hädaolukordade riskianalüüside kokkuvõtte andmetel liikus 2009.aastal Läänemerel 394 026 laeva (HORA 2011...09.01.2012).

Eesti on Balti riikidest kõige enam merega seotud riik – vaadates tihedat laevaliiklust võime tõdeda, et Eesti tänu oma geograafilisele asendile on tähtis sadamariik Läänemerel (Lisa 1) Ulatusliku mere- ja rannikureostuse toimumise riskiklass tulenevalt toimumise tõenäosusest ja tagajärgede raskusastmest on 4D ehk tegemist on väga kõrge riskiga. Hädaolukordade riskianalüüs hindab selle tõenäosuse suureks või väga suureks ning tagajärgi rasketeks või väga rasketeks. Ulatuslik mere- ja rannikureostus on jätkuvalt oht number üks. (HORA 2011...09.01.2012).

Kommunikatsioon hädaolukordade lahendamiseks on võtmetähendusega info liikumisel. 2006.aastal olid operatiivinfo edastamisega suured probleemid. Looderanniku reostuse puhul oli probleemiks kriisikommunikatsiooni strateegia puudumine. Teostatud õppused on näidanud, et ametkondade vahelist operatiivsidet oleks vaja veelgi täiustada ja antud lõputöö uurib operatiivinfo liikumist.

Töö eesmärgiks on mere- ja rannikureostusele reageerivate ametite omavahelise operatiivinfot selgitamine ja ettepanekute tegemine täiustamiseks ametite omavahelist operatiivsidet.

Selleks et jõuda eesmärgini, püstitas autor järgmised uurimisküsimused:

- Millised on ametkondade kohustused mere- ja rannikureostuse korral?
- Kuidas jõuab teave ametkondadele?
- Millised on probleemid ametkondade vahelisel operatiivinfo vahetamisel?
- Kuidas täiustada operatiivinfo edastamist ametkondade vahel?

Uurimismeetoditest kasutatakse antud lõputöös dokumendianalüüsi ja poolstruktureeritud intervjuud. Dokumendi analüüsiga selgitatakse välja ametkondade kohustused ja tegevused naftareostuse korral mere- ja rannikukeskkonnas. Intervjuuga selgitatakse operatiivinfo vahetamise täpsus ja vajadus.

Antud lõputöö kirjutamisel tuginetakse, eesti ja võõrkeelsele erialasele kirjandusele, läbiviidavale uuringule, ulatusliku mere- ja rannikureostuse riskianalüüsi kokkuvõtetele, ulatuslikust mere- või rannikureostusest põhjustatud hädaolukorra lahendamise plaanile, merereostustõrje plaanile, üliõpilaste poolt koostatud lõputöödele, õppuste plaanidele, õppuste kokkuvõtetele, Eesti siseriiklikele seadustele ja määrustele. Käesolevas töös on kasutatud õigusaktide redaktsioone 29.01.2013 seisuga.

Lõputöö koosneb neljast peatükist. Esimeses peatükis antakse ülevaade mere- ja rannikureostusele reageerivatest ametkondade kohustustest. Teises peatükis ulatuslikust mere- või rannikureostusest põhjustatud hädaolukorra lahendamise plaani toimimisest Eestis, samuti tuuakse välja Eestis toimunud õnnetused ja õppused. Kolmandas peatükis esitatakse läbiviidud uuringu analüüs. Neljandas peatükis teeb autor järeldused toimunud sündmustest ja õppustest, teeb järeldused uuringu tulemustest, teeb ettepanekud täiustamiseks ametkondade vahelist operatiivinfo vahetamist.

1. AMETKONDADE KOHUSTUSED NAFTAREOSTUSE KORRAL

Käesolevas lõputöös käsitleb autor naftareostuse mõistet kui reostust, mis on tekkinud nafta või naftasaaduste reostusest merel ning mille tagajärjel kahjustub merekeskond ja kaasneb majanduslik kahju.

Kahju suurus sõltub reostuse tüübist, asukohast, reostustõrjest (Elofsson 2010).

HELCOMI andmetel on igal ajahetkel Läänemerel umbes 2000 laeva, millest 20% on naftatankerid. Igal aastal toimub ligikaudu 140 laevaõnnetust, millest 7% on lõppenud reostusega. Reostused on olnud väikesed, kuni 1 tonnised naftareostused, kuid see ohurisk on järjest suurenev (Stankiewicz, Backer & Vlasov 2010:8).

Soome laht on üks aktiivsemaid maailmas naftaveo poolest (Leiger, Aps, Kotta, Orviku, Pärnoja & Tõnisson 2012).

Ulrich Becki kohaselt (Beck 2005:35) tuleb ohuriske kiiresti toimivas ja muutuvus ühiskonnas pidevalt hinnata ja analüüsida, et toime tulla hädaolukorras. Tuleb tegutseda ennetavalt, et suudaksime toime tulla puhkeda võivate kriisidega.

Riik peab olema pidevas valmisolekus hädaolukordadeks, selleks on koostatud erinevate ametkondade koostöös HORA, mis toob välja konkreetsed hädaolukorrad ning analüüsib nende tõenäosust ja tagajärgi.

HORA 2011 järgi on merereostus laevadelt pärinev naftareostus, mille tagajärjel kahjustub Läänemere merekeskkond ning majanduslikud tagajärjed on rasked ja pikaajalised (HORA 2011...09.01.2012).

Kaldma järgi on Läänemeri väike ja suletud mereala, mistõttu merre sattunud nafta kandub kiiresti rannavööndisse (Kaldma 2007:6).

Üldjuhul kandub naftareostus merel üle naftareostuseks rannikul, kui ei suudeta õigel ajal reostust avastada või likvideerida.

Rannikureostuse all mõistetakse rannikule jõudnud naftasaadusi, mille põhjustatud reostuse likvideerimine on tehniliselt keeruline ning aega ja ressursi nõudev protsess, põhjustades selle tõttu olulise kahju looduskeskkonnale (HORA 2011...09.01.2013).

Kuna Läänemere reostumine võib mõjutada kõiki Läänemerd ümbritsevaid riike, siis on mere kaitseks loodud reeglid kajastatud Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioonis (edaspidi Helsingi konventsioon). Helsingi konventsioon on Läänemere looduskeskkonna kaitseks loodud rahvusvaheline leping, mis sõlmiti 1992 aastal kõigi Läänemerd ümbritsevate riikide ja Euroopa Ühenduse vahel. Konventsioon jõustus 17. jaanuaril 2000 aastal. Konventsiooni juhtorganiks on Helsingi komisjon ehk Läänemere merekeskkonna kaitse komisjon ehk HELCOM (HELCOM...29.01.2013). Helsingi Konventsiooni üheks peamiseks põhimõtteks on, et Läänemere riigid võtaksid kasutusele reostuse ennetamiseks ja vältimiseks vajalikud meetmed. Konventsiooni kohaselt peavad riigid omama varustust, laevu ja tööjõudu, et tagada reageerimine Läänemere merekeskkonda ohustavatele reostusjuhtudele (Kontrolliaruanne...19.01.2013).

Ametkondade omavaheline kommunikatsioon ja koostöö aitab seatud eesmärke saavutada (Hädaolukordade riskianalüüsid...09.01.2013). Koostöös koostatud HORA tagab ametkondadele ühtse arusaamise hädaolukorra riskidest. Täna pole mõeldav ühe asutuse sisene hädaolukorra analüüsimine, sest hädaolukorra ennetamise ja vältimisega tegelevad mitmed ametkonnad.

Ulatusliku naftareostuse ehk hädaolukorra lahendamiseks on vaja täita väga palju erinevaid ülesandeid. Selleks, et neid erinevaid ülesandeid täita, reageerivad naftareostusele erinevad ametkonnad.

Ulatusliku mere- ja rannikureostusele reageerivate ametkondade parema ülevaate andmiseks on autor koostanud tabelid 1 ja 2, kus on välja toodud juhtasutus ja kaasatud asutused.

Tabel 1. Merereostus (HORA 2011)

Juhtivasutus	Politsei- ja Piirivalveamet
Kaasatud asutused	Keskkonnaministeerium, Keskkonnaamet, Keskkonnainspeksioon, Veeteede Amet

Tabel 2. Rannikureostus (HORA 2011)

Juhtivasutus	Päästeamet
Kaasatud asutused	Keskkonnaamet, Keskkonnainspeksioon, Politsei- ja Piirivalveamet, Keskkonnaministeerium, Veeteede Amet

Hädaolukorraks loetakse ulatuslikku merereostust ehk 2. ja 3. astme naftareostust alates 10 tonnist naftast meres. Ulatuslikuks rannikureostuseks loetakse naftareostust alates 5 tonnist või üle 20 km rannaribal olevat reostust, mille koristustööd võtavad aega üle 7 ööpäeva (HORA 2011...09.01.2013).

Ametkondadel on erinevad õigused ja kohustused naftareostuse, kui hädaolukorra likvideerimiseks, mida reguleerivad Eesti siseriiklikud seadused ja määrused. Hädaolukorra lahendamiseks on koostatud Hädaolukorra seadus (edaspidi HOS).

1.1. Ametkondade kohustused naftareostuse korral Eesti Vabariigi kehtivatest seadustest

Hädaolukorra lahendamise aluseks on valdkondlikud õigusaktid ehk seadused (Hädaolukorra lahendamise plaanid...09.01.2013).

Seadus on on üldnorme sisaldav õigusakt, mille võtab vastu Riigikogu või rahvas rahvahääletusel (Mikiver ja Põllumäe 2003:42).

1.1.1. Hädaolukorraseadus

HOS § 1 järgi sätestab HOS kriisireguleerimise, sealhulgas hädaolukorraks valmistumise ja lahendamise ning elutähtsate teenuste toimepidevuse tagamise õiguslikud alused. Nimetatud seadus reguleerib eriolukorra väljakuulutamist, lahendamist ja lõpetamist. Lisaks on HOS § 2 lõigus 1 seletatud hädaolukord, mis on sündmus või sündmuste ahel, mis ohustab paljude inimeste elu või tervist. Põhjustab suure keskkonna või varalise kahju. Hädaolukord on sündmus, millega on häiritud elutähtsa teenuse toimepidavus ning sündmuse likvideerimiseks on vajalik erinevate asutuste kiire kooskõlastatud tegevus. HOS kohustab asutusi teavitama viivitamatult hädaolukorrast või selle vahetust ohust SiseM (Hädaolukorra seadus, 15.06.2009).

Euroopa Liidu klassifikatsioon jagab hädaolukorrad kaheks kategooriaks. Need on loodusõnnetused, näiteks üleujutused või inimtegevuste tagajärjel põhjustatud katastroofid, näiteks mere- ja rannikureostus (Types...09.03.2011).

Selleks et olla valmis häda- ja kriisiolukordadeks (ka õnnetusteks, katastroofideks jne), on kujundatud kriisideks valmisoleku süsteem, seda süsteemi nimetatakse kriisireguleerimiseks (Kaasik 2001:24). Kriisireguleerimise mõiste on muutuv ja riigiti erinev (Eenmaa 2003:83). Eesti Vabariigis on kriisireguleerimise mõiste seletatud HOS. Kriisireguleerimine on meetmete süsteem, mis hõlmab hädaolukorra ennetamist, hädaolukorraks valmistumist, hädaolukorra lahendamist ning hädaolukorrast põhjustatud tagajärgede leevendamist (Hädaolukorra seadus, 15.06.2009).

1.1.2. Päästeseadus

Päästeseaduse § 2 lõigu 2 järgi on päästeasutuse tegevus suunatud inimeste elule, tervisele ja varale ning keskkonda ohustavate päästesündmuste ennetamisele. Samuti ohu väljaselgitamisele ja tõrjumisele ning päästesündmuse tagajärgede leevendamisele. Päästesündmus § 3 lõike 1 järgi on ootamatu olukord, mis vahetult ohustab füüsiliste või keemiliste protsesside kaudu inimese elu, tervist, vara või keskkonda tulekahju, loodusõnnetuse, plahvatuse, liiklusõnnetuse, keskkonna reostuse või muu sarnase olukorra korral. PÄA ülesandeks rannikureostuse puhul § 5 lõige 1 punkt 1 järgi on päästesündmuse lahendamine koostöös PPAga. Samuti on seaduses välja toodud HK ülesanded, milleks on hädaabinumbrile 112 saabunud hädaabikõne või muul viisil saabunud teate vastuvõtmine ja töötlemine. Seaduse järgi on Häirekeskuse kohustuseks esmase ohuhinnangu ning väljasõidukorralduse andmine Päästeametile päästetööks ning teate edastamine PPAle. Päästeseaduse § 6 järgi juhib päästetöid PTJ, kellele alluvad kõik päästesündmusel osalevad riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutused ning sündmusele kaasatud isikud (Päästeseadus, 05.05.2010).

1.1.3. Politsei ja piirivalve seadus

Seaduse järgi on PPA ülesanne avastada ja likvideerida merereostus.

Politsei ja piirivalve seaduse § 1 lõigu 2 järgi on Politsei täidesaatva riigivõimu institutsioon, mis kuulub SiseM valitsemisalasse ning kelle põhiülesanneteks on avaliku korra kaitsmine, piirihalduse asjade korraldamine, merereostuse avastamine ja likvideerimine, merel otsingu- ja päästetööde korraldamine ning kodakondsuse ja migratsiooni valdkonna asjade korraldamine (Politsei ja piirivalve seadus, 06.05.2009).

1.2. Ametkondade õigused ja kohustused naftareostuse korral Eesti Vabariigi kehtivatest määrustest

Määrus on on täitevvõimu poolt antud õigustloov akt. Määruste andmise õigus on Vabariigi Valitsusel, ministritel ja teistel haldusorganitel, keda on seadusega selleks volitatud (Mikiver ja Põllumäe 2003:44).

1.2.1. Ametite põhimäärused

PPA põhimääruse § 2 lõige 1 järgi on PPA ülesandeks otsingu- ja päästetööde tegemine ning merereostuse avastamise ning likvideerimise korraldamine. Lisaks on § 13 järgi piirivalveosakonna ülesandeks merereostuse avastamine ja likvideerimine, lennupääste ning merel otsingu- ja päästetööde teostamine (Poitse- ja Piirivalveameti põhimäärus, vastu võetud siseministri määrusega 31.08.2012).

KA põhimääruse § 5 lõigu 1 järgi on KA tegevusvaldkonnaks riigi keskkonna- ja looduskaitse ning -kasutamise ja kiirgusohutuse poliitika ja programmide ning tegevuskavade elluviimine (Keskkonnaameti põhimäärus, vastu võetud keskkonnaministri määrusega 19.01.2009).

KKI põhimääruse § 7 lõigu punkti 5 järgi peab KKI osalema keskkonda ohustavate avariitagajärgede likvideerimisel koostöös teiste riigiasutuste ja kohalike omavalitsustega ning hädaolukorra lahendamisel (Keskkonnainspektsiooni põhimäärus, vastu võetud keskkonnaministri määrusega 31.03.2008).

VTA põhimääruse § 11 järgi on VTA ülesandeks turvalise veeliikluse tagamine Eesti Vabariigi merealadel. Ülesannete täitmiseks teeb VTA koostööd teiste valitsusasutuste, kohalike omavalitsusüksuste, sihtasutuste, mittetulundusühingute, ettevõtlus- ja tarbijaorganisatsioonidega ning teiste riikide vastavate asutuste ja rahvusvaheliste organisatsioonidega (Veeteede Ameti põhimäärus, vastu võetud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega 12.02.2003).

HK põhimääruse § 8 järgi on HK ülesanded: hädaabiteadete menetlemine, hädaabiteadete menetlemisega seotud statistiliste andmete kogumine ja analüüsimine. HK ülesannete täitmiseks vajaliku koostöö arendamine teiste riigiasutuste, kohalike omavalitsusüksuste, valitsusväliste organisatsioonide, avalikkuse ning välisriikide asjaomaste ametiasutuste ja rahvusvaheliste organisatsioonidega (Häirekeskuse põhimäärus, vastu võetud siseministri määrusega 27.12.2011).

PÄA põhimääruse § 7 järgi on PÄA ülesandeks päästetöö tegemiseks valmisoleku tagamine ning päästetöö tegemine, kriisireguleerimise alase tegevuse korraldamine ja koordineerimine ning ameti ülesannete täitmiseks vajaliku koostöö arendamine teiste riigiasutuste, kohalike

omavalitsusüksuste, valitsusväliste organisatsioonide, avalikkuse ning välisriikide asjaomaste ametiasutuste ja rahvusvaheliste organisatsioonidega (Päästeameti põhimäärus, vastu võetud siseministri määrusega 27.12.2011).

1.2.2. Hädaolukorrast Siseministeeriumi teavitamise kord

Hädaolukorrast või hädaolukorra tekkimise vahetust ohust SiseM teavitamise järgi peavad asutused või juriidilised isikud teavitama TAOd viivitamata telefoni või muu sidevahendi teel tekkinud hädaolukorrast või hädaolukorra tekkimise ohust (Hädaolukorrast või hädaolukorra tekkimise vahetust ohust Siseministeeriumi teavitamise kord, vastu võetud Vabariigi Valitsuse määrusega 06.05.2010).

Sellest tulenevalt teavitab PPA ulatuslikust merereostusest või selle vahetust ohust. Ulatuslikust rannikureostusest või selle vahetust ohust teavitavad PPA, KKI ja PÄA.

Nõuded edastatavale teabele § 4 järgi on:

- 1) sündmuse toimumise aeg;
- 2) sündmuse toimumiskoht;
- 3) sündmuse lühikirjeldus ning teadaolev või oletatav põhjus;
- 4) teadaolevad andmed hukkunute ja kannatanute kohta, sealhulgas võimaluse korral teadaolevad andmed hukkunud või kannatada saanud loomade kohta;
- 5) teadaolevad andmed elanike evakueerimise või selle vajaduse kohta;
- 6) teadaolevad andmed prognoositava kahju kohta varale ja keskkonnale;
- 7) teadaolevad andmed prognoositava mõju kohta elutähtsate teenuste toimepidevusele;
- 8) millised asutused ja juriidilised isikud on hädaolukorrast või hädaolukorra tekkimise vahetust ohust teavitatud;
- 9) hädaolukorrast või hädaolukorra tekkimise vahetust ohust teavitamist vajavad teised ametiisikud, asutused ja juriidilised isikud.

Määruse § 5 järgi edastab TAO asutuselt või juriidiliselt isikult saadud teabe Vabariigi Valitsuse kriisikomisjoni esimehele ja teistele asjassepuutuvatele ametiisikutele, asutustele ja juriidilistele isikutele. Sündmust juhtiv asutus on kohustatud hädaolukorra lahendamise ajal edastama teavet TAOle kuni hädaolukorra lahendamise lõpetamiseni järgmist teavet:

- 1) hädaolukorra võimalikult täpne koht;
- 2) hädaolukorra lühikirjeldus;
- 3) hädaolukorra lahendamist juhtiva asutuse või ametiisiku ning hädaolukorra lahendamiseks moodustatud juhtimisstruktuuride kontaktandmed;
- 4) hädaolukorra lahendamisele kaasatud asutused, isikud ja ressursid;
- 5) planeeritavad tegevused ja rakendatud abinõud;
- 6) hädaolukorra lahendamisega seotud probleemid ja prognoos edaspidiseks;
- 7) muudatused hädaolukorra lahendamise juhtimises või lahendamise juhi kontaktandmetes;
- 8) hädaolukorra lahendamise või lõppemise aeg.

Samuti koordineerib sündmust juhtiv asutus hädaolukorra lahendamisel osalevate asutuste ja isikute teabevahetust sündmuse lahendamise ajal.

1.2.3. Merereostuse avastamise ja likvideerimise kord

Otsingu- ja päästetööde, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ning piiriveekogul § 12 lõigu 2 punkti 1 järgi peab Politsei- ja Piirivalveameti JRCC ja MRSC informeerima koheselt juhtkonda, TAO ning HK laeva avarii, kokkupõrke või madalikule sattumisel, millega võib kaasneda veekogu laialdane reostamine (Otsingu- ja päästetööde, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ning piiriveekogul, vastu võetud Vabariigi Valitsuse määrusega 23.07.2002).

1.2.4. Hädaabiteadete menetlemise kord

Hädaabiteadete menetlemise ja hädaabiteadete menetlemiseks vajalikele vahenditele esitatavad nõuded § 1 järgi võtab HK vastu hädaabinumbri 112 saabunud kõnesid või muul viisil saabunud teateid ja alustab viivitamatult hädaabiteate menetlemist selle kättesaamise hetkest (Hädaabiteadete menetlemise ja hädaabiteadete menetlemiseks vajalikele vahenditele esitatavad nõuded, vastu võetud Vabariigi Valitsuse määrusega 23.02.2012).

Määruse § 2 järgi kogub HK hädaabiteate edastajalt teabe sündmuse liigi, sündmuse ulatuse, abivajavate isikute arvu, abivajaja terviseseisundi ja sündmuse asukoha kohta, mida täiendatakse hädaabiteate menetlemise käigus lisanduva informatsiooniga. Hädaabiteate töötlemine ja ohuhinnangu andmine toimub esmase informatsiooni alusel. Esmase töötlemise

käigus hindab HK ohu esinemist, selle ulatust ja ohtu abivajaja tervisele. HK annab sündmuskohale saadetavale valmisolekus päästemeeskonnale väljasõidukorralduse päästetööks lühisõnumina. Lühisõnum sisaldab sündmusele reageeriva päästeressursi nimetust, sündmuse oletatavat liiki, väljasõiduastet või prioriteeti ning asukohta. Politsei pädevuses oleva hädaabiteate vastuvõtmisel töötleb HK teadet ja annab ohuhinnangu ning edastab teate PPAle edasiseks menetlemiseks. Pärast teate edastamist PPAle lõpetab HK teate menetlemise. Hädaabiteate menetlemise käigus kogutud teave sisestatakse pääste- või politseiinfosüsteemi.

1.2.5. Koostöö kord

Päästesündmusel osalevate riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste ning isikute koostöö korra (edaspidi Koostöö kord) § 2 järgi peavad päästesündmuse lahendamisel osalevad asutused ning isikud tegema igakülgset omavahelist koostööd vastavalt oma pädevusele ja volitusele ning päästetöö juhi korraldusele (Päästesündmusel osalevate riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste ning isikute koostöö kord, vastu võetud Vabariigi Valitsuse määrusega 06.01.2011).

Koostöö korra § 3 kohaselt otsustab PTJ asutuste ning isikute päästesündmuse lahendamisele kaasamise vajaduse. Ametiabi taotluse asutusele või isikule edastab PTJ, HK või TAO. Määruse § 4 järgi täidavad päästesündmusel osalevad asutused ning isikud PTJ korraldusi. Päästesündmuse lahendamisel osalevad asutused ning isikud peavad teavitama PTJ oma saabumisest, tegevusest ning lahkumisest päästesündmusel.

Samuti on määruses § 4 välja toodud asutuste ülesanded päästesündmuse lahendamisel.

PÄA ülesanded päästesündmuse lahendamisel on: vajalike lisajõudude kaasamine; kaasatud asutuste ning isikute koostöö korraldamine; tööohutuse tagamine; evakueerimise korraldamine; raadioside korraldamine; sanitaartingimuste tagamine päästetööl osalejatele; avalikkuse teavitamine; kontroll ülesannete täitmise üle.

Sellised on PÄA ülesanded rannikureostuse puhul tulenevalt Koostöö korrast, sest PÄA on juhtivasutus päästesündmuse lahendamisel rannikuvees. Merereostuse puhul on sellised ülesanded PPAI.

Tulenevalt Koostöö korrast on PTJ õigus moodustada staap päästesündmuse lahendamiseks. Staape nimetatakse madalamalt kõrgemale juhtimistasandile järgmiselt: sündmuskoha, regionaalne ja üleriigiline staap.

Enne staabi moodustamist võib PTJ Koostöö korra järgi moodustada juhtimisgrupi, kuhu on kohustatud oma esindaja määrama PPA ja Kiirabiteenuse osutaja. Sündmuskoha staabile lisanduvad KKI, KA, Kaitseväge, Kaitseliidu, kohaliku omavalitsuse üksuse ja objekti esindajad. Regionaalsesse staapi lisanduvad sündmuskoha staabi esindajatele Terviseamet ja maavalitsus. Üleriigilisse staapi on kohustatud oma esindaja määrama PPA, KKI, KA, Kaitseväge, Kaitseliit ja Terviseamet. Lisaks võib PTJ kaasata teisi asutusi ning isikuid päästesündmuse lahendamiseks.

Lisaks loetletud seadustele ja määrustele on ametkondade ja asutuste ülesanded ja kohustused välja toodud HOLPs.

HOS § 7 järgi on HOLP dokument, milles kirjeldatakse üleriigilisel ning vajaduse korral regionaalsel ja kohaliku omavalitsuse tasandil: hädaolukorra lahendamise korraldust, hädaolukorra lahendamise juhtimisstruktuuri, hädaolukorra lahendamisel osalevate asutuste või isikute ülesandeid, hädaolukorra lahendamisel osalevate asutuste või isikute teabevahetuse korraldust, avalikkuse hädaolukorrast teavitamise korraldust, rahvusvahelise koostöö korraldust hädaolukorra lahendamisel, muid olulisi hädaolukorra lahendamise seotud küsimusi. Hädaolukordade nimekiri, mille kohta koostatakse lahendamise plaan on autor koostanud tabeli ja toonud tabeli välja Lisa 2s.

2. HOLP TOIMIMINE EESTIS

Siseministeeriumi juhtimisel on koostatud HOLP mere- või rannikureostuse korral ehk Ulatuslikust mere- või rannikureostusest põhjustatud hädaolukorra lahendamise plaan (edaspidi plaan). Plaan sätestab 2. ja 3. astme naftareostust alates 10 tonnist naftast meres või rannikureostuse alates 5 tonnist hädaolukorra lahendamise korralduse Läänemeres Eesti vastutusalal ning Eesti mererannikul (Mere- või rannikureostusest...30.01.2012).

Naftareostuse astmetest merel parema ülevaate andmiseks on autor koostanud tabeli 3, kus on välja toodud reostuse aste, reostuse kogus ja olemus ning reostuse tõrje eesmärk.

Tabel 3. Naftareostuse astmed merel (Merereostustõrje plaan. 2008.).

Reostuse aste	Reostuse kogus ja olemus	Reostuse tõrje eesmärk
Esimese astme reostus	Esimese astme reostus (alla 10 tonni) on reostus, mille mõju on lokaalne. Reostuse likvideerimine on jõukohane laevaomanikule, sadama valdajale, terminali operaatorile või kohalikule omavalitsusele oma tehnika ja inimressursiga	Esimese astme reostuse tõrje eesmärgiks on reostuse hoidmine lokaalsena vältimaks reostuse muutumist teise astme reostuseks
Teise astme reostus	Teise astme reostus on koguses 10 – 50 tonni, kujutab merekeskkonnale ulatuslikku ohtu, olenemata reostuse asukohast.	Teise astme reostuse tõrje eesmärgiks on reostuse likvideerimine, vältides selle laienemist kolmanda astme reostuseks.

Kolmanda astme reostus	Kolmanda astme reostus (üle 50 tonni) on olukord, mille tagajärg mõjutab oluliselt regionaalset keskkonna seisundit ja normaalset elu- ja majandustegevust ning selle ohjamiseks on vajalik kogu riikliku ressursi ja võimekuse kaasamine.	Kolmanda astme reostuse tõrje eesmärgiks on reostuse likvideerimine ning elus- ja looduskeskkonna taastamine.
------------------------	--	---

HOLP'de põhieesmärk on aidata asutustel toime tulla hädaolukordadega selliselt, et tagajärjed oleksid minimaalsed. HOLP'de eesmärgid on: võimalusel vältida inimeste hukkumist, anda juhtnööre otsuste tegemisel, tagada aja oskusliku ja tulemusliku ära kasutamise, minimaliseerida äritegevuse tootmisseisakuid ja katkemist (Skinner & Mersham 2002:52).

Eestis koostatud Merereostustõrje plaani eesmärgiks on kindlustada reostuse ennetamine, avastamine, likvideerimine ja keskkonna taastamine Läänemeresel Eesti vastutusalal, kasutades selleks olemasolevat võimekust (Merereostustõrje plaan. 2008.).

2.1. Reostuse avastamise võimalused

PPA piirivalveosakonna üheks põhiülesandeks on otsingu- ja päästetööde, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise korraldamine ja juhtimine. Naftareostuse ennetamiseks ja avastamiseks teostab PPA lennusalik seirelende lennuvahenditega, milleks on lennukid ja helikopterid.

Merereostustõrje plaani järgi (Merereostustõrje plaan. 2008) on seire vajalik ennetusvõimekusena reostuse vältimiseks, reostuste avastamiseks, reostaja ja reostuse identifitseerimiseks ja reostuse leviku jälgimiseks. Seirelende teostavatel lennuvahenditele on paigaldatud spetsiaalne tehnika, mis võimaldab tuvastada naftareostust SAR kujutiste näol.

SAR pildil on õlireostus ja muud veepinnal olevad ained nähtavad, sest nad summutavad lühikesi gravitatsioonilisi kapillaarlaineid, mis mõjutavad tagasihajumist veepinnalt.

Kapillaarlainete esinemine on seotud tuule tugevusega. Seega on reostuse avastamine otseselt seotud tuule kiiruse ja suunaga. Minimaalne tuule kiirus, mille korral reostus on tuvastatav, on 3 m/s. Kui tuule kiirus on antud väärtusest väiksem, siis esineb SAR pildil mitmeid tumedaid laiike, mistõttu ei ole võimalik eristada reostust muudest struktuuridest. Sobivaim tuule kiiruse vahemik reostuslaikude avastamiseks on 3–6 m/s. Tuule kiiruse korral, mis on vahemikus 7–10 m/s, kahaneb väikeste reostuste avastamise tõenäosus õlikile osalise lagunemise tõttu. Kui tuule kiirus on üle 10 m/s, siis pole reostus merepinnal nähtav, sest pinnalainete murdumine lõhub õlikile (Uiboupin & Raudsepp 2008:196-197).

SAR-i piltidelt õlireostuse tuvastamine on tihedalt seotud pilditõtleja kogemuste ja oskustega. Üldiselt jagunevad reostused kahte tüüpi: õnnetusjuhtumiga seotud reostused, kus reostuse toimumine on teada, ning pahatahtlikud reostused, kus reostuse toimepanekut püütakse varjata. Esimest tüüpi reostuste korral on tegemist punktreostusega, kus lekkiv alus on piiratud merealal. Teist tüüpi reostuse korral toimub õlireostuse väljalask liikuvalt laevalt. Vastavalt reostusallika käitumisele on ka reostuse struktuur merel erinev. Liikuva laeva puhul saame rääkida triibukujulisest struktuurist (Uiboupin & Raudsepp 2008:199).

Reostuse avastamise tõenäosus sõltub oluliselt ilmastikutingimustest ja õlireostuse tüübist. Raskete õliproduktide korral on reostuse avastamise tõenäosus suur, kui tuule kiirus on üle 3 m/s. Sellisel juhul on tagasihajumine reostuselt ja seda ümbritsevalt veelt oluliselt erinev. Samuti mõjutab reostuse tuvastamist see, kui kaua õli on vees olnud enne SAR pildi salvestamist. Kui õli on sattunud merre vahetult (kuni 5 tundi) enne radari pildi salvestamist, siis on ta kergesti tuvastatav, sest laigu tagasihajumine moodustab tugeva kontrasti merepinnaga. Madala kontsentratsiooniga õlilaiku (pilsivesi) on raske avastada tugeva tuule ja muutliku hoovuse korral, kuna reostus võib olla oluliselt hajunud selleks ajaks, kui toimub satelliidi ülelend (Uiboupin ja Raudsepp 2008:201).

Otsingu- ja päästetöödel osaleva merepäästeüksuse metoodilise juhise Lisa 1 järgi (Metoodilise juhise Lisa 1...01.03.2012.) on naftareostuse avastamiseks PPA'l kasutusel 3 lennukit ja 4 helikopterit, millega on võimalik teostada vaatluslende merel ja ranniku lähedal.

KKII on moodustatud valvetelefon 1313, kuhu saavad helistada kõik, kes on avastanud reostuse või ohu reostuse tekkeks. Samuti on võimalus avastatud reostusest teavitada HK.

2.2. Operatiivinfo edastamine

Kriisiolukorras on vajadus kiire ja täpse teabe järele suurem kui kusagil mujal. Kriisiga õigesti toime tulemiseks on tarvis põhjalikku ettevalmistustööd ning hästi läbimõeldud kommunikatsioonistrateegiat (Tross 2006:7). Kommunikatsioon hädaolukordade lahendamiseks on võtmetähtsusega info liikumisel.

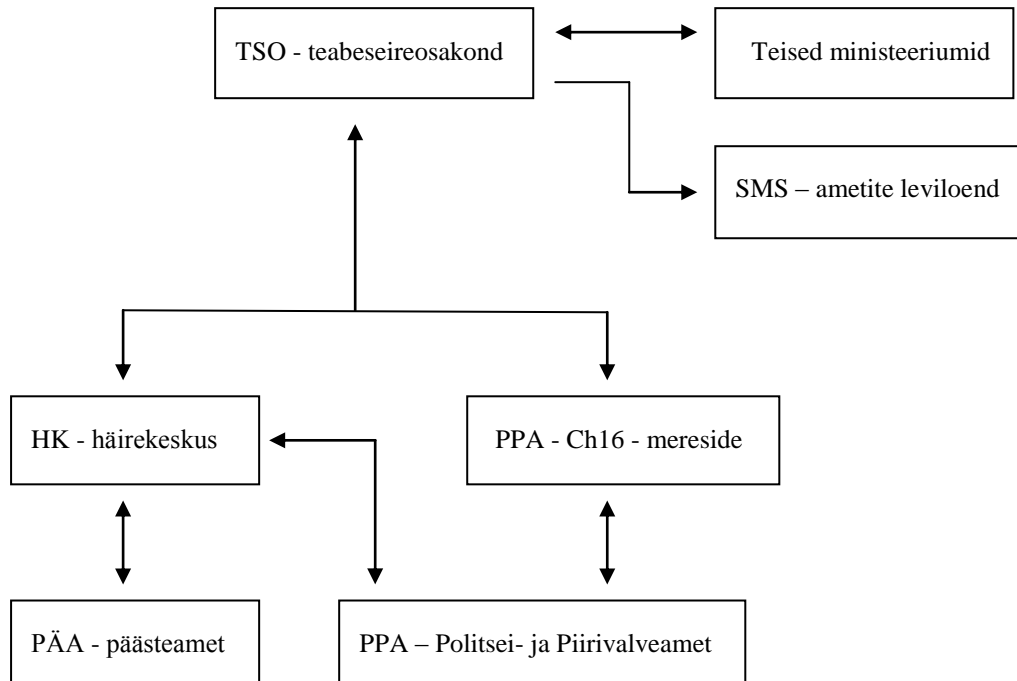
Vasariku järgi võib kriisikommunikatsiooni vaadelda kahes sfääris, millest esimene on pigem kriisijuhtimismeeskonna ja juhtumiga seotud ametkonna omavaheline suhtlus ja teine on avalik sfäär – meedia ja aktiivsed kodanikud (Vasarik 2007:4). Käesolev lõputöö uurib kriisikommunikatsiooni esimest sfääri, ehk juhtumiga seotud ametkondade omavahelist operatiivinfo edastamist.

Operatiivinfo edastamiseks on SiseM valitsemisala asutused koostanud operatiivinfo korrad.

Asutustel on kohustus teavitada avastatud hädaolukorrast SiseM. Kui PPA on avastanud või HK on saanud teabe reostusest või hädaolukorrast, peavad nad saadud teabe edastama TSOle viivitamatult telefoni teel ja esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui kolme tunni jooksul e-posti aadressile. Teavet täpsustatakse sündmusele saadetud meeskonna näol, kes edastab info teabekorraldajale, kelleks on HK, JRCC, MRSC. Viimane omakorda TSOle. TSO edastab täpsustatud teabe Siseministeeriumi valitsemisala asutustele. Selleks kasutatakse leviloendeid, mida haldab iga asutus ise. Näiteks koostab PÄA või PPA oma leviloendi ise ja kontrollib samas adressaatide teadmishvajadust. Siseministrile, kantslerile, sisejulgeoleku asekanterile ja valdkondade osakonnajuhatajatele edastab TSO laia üldistusastmega informatsiooni. Teistele ministereeriumitele edastab TSO laekunud info telefoni või e-posti teel, samuti teistelt ministereeriumitel laekunud info (Berting & Malva 2011).

Operatiivinfo edastamisest parema ülevaate andmiseks on autor koostanud joonise 1, kus on välja toodud operatiivinfo liikumine. Jooniselt on näha, et mereside on ainult PPAI, seetõttu

on oluline roll JRCCI sündmuskohalt OSClt tuleva operatiivinfo edastamisel teistele ametkondadele ja vastupidi.



Joonis 1. Operatiivinfo liikumise joonis, info edastatakse operatiivraadioside, elektronposti või telefoni kaudu (allikas: autor).

Samuti tuleb PTJ TSOle esitada sündmuse olukorrast ettekanne, ettekande vormi on autor toonud välja Lisa 3s. Ettekanded tuleb esitada iga 8h järel või TSO poolt määratud intervalliga. Ettekanded esitatakse elektronposti teel, sündmuse olulistest muudatustest teavitatakse TSOd koheselt telefoni teel (Operatiivinfo edastamise kord, PÄA peadirektori 14.september 2009.a käskkiri nr 124).

2.3. Eestis toimunud sündmused

Tankerihõnetusi on Läänemeres toimunud vähem kui arvestada kogu maailmas toimunud õnnetuste hulka ning Läänemere transpordikoormust. Tõenäosuse kohaselt peaks Läänemeres toimuma 4–5 enam kui 34 tonni suurust naftareostust aastas. Tegelikult on neid Läänemeres toimunud tunduvalt vähem (Talvari 2011:9).

Viimased suuremad Eestis toimunud sündmused jäävad aastasse 2006, kui avastati Loode-Eesti rannikureostus ja Vaindloo saare lähedal uppus kaubalaev Runner-4. Aastal 2012 sõitis laevade ankrualas Aegna saarest idas madalikule tanker Kyeema Spirit, sündmusega kaasnes reostuse tekkimise vahetu oht.

2.3.1. Loode-Eesti rannikureostus

29. jaanuaril aastal 2006, jõudis meediasse uudis, et Harjumaal Padise vallas Alliklepa küla lähedal rannas on avastatud merelt tulnud naftareostus, reostuslaik avastati ka Läänemaal Peräküla lähedal vees. Reostuse avastajaks oli kohalik elanik, kes leidis 28. jaanuaril rannast juhuslikult õlise linnu ning teatas sellest Keskkonnainspeksioonile (Vasarik 2007:6).

Kui esialgu ei tundunudki olukord väga tõsine olevat, arvati reostuse ulatuseks ligikaudu 200 meetrit, siis operatiivinfo kogumisel selgus, et reostus oli palju ulatuslikum, saastunud oli mitukümmend kilomeetrit merekallast. Reostuse likvideerimisel osalesid mitmed ametkonnad: PÄA, PV, VTA, KKI. Reostuse likvideerimisel oli raskendavaks asjaoluks aastaajast (talv) põhjustatud jää- ja ilmaolud ning seetõttu jäid reostustõrjetööd pooleli.

Tõrjetööd taaskäivitati aprilli algul ning kestsid mai alguseni (Otsla 2006). Taaskäivitatud reostustõrjetöödel korjati Läänemaal reostunud jäätmeid kokku 136000 liitrit ja Osmussaarelt 400 liitrit.

Kriis kujunes poliitikute omavahelise süüdistamise objektiks, peamised teemad olid ministriumite tegemata töö ning oli tunda, et Eestil oli nõrk reostustõrje võime.

2.3.2. Runner-4 juhtum

Märtsi algul 2006.aastal põrkasid Vaindloo saare lähedal kokku merelaevad Runner-4 ja Sv Apostol Andrey. Kokkupõrkel sai Runner-4 tugevaid kahjustusi, mille tagajärjel laev uppus. Laeva meeskond päästeti jäämurdja laeva pardale ning merereostust tol hetkel ei tuvastatud, tegemist oli öise kellaajaga. Reostust ei tuvastanud ka PVA seirelennuk, kes hindas ohuolemust visuaalselt. Kuna visuaalsest ohuolukorra hindamisest ei piisa, kontrolliti sündmuskohta ka PVA lidariga varustatud helikopteriga, mis tuvastas reostuse olemuse.

Sellele, et naftareostus pärineb Runnerilt, viitasid kaks asjaolu. Õlilaigu sees vedelesid Runneri päästepoi ja oranžid päästeparved. Talviste ilmastikutingimuste ja jääolude tõttu oli reostuse ulatust raske hinnata. Tegemist oli laevaõnnetusega ja piirivalve ülesanne oli tegeleda merereostusega, siis hakkaski merereostustõrjet teostama PVA. Märtsi kuu keskel arvati, et merre võis voolata 20 – 40 tonni laevakütust ja 600 liitrit masinaõli. Pidevalt toimuvate vaatluslennuga selgus, et reostuslaike oli kaks. Üks neist ühe meremiili pikkune ja 20 meetri laiune. Teine laik oli suurusega 700 korda 800 meetrit (Karnau 13.03.2006). Jääolude tõttu lükkusid reostustõrjetööd aprilli kuusse.

Peganovi järgi (Peganov 2011:32) sattus üle 100 tonni naftasaadusi merekeskkonda. Tankide tühjaks pumpamine võttis aega kokku 8 kuud, suurem osa tankeris olnud naftast jõudis enne merre lekkida.

2.3.3. Kyeema Siriti juhtum

Septembris 2012 sõitis Aegna saare lähedal madalikule laev Kyeema Spirit. Vikipeedia andmete järgi (Vikipeedia...05.03.2013.) on laeva pikkuseks 253 meetrit ja laiuseks 44,2 meetrit.

Alustati päästeoperatsiooni, et laev madalikult merele saada. Operatsioonis osales PVL-101 ja kolm puksiiri. Sündmusega reostust ei kaasnenud, kuid hädaolukorra tekkimise oht säilis sündmuse lõpuni. Sündmust juhtis PPA, kuid sündmusele olid kaasatud mitmed ametkonnad: PÄA, KA, KKI, VTA.

Käesoleva lõputöö raames tehtud intervjuudest selgus, et sündmusel oli mitmeid probleeme ametkondade vahelisel operatiivinfo edastamisel.

Esialgne teabe toimunud sündmusest saadi VTAlt, kes edastas info vastavalt seadustele ja määrustele ametkondadele. VTA edastas esialgse info JRCCle, 1313le. 1313 edastas info KKlile, KAlle ning HKle. HK edastas info TSOle ja PÄAle. Samuti sai JRCC esialgse info sündmusest ka raadioeetrist VTAlt ja toimis mereside laevaga. Sündmusele saadeti OSC.

Sündmuselt saadi teavet OSC kaudu, kes edastas info JRCCle, kuid info sealt edasi teistele ametkondadele enam ei liikunud. Tekkis infosulg JRCCs, seetõttu olid sunnitud minema füüsiliselt Süsta tänavale JRCCsse PÄA esindajad, et saada infot toimuva kohta. See tegi olukorra mugavaks JRCCle, kuid ebamugavaks PÄAle. Füüsiliselt mindi infot küsima mitme tunni möödudes sündmuse algusajast. Info oleks pidanud laekuma teistele ametkondadele koheselt või ühe tunni jooksul. See info, mida PÄA esindajad said, edasdati KAle PÄA esindajate poolt. Hiljem selgus, et infosulg tekkis inimressursi puudumise tõttu JRCCs.

Sündmusel hakkas PÄA valmistama ette poomide panekut, et vähendada rannikureostuse ohuriske. Probleemne oli infovahetus sündmusel, sest PÄAl puudus kontakt OSCga. Sellega tekkis olukord, kus PÄA tegeles oma toimingutega, teadmatuses PPA toimingutest ja vastupidi, sest infosulg oli tekkinud JRCCs. PÄA teavitas kellaaja, mis kellaks nad valmis saavad oma toimingutega ja andis teada soovist JRCCle, et laeva lahtitõmbamist varem ei alustataks. Paar tundi enne PÄA poolt öeldud kellaiega teatati, et laev on lahti tõmmatud. Hiljem väideti, et ballastvee ümberpumpamisel, läks laev kergemaks ja läks ise lahti.

„Tõsiasi on juhtumi puhul see, et ei võetud arvesse või ei õnnestunud arvestada PÄA sooviga.“: Teet Koitjärv

2.4. Eestis toimunud õppused

HOS § 8 järgi on õppus ühe või enama hädaolukorra lahendamise protseduuride ja võimekuse kontrolli eesmärgil korraldatud kõiki pädevaid asutusi hõlmav kriisireguleerimisõppus. hädaolukorra lahendamise õppus korraldatakse vähemalt üks kord nelja aasta jooksul (Hädaolukorra seadus, 15.06.2009).

2.4.1. Pärисpea õppus

Õppuse „Pärисpea nafta“ legendi järgi voolas karidel vigastada saanud tankeri ühest sektsioonist merre 15 tonni toornaftat. Merereostus jõudis Pärисpea randa, kus see tuli lokaliseerida ja likvideerida (Sõnumitooja...12.03.2013). Päästetöid juhtis PÄA, kuna tegemist oli rannikureostusega ning teavitus sündmusest tuli läbi HK. Peakorraldaja, Põhja-Eesti Päästkeskuse koolitusbüroo juht Aivar Kilp, hindas õppuse kordaläinuks.

Päästkeskuse pressiesindaja Ants Raava sõnul oli osapooli palju ja veel erinevatest regioonidest, siis võib öelda, et koostöö sujus väga hästi. Probleemid olid reostustõrje poomide paigutamisel. Poomid plaaniti panna Pärisea supelranna ette merele 800 meetri ulatuses, kuid tugeva tuule tõttu paigutati 300 meetrit (Sõnumitooja...12.03.2013).

2.4.2. Heltermaa õppus

Õppuse üldkokkuvõttes on välja toodud õppuse legend. Legendi kohaselt avastas 9ndal juunil 2010.aastal parvlaeva Ofelia kapten reostuse, teavitades sellest MRSCd. Reostus liikus Heltermaa sadama suunas, ohustades sealset rannikuala. Reostuse põhjustajaks oli tankerlaev Sirius Star, mis sõitis madalikule ning mille pardal oli 80 000 tonni toornaftat, millest 2 tonni oli voolanud merre. MRSC teavitas HKd, kes omakorda teavitas PÄAd, 1313 ning TAOd. Sündmust juhtis PÄA, kuna PPA ei olnud nõus sündmust juhtima. PTJ suhtles HKga, määras sündmuskohal ESTER kanalid ja koostas sideskeemi koostöö toimimiseks erinevate lõikude vahel. Sündmuskohal oli side hea ja toimis, kuid probleemseks olid sündmusel side puudumine OSCga. Samuti ei saanud PTJle edastada modelleerimisarvutuste tulemusi, sest PTJl puudus arvuti kasutamise võimalus (Liiv & Aasma 2011:3-4)

2.4.3. Saaremaa õppus

Õppuse plaanis on välja toodud õppuse legend. Legendi kohaselt sai 9ndal augustil 2012.aastal MRSC info madalikule sõitnud laeva kohta, mille tulemusena hakkas laev lekkima. Laevast lekkis raskenaftat (Lindmäe, Zabellevitš & Kalas).

Saaremaa hinnangute kokkuvõtte toob välja, et sündmusest teavitamine toimis hästi. MRSC teavitas TAOd, kes omakorda sündmust juhtinud PÄA SMS teel. PTJ kontakteerus HKga ning PTJ otsusel moodustati regionaalne staap, kuhu kogunesid PÄA, KKI, KA, PPA esindajad. Sidepidamine toimus hästi ning vastavalt korrale. TAOle edastati raporteid sündmusest. Probleemseks oli kaardirakenduse kasutamine, kus ühelt kaardirakenduselt teisele kaardirakendusele kanti andmed silma järgi ning Tõnis Leinarti sõnul puudus side PVL ja PÄA vahel (Kalas).

3. UURINGU ANALÜÜS

3.1. Uuringu metodoloogia kirjeldus

Lõputöö eesmärgini jõudmiseks püstitas autor järgmised uurimisküsimused:

- Millised on ametkondade kohustused mere- ja rannikureostuse korral?
- Kuidas jõuab teave ametkondadele?
- Millised on probleemid ametkondade vahelisel operatiivinfo vahetamisel?
- Kuidas täiustada operatiivinfo edastamist ametkondade vahel?

Nendele küsimustele vastamiseks viiakse uurimismeetoditena läbi dokumendianalüüs ning ekspertintervjuud. Dokumendianalüüsiga saadakse vastused kõigile uurimusküsimustele, kuid parema ülevaate saamiseks on autor viinud läbi ekspertintervjuud, millega saadakse vastused teisele, kolmandale ja neljandale uurimusküsimustele.

3.2. Dokumendianalüüs

Dokumendianalüüsiks kasutas autor Eesti Vabariigi seadusi, määrusi, käskkirjasid, HORAt, HOLPi, õppuste plaane ja kokkuvõtteid. Analüüsiks kasutab autor kvalitatiivset tekstianalüüsi. Analüüsist parema ja visuaalsema ülevaate saamiseks koostas autor tabelid ja joonise, mis on välja toodud käesolevas lõputöös esimeses ja teises peatükis.

Käesolevas töös on kasutatud õigusaktide 29.01.2013 seisuga redaktsioone ning käesolevas töös keskendutakse HOSle, Päästeseadusele ning Politsei ja piirivalveseadusele.

3.2.1. Seaduste ja määruste kokkuvõte ja analüüs

HOSs on välja toodud õiguslikud alused hädaolukorra lahendamiseks. Mõistena on lahti seletatud kriisireguleermine ja hädaolukord, mille autor on välja toonud käesolevas lõputöös esimeses peatükis. Samuti annab HOS ülevaate HORA ja HOLPi koostamisest, reglementeerib ära selle koostamise ehk toob välja nõuded koostatavale dokumendile, mida dokument sisaldama peab. HOSis on ka määratletud õppuste koostamine, mitu õppust peab asutus läbi viima teatud aja jooksul.

Päästeseaduses on välja toodud PÄA tegevuse suund, milleks on keskkonda ohustavate päästesündmuste ennetamine, ohu väljaselgitamine, ohu tõrjumine ning päästesündmuse tagajärgede leevendamise. Samuti on mõistena selgitatud päästesündmus, mille autor on välja toonud esimeses peatükis. Sellest tulenevalt on rannikureostusega või selle tekkimise ohuga tegemist päästesündmusega, millega peab tegeleb PÄA. Sellele lähtudes on rannikureostuse puhul tegemist hädaolukorraga. Samuti on Päästeseaduses välja toodud PÄA ülesanded ning milleks on ka rannikuvees päästesündmuse lahendamine koostöös PPAGA. Ja päästetöid juhib PTJ, kellele peavad alluma kõik asutused.

Politsei ja piirivalves reglementeerib ära, et merereostuse avastamise ja likvideerimise eest vastutab PPA.

Seadustes käesoleva lõputöö teemakohane sõnastus on küll selgesti arusaadav, kuid seaduste paragrahvid on pikad ja lohisevad, mis võivad tekitada ebakõla ametkondade ühtsel arusaamisel.

Lõputöö eesmärkide saavutamiseks on autor kasutanud ametkondade põhimääruseid, Hädaolukorrast SiseM teavitamise korda, Merereostuse avastamise ja likvideerimise korda, Hädaabiteadete menetlemise korda ja Koostöö korda.

Ametkondade põhimääruses on välja toodud, et ametkonnad peavad tegelema või aitama hädaolukorra lahendamisel või ohu tõrjumisel enda pädevuse piires – ehk põhimäärused toovad välja ametkondade tegevusalad. Näiteks KKI tegeleb põhjuse välja selgitamisega, PPA

merereostusega, PÄA rannikureostusega, KA keskkonna- ja looduskaitsega, VTA liikluskorraldusega merel, HK hädaabi teadete menetlemisega.

Hädaolukorrast teavitamise kord toob välja, et PPA teavitab merereostusest ja PPA, PÄA, KKI, KA, rannikureostusest SiseMi. Samuti on välja toodud, mida SiseM edastatud teave sisaldama peab, autor on selle välja toonud esimeses peatükis. Amet, kes hädaolukorra lahendamist juhib peab edastama infot SiseM sündmuse lõpuni ning koordineerib ametkondade vahelist teabevahetust.

Merereostuse avastamise ja likvideerimise kord keskendub PPA tegevusele, kes tegeleb merereostuse avastamise ja likvideerimisega. Määrus toob välja, et PPA peab merereostuse avastamisel teavitama koheselt TAOd ja HKd rannikureostuse ohu tekkimisel, näiteks laeva sõitmisel madalikule.

Hädaabi teadete menetlemise kord keskendub HK tegevusele, info kogumisele ja edastamisele ametkondadele. Määrus toob välja, et esmase töötlemise käigus hindab HK ohu esinemist ja sellest lähtuvalt otsustab sündmusele saadetavate jõudude üle, keda sündmusele saata.

Koostöö kord reglementeerib sündmusel osalevate jõudude omavahelise koostöö. Toob välja PTJ kohustused ja õigused. Samuti määratleb asutuste PPA ja PÄA tegevused, mis on autor välja toonud esimeses peatükis. Määruses on välja toodud ka PTJ poolt otsustatud juhtimisgrupi või staabi koosseis ning nende ülesanded.

Määrustes on lõputöö teemakohane sõnastus selgesti arusaadav ja autor arvab, et on ka ühiselt mõiseta erinevatele ametkondadele, kes igapäevaselt lõputöös käsitletava teemaga tegelema peavad.

3.2.2. HORA ja HOLP kokkuvõte ning analüüs

HORAs on seletatud mõisted mere- ja rannikureostus, autor on need välja toonud esimeses peatükis. HORA hindab mere- või rannikureostuse tõenäosuse suureks või väga suureks ning tagajärgi rasketeks või väga rasketeks. Tegemist on väga kõrge riiksiga.

HOLP on dokument, mis sätestab vastava hädaolukorra, ulatusliku mere- või rannikureostuse, lahendamise vastavalt seadustele ja määrustele. Dokumendis on välja toodud eraldi ametkonnad ja nende tegevused hädaolukorras, mida käesolev lõputöö käsitleb esimeses peatükis. HOLPis ei ole määratletud teavitamise ja operatiivinfo edastamise korda, autor leiab, et see oleks oluline kajastada HOLPs. Ametkonnad, mis ei ole sisejulgeoleku asutused lähtuvad teavitamisest küll seadustest, kuid HOLPs kajastatud teavitusmeetmed mugavdaksid HOLPi kasutamist ametkondadele.

3.2.3. Käskkirjade kokkuvõte ja analüüs

Sisejulgeoleku ametitel on ameti peadirektori poolt koostatud operatiivinfo edastamise korrad. Operatiivinfo edastamise korrad määratlevad, info edastamise ja vahetamise ametkondade vahel. Käskkirjas on ka välja toodud raporti esitamise teave, mida TSOle edastada ja kuidas edastada. Käskkirjades on välja toodud telefoninumbrid, kuhu helistada hädaolukorra teavitamisel ja elektronposti aadressid, kuhu info edastada. Käskkirjad on konkreetsed ja arusaadavad.

3.2.4. Õppuste plaanide ja kokkuvõtete analüüs

Õppuste plaanides on kajastatud õppuse toimumise aeg ja legend. Kokkuvõtetes on kajastatud õppustel osalenud ametkonnad, inimesed ja õppustel osalejate arvamused ehk hinnangud õppusest. Samuti on välja toodud probleemid õppustelt. Käesolevas lõputöös kasutatud õppuste kokkuvõtetes on õppuste hinnangud olnud head, probleemsed kohad operatiivinfo edastamisel on olnud mereside puudumine PÄAI ja edastatud info kasutamisel. Saaremaal toimunud õppusel oli probleemiks kaardirakenduse kasutamine, kus ühelt kaardirakenduselt kanti teisele kaardirakendusele andmed silma järgi. Õppuste kokkuvõtetest selgub, et teised ametkonnad on positiivsel seisukohal PÄA poolse sündmuse juhtimissüsteemiga.

3.3. Intervjuud

Intervjuud on läbi viidud ajavahemikus 3. aprill 2013 kuni 9. aprill 2011. Intervjuud viis autor läbi erinevate ametkondade esindajate. Intervjuudes kasutas autor poolstruktureeritud küsimustikku. Intervjuu küsimused olid intervjuueeritavatele eelnevalt teada, autor edastas intervjuu küsimustiku intervjuueeritavatele elektronposti teel, küsimustik on välja toodud Lisa 4s. Autor esitas ekspertidelt intervjuude käigus lisaküsimusi, mis ei olnud iga intervjuueeritavaga identsed. Identsed olid küsimustiku küsimused. Intervjuude eesmärk oli välja selgitada ametkondade teabe pärinevus hädaolukorrast, probleemid operatiivinfo liikumisel ning välja selgitada ekspertide hinnang operatiivinfo liikumise kohta ametkondade vahel. Samuti pidas autor oluliseks esindajate arvamust ja ettepanekuid ametkondadevahelise operatiivinfo täiustamiseks. Autor viis läbi neli ekspertintervjuud. Ekspertintervjuud viidi läbi KA kriisi- ja hädaolukordade nõuniku Teet Koitjärvega, PÄA päästetööde osakonna valmisoleku talituse eksperdiga Ivar Frantsuzoviga, KKI nõunik Himot Maraniga ning JRCC esindaja Aire Siinvertiga. Intervjuude tõendamiseks on autor koostanud dokumendid, mis on välja toodud Lisa 5s. Intervjuud KA ja PÄA esindajaga on autor välja toonud Lisa 6s, helikandjal.

3.3.1. Intervjuude tulemuste kokkuvõte ja analüüs

Intervjuude tulemuste kokkuvõte on tehtud intervjuu küsimustikus esitatud küsimustest.

Esimene küsimus oli, kuidas ametkonnad saavad infot tekkinud mere- ja rannikureostuse kohta või selle vahetu ohu kohta?

Intervjuude tulemustest selgub, et ametkonnad saavad infot tekkinud reostusest vastavalt operatiivinfo edastamiskorrale, seda väitsid PÄA kui ka PPA esindajad. Ivar Frantsuzovi sõnul peab TSO suuremate sündmuste puhul edastama SMSga teabe teistele ametkondadele. Teet Koitjärve sõnul võib teave tulla KAlle 1313st, mis täidab kogu Keskkonnaministeeriumi haldusala teavitaja kohustusi. Himot Marani sõnul saab KKI infot JRCCst, tavainimestelt, kes edastavad info 1313le ja HKst. Aire Siinverti sõnul saab JRCC infot otse laevadelt mereside kaudu, eraisikute teavitamisel, SAR piltide kaudu või VTAlt. Samuti teostab JRCC patrull-lende ja laevad teevad patrullisõite merel. Samuti võib VTA teavitada teisi ametkondi telefoni teel. Lisaks sõnas Koitjärve, et Soome lahe puhul võibki nii olla, et VTAlt jõuab info ennem

kui JRCCst. Aire Siinverti sõnul sai JRCC info Kyeema Spirit juhtumi puhul VTAIt. JRCC esindaja sõnul tegelevad nemad ainult merereostusega ja rannikureostuse kohta nemad infot ei kogu.

Teiseks küsimuseks oli, milliseid probleeme näevad ametkonnad ametkondade vahelisel operatiivinfo edastamisel?

Probleeme nähakse sündmuskohalt tuleva infoga, kus info võib kusagile seisma jääda. Teet Koitjärve sõnul on info edastamine järjest paranenud, sest tegemist on kitsa ringkonnaga ja inimesed tunnevad teineteist, kuid probleemne on tegevusjuhiste puudumine KAs. Himot Marani sõnul on probleemiks juhtimisstruktuuri moodustamine, mille võiks moodustada koheselt, kui on oht reostuseks. Samuti võiks info koheselt edastada reostuskahtluse korral. JRCC esindaja sõnul on probleemseks ametkondade struktuuri muudatused, sellega muutuvad kontaktid ning seetõttu ei teata kellele info edasi saata. Sellele vastusele esitas autor JRCC esindajale lisaküsimuse, kas JRCC poolt edastatakse info ka TSOle, JRCC esindaja sõnul nad seda ei tee.

Kolmandaks küsimuseks oli, millist infot ootavad ametkonnad sündmusele kaasamisel sündmust juhtivalt asutuselt?

Ivar Frantsuzovi sõnul ootab PÄA sellist infot, mis seletaks lahti, keda tahetakse ja millises ulatuses. Näiteks kui on reostustõrje oht, siis võiks juba kaasata JRCCsse PÄA kolmanda taseme juhi, kes hakkaks PÄA jaoks sealt infot välja korjama. Teet Koitjärve sõnul ootab KA info liikuvust. Himot marani sõnul on KKI jaoks oluline reostuse täpne asukoht, ulatus ja kuju. JRCC esindaja sõnul saadakse vajalik info sündmusele kaasamisele koheselt.

Neljandaks küsimuseks oli, milliseid kommunikatsiooni häireid tooksite esile Aegna saare juures, septembris 2012, madalikule sõitnud tankeri puhul?

Ivar Frantsuzovi sõnul jäi Kyeema Spiriti juhtumil info seisma JRCCsse ning info saamiseks mindi Süsta tänavale, sündmuse algusest mitu tundi hiljem. Samuti tekkis olukord, kus mere peal toimetati oma asju, kalda peal toimetati oma asju, aga nende info toimetajate vahel ei liikunud. JRCC esindaja sõnul probleeme ei esinenud, sest infot käidi küsimas kohapeal ja infot saadi ka otse laevalt. Info liikus sinna, kuhu pidi, vastavalt operatiivinfo edastamise

korrale. Teet Koitjärve sõnul sujus info edastamine PÄA ja KA vahel hästi, probleeme ei olnud. Aga probleemi nägi ta PÄA ja PPA vahelisel operatiivinfo vahetamisel. Teet Koitjärve tõi näite, kus PÄA valmistas ette poomide panekut, et vähendada rannikureostus riske. PÄA teavitas kellaaja, mis kellaks nad valmis saavad oma toimingutega ja andis teada soovist PPAle, et laeva lahtitõmbamist varem ei alustataks. Paar tundi enne PÄA poolt öeldud kellaaega teatati, et laev on lahti tõmmatud. Hiljem väideti, et ballastvee ümberpumpamisel, läks laev kergemaks ja pääses madalikult lahti. Tõsiasi on juhtumi puhul see, et ei võetud arvesse või ei õnnestunud arvestada PÄA sooviga. Himot Marani sõnul ei moodustatud juhtimisstruktuuri, mis oleks lihtsustanud operatiivinfo edastamist ja vahetamist, samuti ei saanud nad sündmusest vaheraporteid.

Viiendaks küsimuseks oli, kuidas ametkonnad kasutavad sündmuse ajal ESTER raadioside võimalusi?

Ivar Frantsuzovi sõnul kasutab PÄA ESTER raadiosidet täies mahus. JRCC esindaja sõnul kasutavad nemad ESTER raadiosidet vastavalt vajadusele, sest tegemist on lisa töövahendiga mitte esmasega, esmaseks töövahendiks on mereside. Teet Koitjärve sõnul liitub KA ESTER raadiosidega. Leping on SiseMi poolt allkirjastatud. KKI ESTER raadiosidet ei kasuta.

Kuuendaks küsimuseks oli, millised oleksid ametite ettepanekud täiustamiseks operatiivinfo vahetamist ametkondade vahel?

Kõik intervjuueeritavad tõid välja õppused ja koostöö koolitused. Teet koitjärve sõnul on KA tehniliselt kõik olemas, samuti on arenenud inimfaktori osapool. Arendavaks oleksid õppused ja koostöö koolitused. Ivar Frantsuzovi sõnul täiustaks operatiivinfo vahetamist ESTER raadioside tihe kasutamine, harjutamine õppuste ajal, sellepärast et selliseid sündmusi juhtub vähe ja sellega seoses jäetaksegi need niinimetatud väiksemad mured tahaplaanile. Himot Marani sõnul tõiustaks operatiivinfo vahetamist sündmuse raportite edastamine ametkondadele. JRCC esindaja sõnul täiustaks info edastamist ühtse kaardirakendussüsteemi kasutusele võtmine.

Analüüsid intervjuude vastuseid, võib tõdeda et info reostusest või selle vahetust ohust ametkondadeni jõuab JRCCst, HKst, inimeste teavitustel ning laevadelt. Probleeme,

ametkondade operatiivinfo vahetamisel, esineb sündmuskohal PÄA PTJ ja OSC vahel, kuna neil puudub omavaheline side. PTJ puudub ülevaade OSC tegevustest ja vastu võetud otsustest ning vastupidi. Side vahendajaks PTJ ja OSC vahel on JRCC, kellel on olemas mereside OSCga ja ESTER side PTJga. Samuti leiab autor probleemseks kohaks olevat sündmusest kohene info edastamine. Kyeema Spiriti juhtumi puhul oleks pidanud info ametkondadele jõudma varem. Kiirteavitus SMSst piisab esialgse info saamiseks sündmusest, kuid ametkondadele tuleks edastada ka täiendavat infot. Intervjuudest selgus, et ametkonnad pidid ise füüsiliselt minema info saamiseks JRCCsse. Selline olukord mugavdab küll ühe ametkonna tööd, kuid osutub väga ebamugavaks teistele ametkondadele. Kyeema Spiriti juhtumi puhul ei olnud tegu reostusega, vaid laevaõnnetusega, kuid sündmusega kaasnes reostuse tekkimise oht. Sellest tulenevalt peab autor oluliseks laevaõnnetuste juhtumite puhul juhtimisstruktuuri moodustamist. Juhtimisstruktuuri moodustamine lihtsustaks ametkondade omavahelist koostööd ning ametkonnad saaksid parema ülevaate sündmusest ehk infot. Samuti näeb autor probleemi, et operatiivinfo toimub isikupõhiselt, mere- või rannikureostuse puhul leiab autor olukorra lubamatuna olevat. Mere- või rannikureostused ei ole planeeritavad sündmused. Analüüsides reostusi, võime leida selle toimumise tõenäosuse, kuid analüüsidega ei saa hinnata reostuse tekkimise aega ega kohta. Ametkondade operatiivinfo edastamisel ei saa ega tohi lähtuda isikutundmise printsiibist, vaid tuleb eeskätt lähtuda korrast. ESTER raadioside võimalusi kasutavad PÄA ja PPA, lisandumas on KA, kuid KKII puudub operatiivraadioside kasutamise võimalus. Operatiivinfo edastamist ja vahetamist täiustaksid õppustel korrektne operatiivinfo edastamise ning vahetamise läbimängimine. Samuti täiustaks *Oilrisk-Webi* kasutamine, kuhu saaks lisada sündmuse ajal sündmusega seonduvat infot. Toimunud sündmused arendavad ametkondade koostööd info vahetamisel ning toovad välja puudused operatiivinfo vahetamisel. Viimased suuremad sündmused toimusid 2006ndal aastal, kuid need sündmused tõid kaasa uute tehnoloogiate ja meetmete kasutusele võtmise.

4. JÄRELDUSED JA ETTEPANEKUD

Autor leiab, et lõputöö eesmärgi saavutamiseks loodud uurimisküsimused said vastatud. Autoril tekkisid uuringu käigus järeldused ametkondade kohustustest, teabe jõudmisest ametkonnale ning Eestis toimunud mere- ja rannikureostuse sündmustest. Samuti tekkisid autoril ettepanekud täiustamiseks ametkondade vahelist operatiivinfot.

4.1. Järeldused

1. Seadustes on välja toodud ametkondade kohustused selgesõnaliselt, kuid seaduste paragrahvid on pikad ja lohisevad, mis võivad tekitada ebakõla ametkondade ühtselt arusaamisel.
2. Teabe edastamiseks ja vahetamiseks on koostatud määrused ja käskkirjad, mis reglementeerivad ära info menetelemise ja edastamise, kuid selleks puuduvad otsesed juhised.
3. Ametkondadel puudub ühtne kaardirakendussüsteem, mida reostuse likvideerimisel kasutada.
4. Sündmuskohal on probleeme PTJ ja OSC vahelisel operatiivinfo edastamisel, PTJl puudub ülevaade OSC tegevustest ja vastupidi.
5. Eestis toimunud sündmused arendavad ametkondasid, leitakse puuduseid sündmuse likvideerimisel, mille tulemusena võetakse kasutusele uued meetmed ja vahendid.
6. Õppused ja koostöö koolitused arendavad ametkondade vahelist koostööd.

4.2. Ettepanekud

1. Ametkondades viia läbi seadusandlik koolitus.
2. Koostada mere- ja rannikureostuse juhendmaterjal reageerivatele ametitele või uuendada olemasolevat Merereostustõrje plaani 2008.
3. Moodustada juhtimisstruktuur sündmusele, kus otsest reostust ei ole, kuid on vahetu reostuse tekkimise oht.
4. Võtta kasutusele ühtne kaardirakendussüsteem, näiteks *Oilrisk-Web* või kaasata sündmusele isik, kes haldaks seda sündmuse ajal.
5. Õppustel rohkem keskenduda operatiivinfo edastamisele ja ESTER raadioside harjutamisele.
6. Õppustel läbi mängida kõik etapid, mitte hüpata sündmustest ette.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli mere- ja rannikureostusele reageerivate ametite omavahelise operatiivinfot selgitamine ja ettepanekute tegemine selle täiustamiseks. Selleks tutvuti töö käigus antud teemat reguleeriva seadusandlusega, käskkirjadega ja muude dokumentidega ning kirjandusega. Eesmärgi saavutamiseks püstitas autor neli uurimusküsimust ning uurimismeetodina kasutati dokumendianalüüsi ja intervjuud.

Uurimuse käigus selgus, et Eesti Vabariigi seadustes ja määrustes on selgelt reguleeritud ametkondade kohustused ning operatiivinfo edastamine ja vahetamine, kuid seaduste paragrahvid on pikad ja lohisevad, mis võivad tekitada ebakõla ametkondade ühtselt arusaamisel. Intervjuude käigus valdkondade spetsialistidega selgus, et esineb mitmeid probleeme ametkondade vahelisel operatiivinfo vahetamisel sündmusel, mille tulemusena kannatab ametkondade koostöö sündmuse likvideerimisel. Kyeema Spiriti juhtum, millega reostust küll ei kaasnenud, kuid millega kaasnes reostuse tekkimise oht, näitas et sündmuse lahendamisel esineb probleeme ametkondade operatiivinfo edastamisel ja vahetamisel. Sündmuse olukorrast parema ülevaate saamiseks pidid ametkondade esindajad ise minema infot küsima JRCCst. Sündmuse lahendamise käigus puudus PÄA ülevaade PPA OSC otsustest ja tegevustest ning vastupidi.

Tuginedes läbi töötatud materjalidele, analüüsile ja ametkondade esindajate intervjuudele võib öelda, et lõputöös püstitatud uurimisküsimused said vastatud.

Kolmeks olulisemaks ettepanekuks on koostada mere- ja rannikureostuse juhendmaterjal või uuendada Merereostustõrje plaani, mis on aastast 2008. Moodustada juhtimisstruktuur sündmustele, kus otsest reostust ei ole, kuid on reostuse tekkimise oht. Võtta kasutusele ühtne kaardirakendussüsteem.

SUMMARY

This final thesis has been written on the topic “Exchanging operative information between agencies which react to marine and coastal pollution”. The main part of the final thesis is 45 pages long. The final thesis contains 3 tables and 1 figure. The paper has been written in Estonian, the foreign language summary in English.

The goal of the final thesis is to clarify the operative information between agencies which react to marine and coastal pollution and to make suggestions in order to improve the inter-agency operative connections. In order to reach the goal set in the research, the author compiled four research questions. The author used document analysis and expert interviews as research methods to respond to the questions.

The analysis revealed that reacting agencies have no definite guidelines for forwarding operative information, nor a unified map application system which is necessary for effectively remedying the pollution. The arisen problems could be solved by compiling instructive materials for forwarding operative information, adopting a unified map application system and focusing on forwarding operative information during drills.

KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

2011.aasta hädaolukordade riskianalüüside kokkuvõte. Siseministeeriumi koduleheküljelt http://www.siseministeerium.ee/public/HO_RA_2011.pdf välja otsitud 09.01.2013.

Beck, U. 2005. Riskiühiskond. Teel uue modernsuse poole [Riskikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne]. Tõlge eesti keelde: A. Luure. Tartu Ülikooli Kirjastus. (Originaal on publitseeritud Suhrkamp Verlag, Frankfurt, 1986)

Berting, R., & Malva, T. 2011. Kvaliteetne operatiivinfo hoiab ära kriise. Radar, 9, 38–39

Eenmaa, R. 2003. Sisejulgeoleku struktuur ja selle õiguslikud alused Eestis. Publitseerimata magistritöö. Tartu Ülikool

Elofsson, K. 2010. The Costs of Meeting the Environmental Objectives for the Baltic Sea: A Review of the Literature. AMBIO, 39, 49 – 58. Välja otsitud SpringerLink andmebaasist 29.01.2013.

Helsingi konventsioon. HELCOMi koduleheküljelt http://www.helcom.fi/Convention/en_GB/convention/ välja otsitud 29.01.2013

Hädaabiteadete menetlemise ja hädaabiteadete menetlemiseks vajalikele vahenditele esitatavad nõuded. Vastu võetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 18 23.02.2012., jõustunud 02.03.2012 – RT I, 28.02.2012, 6

Hädaolukordade riskianalüüsid. Siseministeeriumi koduleheküljelt <https://www.siseministeerium.ee/29960/> välja otsitud 09.01.2013.

Hädaolukorra lahendamise plaanid Siseministeeriumi koduleheküljelt
<https://www.siseministeerium.ee/hadaolukordade-lahendamise-plaanid/> välja otsitud
09.01.2013.

Hädaolukorra seadus 15.06.2009, jõustunud 01.01.2013 - RT I 2009, 39, 262...RT I,
30.10.2012, 2

Hädaolukorrast või hädaolukorra tekkimise vahetust ohust Siseministeeriumi teavitamise
kord. Vastu võetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 57 06.05.2010., jõustunud 20.05.2010 –
RT I, 29.12.2011, 180

Häirekeskuse põhimäärus, vastu võetud siseministri määrusega nr 30 27.12.2011., jõustunud
01.01.2012 – RT I, 29.12.2011, 141...RT I, 27.02.2013, 4

J, Tross. 2006. Kriisikommunikatsiooni käsiraamat. Päästeamet

Kaasik. V, 2001. Kriisisituatsioonide lahendamine. Koostöö erinevate struktuuride vahel.
Publitseerimata lõputöö. Sisekaitseakadeemia, Tallinn

Kalaus, O. 2012. Hinnangute kokkuvõte. Naftareostus mererannikul 08-10.08.2012 Saaremaa,
Kihelkonna vald, Undva küla. Publitseerimata dokument. Päästeameti Lääne Päästkeskus

Kaldma, A. 2007. Naftareostuse mõju Läänemere Loodusele. Raamatus „Merereostustõrje
käsiraamat“ (Toim. I, Rajasaar). (lk 6). Eestimaa looduse fond, Tartu

Karnau, A. 13.03.2006. Põhja vajunud kaubalaev võis tekitada suure merereostuse. Postimehe
koduleheküljelt <http://www.postimees.ee/140306/esileht/194721.php> välja otsitud 05.03.2013.

Keskkonnaameti põhimäärus, vastu võetud keskkonnaministri määrusega nr 5 19.01.2009., jõustunud 01.01.2013 - RTL 2009, 9, 107...RT I, 05.12.2012, 11

Keskkonnainspektsiooni põhimäärus, vastu võetud keskkonnaministri määrusega nr 12 31.03.2008., jõustunud 15.03.2013 - RTL 2008, 27, 403...RT I, 06.02.2013, 5

Keskkonnaministeeriumi põhimäärus, vastu võetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 186 10.12.2009., jõustunud 28.12.2009 - RT I 2009, 63, 412

Kontrolliaruanne nr 2-5/04/114. 23.11.2004. Merereostusjuhtumite käsitlemine ja reostuse likvideerimine. Riigikontrolli koduleheküljelt <http://www.riigikontroll.ee/tabid/206/Audit/1813/Area/20/language/et-EE/Default.aspx> välja otsitud 19.01.2013.

Leiger, R., Aps, R., Kotta, J., Orviku, Ü. K., Pärnoja, M., & Tõnisson, H. 2012. Relationship between shoreline substrate type and sensitivity of seafloor habitats at risk to oil pollution. *Ocean & Coastal Management*, 66, 12 – 18. Välja otsitud Elsevier andmebaasist 29.01.2013.

Lindmäe, M., Zabellevitš J. & Kalas, O. 2012. Õppuse plaan. Naftareostus mererannikul 08-10.08.2012. Publitseerimata dokument. Päästeameti Lääne Päästkeskus

Liiv, A., & Aasma, H. 2011. Õppuse üldkokkuvõte. Õlireostus mererannikul 09.06.2010. Publitseerimata dokument. Lääne-Eesti Päästkeskus, Kärkla

Merereostustõrje plaan. 2008. Siseministeeriumi koduleheküljelt http://www.siseministeerium.ee/public/merereostust_rje_plaan.pdf välja otsitud 04.10.2011.

Mikiver, M., ja Põllumäe, S. 2003. Sissejuhatus õigusesse. Sisekaitseakadeemia, Tallinn.

Nende hädaolukordade nimekiri, mille kohta koostatakse lahendamise plaan, ning hädaolukordade lahendamise plaani koostamiseks pädevate täidesaatva riigivõimu asutuste määramine. Vastu võetud 18.02.2010, jõustunud 18.02.2010 – RTL 2010, 9, 170

Operatiivinfo edastamise kord, Päästeameti peadirektori 14.september 2009.a käskkiri nr 124. 25.03.2013 seisuga asutusesiseseks kasutamiseks/ kättesaadav Päästeameti intranetist.

Otsingu- ja päästetööde, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ning piiriveekogul. Vastu võetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 237 23.07.2002., jõustunud 14.09.2012 RT I, 11.09.2011, 12

Otsingu- ja päästetöödel osaleva merepäästeüksuse metoodilise juhise Lisa 1. Politsei- ja Piirivalveameti kodulehelt <http://www.politsei.ee/dotAsset/224967.pdf> välja otsitud 01.03.2012.

Otsla, J. 2006. Noore päästeasutuse esimene proovikivi. Häire 112, 2/2, 32 -34

Peganov, E. 2011. Piirivalvelaevade teenuste kvaliteedi riskide analüüs ja maandamise võimalused. Publitseerimata magistritöö. Eesti Mereakadeemia

Politsei- ja Piirivalveameti põhimäärus. Vastu võetud siseministri määrusega nr 9 31.08.2012., jõustunud 01.11.2012 - RT I, 07.09.2012, 4

Politsei ja piirivalveseadus 06.05.2009, jõustunud 01.01.2013 – RT I 2009, 26, 159... RT I, 31.12.2012, 7

Päästeameti põhimäärus, vastu võetud siseministri määrusega nr 31 27.12.2011., jõustunud 01.01.2012 - RT I, 29.12.2011, 142

Päästeseadus 05.05.2010, jõustunud 01.01.2012 - RT I 2010, 24, 115...RT I, 29.12.2011, 206

Päästesündmusel osalevate riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste ning isikute koostöö kord. Vastu võetud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 5 06.01.2011., jõustunud 17.01.2011 – RT I, 14.01.2011, 5...RT I, 29.12.2011, 235

Skinner, C., & Mersham, G. 2002. Preparing the plan. In Disaster Management (Eds. P.Brennan, M.Griffin, C.Davis & P.Daykin). (pp 52). Oxford University Press Southern Africa

Stankiewicz, M., Backer, H., & Vlasov, N. 2010. Executive Summary. Maritime Activities in the Baltic Sea. (p8). Helsinki, HELCOM

Sõnumitooja Ida-Harjumaa nädalalehe koduleheküljelt

http://www.sonumitooja.ee/index.php?option=com_content&view=article&id=4216:paerispeal-harjutati-tegutsema-olireostuse-korral välja otsitud 12.03.2013.

Talvari, A. 2011. Hädaolukorrad Eestis:merereostus ja metsatulekahjud. Sisekaitseakadeemia, Tallinn

Types. Types of disasters. European civil protection koduleheküljelt http://ec.europa.eu/echo/civil_protection/civil/vademecum/menu/1.html välja otsitud 09.01.2013.

Uiboupin, R., & Raudsepp, U. 2008. Õlireostuse tuvastamine SAR kujutistelt. Raamatus „Kaugseire Eestis – artiklikogumik“(Toim. K.Väljataga ja K.Kaukver). (lk 195–203). Keskkonnaministeeriumi Info- ja Tehnokeskus

Vaba entsüklopeedia Vikipeedia koduleheküljelt http://et.wikipedia.org/wiki/Kyeema_Spirit välja otsitud 12.03.2013.

Vasarik, M. 2007. Kriisikommunikatsioon Loode- ja Põhja-Eesti rannikualareostusjuhtumi näitel. Publitseerimata lõputöö. Tartu Ülikool

Veeteede Ameti põhimäärus, vastu võetud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 34 12.02.2003., jõustunud 09.03.2013 - RTL 2003, 27, 403... RT I, 06.03.2013, 15

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

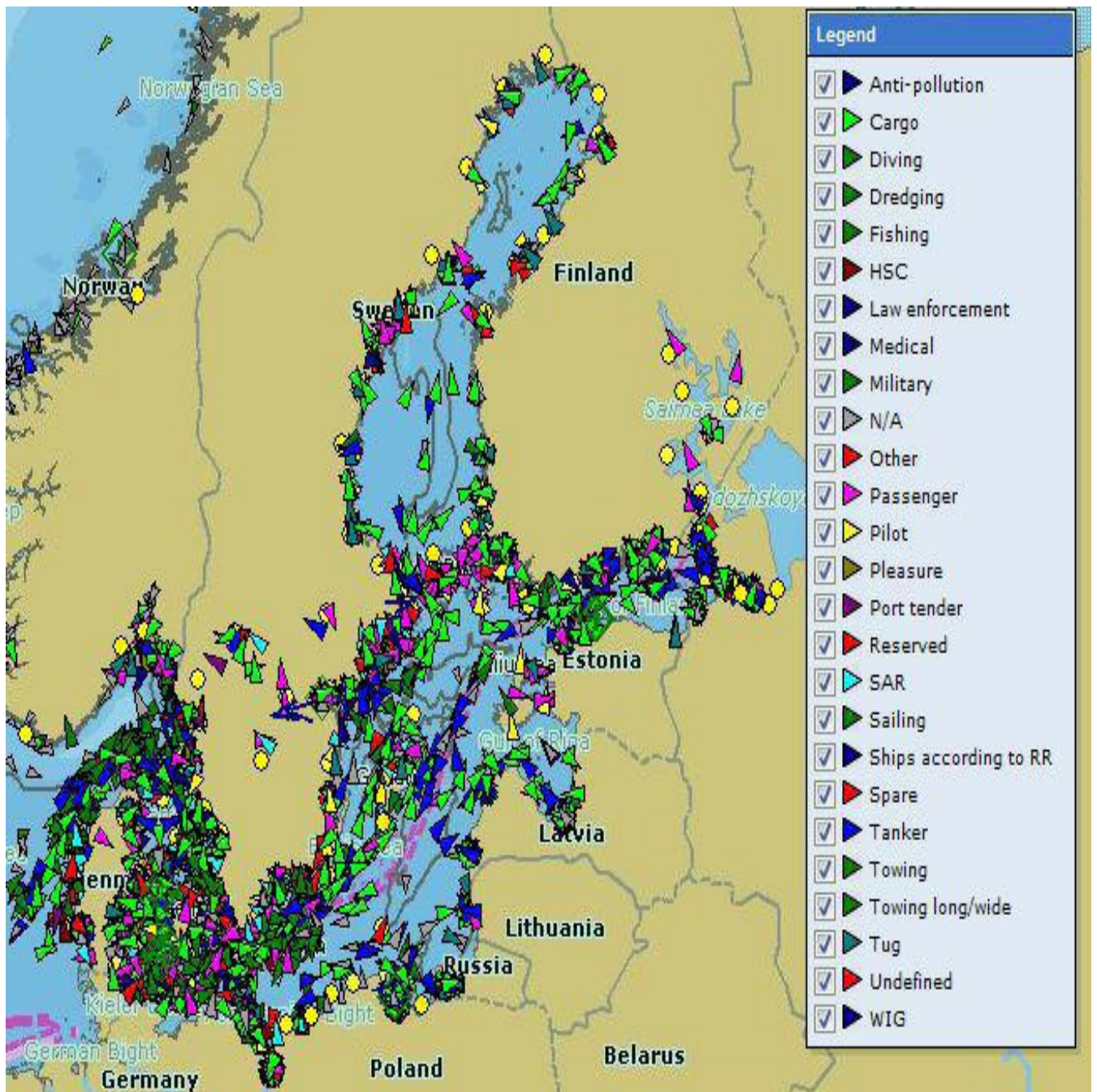
Tabel 1. Merereostusele reageerivad ametkonnad

Tabel 2. Rannikureostusele reageerivad ametkonnad

Tabel 3. Naftareostuse astmed merel

Joonis 1. Operatiivinfo liikumise joonis

LISA 1. IGAPÄEVANE LAEVALIIKLUS LÄÄNEMEREL



HELCOM-i allikas igapäeva laevaliiklustest.

LISA 2. HÄDAOLUKORDADE NIMEKIRI

Nr	Nende hädaolukordade nimekiri, mille kohta koostatakse lahendamise plaan	Hädaolukordade lahendamise plaani koostamiseks pädevad täidesaatva riigivõimu asutused	
		Hädaolukordade lahendamise plaani koostamist juhtivad asutused	Hädaolukordade lahendamise plaani koostamisse kaasatavad asutused
1.	Ulatuslik metsa- või maastikutulekahju	Siseministeerium	Kaitseministeerium Keskkonnaministeerium
2.	Ulatuslik tulekahju või plahvatus tööstus- või laohoones	Siseministeerium	Kaitseministeerium, Keskkonnaministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium
3.	Tulekahju, plahvatus või varing, mille tagajärjel saab vigastada palju inimesi	Siseministeerium	Haridus- ja Teadusministeerium, Kultuuriministeerium, Sotsiaalministeerium
4.	Torm	Siseministeerium	Kaitseministeerium, Keskkonnaministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium
5.	Üleujutus tiheasustusalal	Siseministeerium	Kaitseministeerium, Keskkonnaministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium
6.	Ulatuslik mere- või rannikureostus	Siseministeerium	Kaitseministeerium, Keskkonnaministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
7.	Paljude kannatanutega reisironiõnnetus või suure looduskeskkonna kahjuga õnnetus ohtlike aineid vedava rongiga	Siseministeerium	Keskkonnaministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium
8.	Ulatuslik maapinna, pinnaveekogu või põhjavee reostus sisemaal	Keskkonnaministeerium	Siseministeerium, Sotsiaalministeerium

9.	Paljude kannatanutega laevaõnnetus	Siseministeerium	Kaitseministeerium, Keskkonnaministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium
10.	Paljude kannatanutega õhusõidukiõnnetus	Siseministeerium	Kaitseministeerium, Keskkonnaministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium
11.	Massiline korratus	Siseministeerium	Justiitsministeerium, Kaitseministeerium, Sotsiaalministeerium
12.	Pantvangi võtmine	Siseministeerium	Kaitseministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium
13.	Epideemia	Sotsiaalministeerium	Kaitseministeerium, Põllumajandusministeerium, Siseministeerium
14.	Massiline mürgistus	Sotsiaalministeerium	Keskkonnaministeerium, Põllumajandusministeerium, Siseministeerium
15.	Riigisisese tekkepõhjusega kiirusõnnetuse või ülepiirilise levikuga tuumaõnnetuse põhjustatud kiirgushädaolukord	Siseministeerium	Kaitseministeerium, Keskkonnaministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Põllumajandusministeerium, Sotsiaalministeerium
16.	Massiline põgenike sisseränne riiki	Sotsiaalministeerium	Siseministeerium, Välisministeerium
17.	Ulatuslik küberrünnak	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	Justiitsministeerium, Kaitseministeerium, Rahandusministeerium, Siseministeerium
18.	Paljude inimeste tervisekahjustused või hukkumine jää tekkimisel või lagunemisel	Siseministeerium	Kaitseministeerium, Keskkonnaministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium
19.	Ulatuslik korratus vanglas	Justiitsministeerium	Siseministeerium, Sotsiaalministeerium

Allikas: Nende hädaolukordade nimekiri, mille kohta koostatakse lahendamise plaan, ning hädaolukordade lahendamise plaani koostamiseks pädevate täidesaatva riigivõimu asutuste määramine, vastu võetud Siseministri määrusega 18.02.2010.

LISA 3. PTJ POOLT TSO-LE EDASTATAV ETTEKANDE VORM

A	Olukorra ettekanne	
	1. Olukorra tingnimetus:	3. Koostamise aeg:
	2. Ettekanne koostaja (asutus, ees- ja perekonnanimi):	4. Järgmine ettekanne:
B	Juhtunu kirjeldus (uus teave punasega)	
	1. Millal juhtus?	
	2. Kus juhtus?	
	3. Mis juhtus?	
	4. Millised on tagajärjed?	
C	Mida tehakse sündmuse lahendamiseks? (uus teave punasega)	
	1. Millised ressursid on kaasatud?	
	2. Ressursiprognosis (mida ja millal on vaja juurde)	
	3. Millised on prioriteetsed tegevused?	
	4. Kes on juhid sündmuskohal, regionaalsel (merekäaste puhul SMC) ja üleriigilisel tasandil?	
	5. Kellelt saab vajadusel täiendavat informatsiooni (nimi ja kontakttelefon)?	
D	Hinnang juhtunule ja sündmuse arengule (uus teave punasega)	
	1. Kuidas sündmus juhtus, mis on oletatav põhjus?	
	2. Milline on kahju suurus?	
	3. Sündmuse tõenäolisim areng, halvim stsenaarium	
4. Muu teave, mis võib osutada vajalikuks		
E	Sõnum avalikkusele, meediale (uus teave punasega)	
	1. Milline on sõnum avalikkusele, meediale?	
	2. Kes on kõneisik, tema kontaktandmed?	
F	Strateegiline hinnang (täidab vajadusel SiM TSO)	
	1. Tegemist on hädaolukorra, elutähtsa teenuse katkestuse või nende tekke ohtudega, vms?	
	2. Vaja on otsustada kriisikomisjoni kokkukutsumine, vms?	

Allikas: Operatiivifno edastamise kord.

LISA 4. INTERVJUU KÜSIMUSTIK

Palun öelge oma nimi, ametikoht ja kontaktandmed.

1. Kuidas saate infot tekkinud mere- ja rannikureostuse või selle vahetu ohu kohta?
2. Milliseid probleeme näete ametkondade vahelisel operatiivinfo edastamisel?
3. Millist infot ootate sündmusele kaasamisel sündmust juhtivalt asutuselt?
4. Milliseid kommunikatsiooni häireid tooksite esile Aegna saare juures, septembris 2012, madalikule sõitnud tankeri sündmuse puhul?
5. Kuidas kasutate operatiivsündmuse ajal ESTER raadioside võimalusi?
6. Millised on teie ettepanekud täiustamiseks operatiivinfo vahetamist ametkondade vahel?

LISA 5. INTERVJUUSID TÕENDAVAD DOKUMENDID

26.04.2013

TÕEND

Käesolevaga kinnitab lõputöö autor, Tarmo Väli, et on läbi viinud intervjuu Keskkonnaameti esindaja Teet Koitjärvega. Intervjuu toimus 3.aprillil 2013.aastal Sisekaitseakadeemias. Intervjuu koosnes kuuest põhiküsimusest, mis on kajastatud lõputöö lisades. Intervjuu käigus esitati põhiküsimustele lisaks lisaküsimusi. Intervjuu põhiküsimused olid intervjuueeritavale eelnevalt teada ning intervjuu protokolliti audiosalvestusega.

Allkirjastatud

Teet Koitjärv

Keskkonnaameti nõunik

26.04.2013

TÕEND

Käesolevaga kinnitab lõputöö autor, Tarmo Väli, et on läbi viinud intervjuu Päästeameti esindaja Ivar Frantsuzoviga. Intervjuu toimus 3.aprillil 2013.aastal Päästeametis. Intervjuu koosnes kuuest põhiküsimusest, mis on kajastatud lõputöö lisades. Intervjuu käigus esitati põhiküsimustele lisaks lisaküsimusi. Intervjuu põhiküsimused olid intervjuueeritavale eelnevalt teada ning intervjuu protokolliti audiosalvestusega.

Allkirjastatud

Ivar Frantsuzov

Valmisoleku talituse ekspert

26.04.2013

TÕEND

Käesolevaga kinnitab lõputöö autor, Tarmo Väli, et on läbi viinud intervjuu Politsei- ja Piirivalve mere- ja lennupääste koordinatsioonikeskuse esindaja Aire Siinvertiga. Intervjuu toimus 4.aprillil 2013.aastal mere- ja lennupääste keskuses. Intervjuu koosnes kuuest põhiküsimusest, mis on kajastatud lõputöö lisades. Intervjuu käigus esitati põhiküsimustele lisaks lisaküsimusi. Intervjuu põhiküsimused olid intervjuueeritavale eelnevalt teada ning intervjuu protokolliti audiosalvestusega. Audiosalvestust ei kajastata lõputöös ning kasutatakse ainult infotöötlemiseks.

Allkirjastatud

Aire Siinvert

Keskuse juht

26.04.2013

TÕEND

Käesolevaga kinnitab lõputöö autor, Tarmo Väli, et on läbi viinud intervjuu Keskkonnainspektsiooni esindaja Himot Maraniga. Intervjuu toimus 9.aprillil 2013.aastal Keskkonnainspektsioonis. Intervjuu koosnes kuuest põhiküsimusest, mis on kajastatud lõputöö lisades. Intervjuu käigus esitati põhiküsimustele lisaks lisaküsimusi. Intervjuu põhiküsimused olid intervjuueeritavale eelnevalt teada ning intervjuu protokolliti audiosalvestusega. Audiosalvestust ei kajastata lõputöös ning kasutatakse ainult infotöötlemiseks.

Allkirjastatud

Himot Maran

Keskkonnainspektsiooni nõunik

LISA 6. INTERVJU CD- PLAAT