



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
EESTI MEREAKADEEMIA  
Merenduskeskus

Jelena Šarõpova

**EESTI SADAMATE VASTAVUS (EL) DIREKTIIVI 2019/883  
NÕUETELE JA SELLE KOHALDAMISEKS VAJALIKE  
MEETMETE RAKENDAMINE**

Lõputöö

Juhendaja: Anatoli Alop, PhD

Tallinn, 2021

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

18.05.2021

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 178302VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: sharjelena@gmail.com

Juhendaja PhD, Anatoli Alop:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

18.05.2021

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: Marko Jürioja

Lubatud kaitsmisele

DBT AS-i BCT Terminali tootmisdirektor, 18.05.2021

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

# Sisukord

Annotatsioon.....	4
Sissejuhatus .....	5
1 Merekeskkonnakaitse rahvusvaheline regulatsioon .....	7
1.1 Rahvusvahelised konventsioonid .....	7
1.1.1 Rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon .....	8
1.1.2 Helsingi konventsioon .....	9
1.2 Direktiivi (EL) 2019/883 ajalugu .....	10
2 Eesti sadamate valmisolek uueks direktiiviks .....	16
2.1 Uuringu tutvustus .....	16
2.2 Kunda sadama valmisolek .....	17
2.2.1 Intervjuu tulemused .....	17
2.3 AS Tallinna Sadam valmisolek .....	19
2.3.1 Intervjuu tulemused .....	20
2.4 Miiduranna sadama valmisolek .....	22
2.4.1 Intervjuu tulemused .....	22
2.5 AS Saarte Liinide valmisolek .....	23
2.5.1 Intervjuu tulemused .....	23
2.6 Sadamate laevajäätmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava analüüs ..	24
3 Sadamaseaduse muutmine ja selle mõju .....	28
3.1 Olulised muudatused Sadamaseaduses.....	28
3.2 Mõju Transpordiameti tööle .....	29
3.2.1 Intervjuu tulemused .....	29
4 Järeldused ja ettepanekud .....	33
Kokkuvõte .....	36
SUMMARY.....	38
Viidatud allikad .....	40
LISA 1 Intervjuu küsimused sadamale.....	44
LISA 2 Intervjuu küsimused sadamate järelevalve osakonna juhatajale .....	45
LISA 6 Lihtlitsents .....	46

## **Annotatsioon**

Käesoleva lõputöö pealkiri on: Eesti sadamate vastavus (EL) direktiivi 2019/883 nõuetele ja selle kohaldamiseks vajalike meetmete rakendamine.

Käesoleva lõputöö eesmärgiks on analüüsida Eesti sadamate praegust valmisolekut uue direktiivi rakendamiseks ning selgitada välja sellega seonduvad põhilised probleemid. Samuti soovib lõputöö autor uurida, kuidas Eesti Transpordiametis toimub kõnesoleva direktiivi üle võtmine ja uute reeglite kehtestamine ning kus on selle protsessi raskuskohad.

Lõputöö koostamisel autor kasutab kvalitatiivset uurimismeetodit. Autor koostas küsimused ja tegi intervjuud AS Tallinna Sadam kvaliteedi- ja keskkonnajuhtimise osakonna juhatajaga, AS Saarte Liinid vanemspetsialistiga, Kunda sadama ning Miiduranna sadama sadamakaptenitega. Järgmine samm oli viia läbi intervjuu Transpordiameti sadama järelevalve osakonna juhtajaga. Intervjuud aitasid selgida välja põhilised probleemid, mis sadamas direktiivi (EL) 2019/883 rakendamisel esineda võivad.

Võtmesõnad: sadam, direktiiv, probleemid, merekeskkonnakaitse, konventsioon

## Sissejuhatus

On üldtuntud fakt, et planeedi suurima osa ehk 70,8% katab maailmameri. Meri on inimkonnale väga oluline, sest see annab inimese eluks väga palju, näiteks meri on energiaallikas, mereandide allikas, tänu merele tekkis meretransport.

Üks suurimaid ülemaailmseid probleeme on merereostus ning see probleem muutub iga aastaga aina tõsisemaks. Iga aastaga areneb maailm üha enam, rahvastiku arv kasvab ja samal ajal kasvavad ka inimeste vajadused. See tähendab, et on vaja rohkem hankida toorainet, kala ja sellest järeltub, et merendussektor areneb – iga aastaga kasvab laevade arv ning ehitatakse juurde uusi sadamaid. Kõik ülaltoodud protsessid viivad selleni, et mere ökoloogiline olukord halveneb.

Merekeskkonna reostust aitavad vältida või vähemalt vähendada rahvusvahelised konventsioonid, muud õigusaktid, määrused, Euroopa Liidu direktiivid. Konventsioonides, Euroopa Liidu direktiivides tehakse vahepeal muudatusi ja uuendusi eesmärgiga tõhustada merekeskkonna kaitset. Üks olulisemaid rahvusvahelise merekeskkonnakaitse konventsioone on 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (edaspidi MARPOL 73/78). Euroopa Liit töötas välja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/59/EÜ, 27. november 2000, laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates (edaspidi direktiiv 2000/59/EÜ) eesmärgiga vähendada laevaheitmete ja lastijäätmete juhtimist, eelkõige ebaseaduslikku juhtimist merre ühenduse sadamaid külastavatelt laevadelt sellega, et tõhustatakse sadamate laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmiseks mõeldud seadmete kättesaadavust ja kasutamist, parandades seega merekeskkonna kaitset (Direktiiv 2000/59/EÜ, 2000). Nimetatud direktiiv hõlmas endas ka mitmeid MARPOL 73/78 sätteid ja võttis need seeläbi üle Euroopa Liidu õigusesse. Tänapäevaks on Euroopa Liit direktiivi 2000/59/EÜ uuendanud ja välja töötanud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi (EL) 2019/883, 17. aprill 2019, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks ja muudetakse direktiivi 2010/65/EL ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EL (edaspidi direktiiv (EL) 2019/883). (Direktiiv (EL) 2019/883, 2019)

Käesoleva lõputöö eesmärgiks on analüüsida Eesti sadamate praegust valmisolekut uue direktiivi rakendamiseks ning selgitada välja sellega seonduvad põhilised probleemid. Samuti soovib lõputöö autor uurida, kuidas Eesti Transpordiametis toimub kõnesoleva direktiivi üle võtmine ja uute reeglite kehtestamine ning kus on selle protsessi raskuskohad.

Lõputöö teema pakkus välja Transpordiamet ning teema valik tuleneb autori huvist merekeskkonna kaitse ja õiguse vastu. Samuti on soov teada rohkem jäätmekäitluse kohta Eesti sadamates.

Lõputöö hüpotees: Eesti sadamad on üldjoontes valmis direktiivi (EL) 2019/883 rakendamiseks ettenähtud tähtaegadest kinni pidades.

Lõputöö koostamisel autor kasutab kvalitatiivset uurimismeetodit ning püstitas järgnevad uurimisülesanded:

1. Koguda andmeid Eesti sadamatelt
2. Koguda vastavat infot Eesti Transpordiametist
3. Analüüsida tulemusi ja teha nende põhjal järeldusi ning anda soovitusi

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks ning hüpoteesi kinnitamiseks püstitab autor järgmised uurimisküsimused:

1. Mis kogemused või raskused on praegu sadamatel jäätmekäitluskavadega?
2. Milliseid uusi nõudeid sadamatele sisaldab uus direktiiv?
3. Milliseid uuendusi peab tegema riik uue direktiivi kohaldamiseks?

Lõputöö koosneb 4 peatükist, mis jagunevad eraldi alapeatükkideks. Esimene peatükk on teoreetiline, kus autor kirjeldab rahvusvahelise merekeskkonna kaitse ajalugu.

Alapeatükkides uurib autor rahvusvahelisi regulatsioone ning direktiivi (EL) 2019/883 tekkelugu.

Teise peatüki sisuks on autori kogutud andmed ning Eesti sadamates läbi viidud intervjuud, mille peamine eesmärk on kaardistada uue direktiivi rakendamisega seotud probleemid ja kitsaskohad. Autor uurib Eesti sadamaid ja kirjeldab iga sadama olukorda eraldi alapeatükis; kvantitatiivsel meetodil saadud andmete põhjal teeb autor analüüsi.

Kolmandas peatükis uurib autor direktiivi (EL) 2019/883 Eesti õigusruumi üle võtmise protsessi. Selles peatükis uurib autor, millist mõju kokkuvõtlikult osutab vastava seadusandluse muutmine Eesti sadamatele; lisaks sellele hindab autor, kas ja kuidas mõjutab see Transpordiameti tööd. Neljandas peatükis teeb autor järeldusi ja teeb omapoolseid ettepanekud.

# 1 Merekeskkonnakaitse rahvusvaheline regulatsioon

Üks lahutamatu osa rahvusvahelises poliitikas ja õiguses on küsimus “Kuidas kaitsta merekeskkonda nii, et sadamad ja laevandussektor saaksid töötada konkurentsivõrre teiste majandusharudega”? Kuna iga aastaga merendussektor kasvab, on väga tähtis luua selline jäätmekäitlussüsteem, mis oleks keskkonnasõbralik ja efektiivne. Esimeses peatükis annab autor ülevaate rahvusvahelise merekeskkonnakaitse regulatsiooni olemusest ja ajaloost. Samuti vaatleb autor piirkondlike lepinguid ja kirjeldab nende peamisi põhimõtteid, seejärel liigub laevajäätmete käitlemise analüüsile. Edasi kirjeldab autor direktiivi (EL) 2019/883 ajalugu ning Eesti Transpordiameti tööd sellega seonduvalt.

## 1.1 Rahvusvahelised konventsioonid

Rahvusvaheline tavaõigus sisaldab endas vähe norme, mis on seotud merekeskkonna saastamise vältimisega. Võib nõustuda eriala asjatundjate arvamusega, et tänapäeval ei kõlba tavaõiguse normid rahvusvahelise merekeskkonna kaitsmise küsimuste reguleerimiseks, mistõttu pole sugugi üllatav, et eksisteerivad põhimõtted ja normid ning tehnilised standardid leiduvad vaid hulgalistes rahvusvahelistes lepingutes. Neid võib jagada nelja alljärgnevasse kategooriasse:

- Üldised multilateraalsed lepingud (konventsioonid)
- Piirkondlikud lepingud (konventsioonid)
- Kahepoolsed lepingud
- ÜRO mereõiguse konventsiooni XII osa – Merekeskkonna kaitse ja säilitamine (H. Lindpere, 2003, lk 187)

Merekeskkonnakaitse rahvusvaheliste konventsioonide ajalugu algab 1956. aastal Genfis, kus Ühinenud Rahvaste Organisatsioon (edaspidi ÜRO) kutsus kokku esimese mereõiguse konverentsi, mis lõppes 1958. aastal nelja konventsiooni vastuvõtmisega:

- Territoriaalmere ja sellega piirneva tsooni konventsioon;
- Mandrilava konventsioon;
- Avamere konventsioon;
- Kalanduse ja avamere elusressursside kaitse konventsioon. (Конвенция ООН по морскому праву 1982 года)

Pärast Genfi esimest konverentsi hakkas maailm väga kiiresti arenema, uute võimaluste ilmumine, teaduslik ja tehnoloogiline revolutsioon ning Maailmaookeani ja selle ressursside arengu tagajärjed on toonud kaasa põhjalike muudatusi rahvusvahelises mereõiguses. Kõik need arengud viisid ÜRO selleni, et 10. detsembri 1982 aastal võeti vastu mereõiguse konventsioon. Eesti liitus konventsiooniga 31. mail 2005. (Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni..., 2005)

ÜRO 1982. aasta mereõiguse konventsioonis sätestatakse merekeskkonna kaitse üldpõhimõtted ning nähakse ette erimeetmed mitmesugustest allikatest, sealhulgas laevadelt pärit merereostuse vältimiseks. Konventsiooni 12. osa on pühendatud merekeskkonna kaitsmisele ja säilitamisele. Artikkel 192 sätestab, et riigid on kohustatud merekeskkonda kaitsma ja säilitama. (Гуцуляк, 2006, lk 140)

Konventsioon lahendas rida olulisi probleeme, millised olid seotud merekeskkonna kaitsmisega ja säilitamisega, sest konventsioonis kehtestati:

- Ülemaailmne ja piirkondlik koostöö
- Tehniline abi
- Seire ja kesskonnamõju hindamine
- Merereostuse vältimist, vähendamist ja kontrollimist reguleerivad rahvusvahelised eeskirjad ja siseriiklikud õigusaktid (Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioon, 2005)

### **1.1.1 Rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon**

1948. aastal võttis Genfis rahvusvaheline konverents vastu konventsiooni, millega loodi ametlikult Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (edaspidi IMO) (algne nimi oli valitsustevaheline merenduse konsultatiivorganisatsioon ehk IMCO, kuid 1982. aastal muudeti nimi IMO-ks). IMO konventsioon jõustus 1958. aastal ja uus organisatsioon kohtus esimest korda järgmisel aastal. Järgmise paari aasta jooksul võttis IMO kasutusele rea meetmeid tankerite õnnetuste ärahoidmiseks ja nende tagajärgede minimeerimiseks. (Brief History of IMO)

Üks sellist õnnetusest oli „Torri Canyon“ tankeri katastroof 1967. aastal ja see oli 1973. aastal rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni loomine algus, millest on saanud merekeskkonna kaitse universaalne rahvusvaheline leping. Londonis 17. detsembril 1978. aastal rahvusvahelisel tankerite ohutuse teemalisel konverentsil võeti vastu protokoll, mis on MARPOL 73 suhtes sõltumatu dokument ja tegelikult uus konventsioon ehk 1973. aasta



laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon, muudetud 1978. aasta protokolliga (MARPOL 73/78), jõustus 2. oktoobril 1983. aastal. (Гуцуляк, 2006, lk 142)

Konventsioon jõustus Eesti suhtes 16. märtsil 1992. aastal. Konventsioonil on kuus lisa, mis käsitlevad:

- I lisa – naftareostuse vältimise meetmed;
- II lisa – ohtlike ainete põhjustatud reostuse vältimine;
- III lisa – pakendatud ohtlike ainete põhjustatud reostuse vältimine;
- IV lisa – laevade reoveele kohaldatavad nõuded;
- V lisa – laevade jäätmete käitlemisele kehtestatud nõuded;
- VI lisa – laevadelt pärineva õhusaaste vältimise meetmed. (Maailmamere kaitse rahvusvahelised lepingud)

### **1.1.2 Helsingi konventsioon**

Laevade tekitatud jäätmete reostus on Läänemere üks peamisi keskkonnaprobleeme. Seetõttu on laevade tekitatud jäätmete optimeeritud strateegiate väljatöötamine ja rakendamine Läänemere jaoks ülitähtis. (Vaneckhaute et al., 2019)

Läänemere merekeskkonna kaitse konventsioonile (tuntud ka kui Helsingi konventsioon) kirjutasid algselt alla kõik Läänemere rannikuriigid 1974. aastal, püüdes lahendada industrialiseerimisest ja muust inimtegevusest tulenevaid kasvavaid keskkonna probleeme, millel on tõsine mõju merekeskkonnale. Helsingi konventsioon hõlmab Läänemere kaitset kõigi maa, õhu ja mere saasteallikate eest. Praegu on Helsingi konventsioonile lisatud seitse lisa, mis sisaldavad konventsioonis sätestatud konkreetsete ökoloogiliste eesmärkide, põhimõtete või kohustustega seotud üksikasjalikumaid menetlusi, meetmeid ja määrusi:

(The Helsinki Convention)

- I lisa – kahjulikud ained;
- II lisa – parima keskkonnapraktika ja parima võimaliku tehnoloogia kasutamise kriteeriumid;
- III lisa – maal paiknevatest reostusallikatest pärineva reostuse vältimise meetmed ja kriteeriumid;
- IV lisa – laevadelt lähtuva reostuse vältimine
- V lisa – Läänemere piirkonnas jäärmete või muu aine kaadamise üldisest keelust vabastused;

- VI lisa - kaldalähedasest tegevusest tingitud reostuse vältimine;
- VII lisa – reostusejuhtudele reageerimine (Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioon, 1992)

HELCOM alustas sadamate vastuvõtuseadmete arendamist 1980. aastal ja soovitas 1998. aastaks kehtestada Balti riikide sadamatele kehtestada eritasuta süsteem (ingl no-special-fee system). Eritasuta süsteemis sisalduvad tavapärasest käitamisest tulenevate või muudel viisidel laevadelt saadud laevajäätmete vastuvõtmise, käitlemise ja kõrvaldamise kulud üldises sadamatasus või laevalt saadud muudel viisidel, olenemata sellest, kas jäätmeid antakse ära või mitte. Sellise lahenduse eesmärk on ajendada laevu jäätmeid ära andma sadamates ja vältida soovimatuid jäätmevoogusid sadamate vahel. Esialgu piirdus soovitus ainult õlijäätmetega, kuid hiljem on lisatud muud tüüpi jäätmed. 2007. aastal võeti vastu HELCOM Balti tegevuskava koos paljude merekeskkonna kaitsmiseks mõeldud tegevustega, sealhulgas vähendada laevade põhjustatud reostust. (Anderberg, 2018)

Helsingi konventsioon ja MARPOL 73/78 on oma vahel tihedalt seotud:

- Helsingi konventsioon ütleb, et lepinguosalisel teevad Läänemere piirkonna kaitset laevade põhjustatud reostuse küsimustes koostööd:
  - a) Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis, eelkõige rahvusvaheliste eeskirjade väljatöötamise edendamisel, mis põhineb muuhulgas käesoleva konventsiooni aluspõhimõtetel ja kohustustel, hõlmab ka parima võimaliku tehnoloogia ja parima keskkonnapraktika kasutamise edendamist nagu see on määratletud II lisas;
  - b) Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni vastuvõetud eeskirjade tõhus ja ühtlustatud rakendamine
- Eutrofeerumise probleemiga võitlemiseks on Läänemere rannikuriigid kokku leppinud, et esitavad 2009. aastaks HELCOM Läänemere 2007. aasta tegevuskava raames Rahvusvahelisele Mereorganisatsioonile ühise avalduse eesmärgiga töötada välja uued reeglid Läänemeresel töötavate reisilaevade reovee juhtimiseks. (HELCOM interim..., 2013)

## 1.2 Direktiivi (EL) 2019/883 ajalugu

Direktiivi võttis komisjon esmakordselt vastu 1998. aasta juulis kuid isegi enne seda oli töörühmade koosolekutel tehtud märkimisväärset tööd komisjoni poolt vastuvõetava ettepaneku eelnõu väljatöötamiseks ja kohandamiseks. Ettepaneku eelnõu, mille pealkiri oli algselt

“Laevajäätmete kaldal asuvate vastuvõtuseadmete direktiivi eelnõu”, oli juba kolmandas versioonis juba 1997. aasta detsembris. Tekst koostati valitsuse ekspertidega peetud arutelude ja mõnede liikmesriikide kirjalike märkuste põhjal.

Kaldal asuvate vastuvõtuseadmete direktiivi eelnõu väljatöötamise ajal oli selle põhieesmärk vähendada jäätmete, eriti ebaseaduslike jäätmete merre heitmist, parandades vastuvõtuseadmete kättesaadavust. See jäi lõplikus direktiivis praktiliselt muutmatuks. Kuigi 1997. aasta eelnõu ja lõpliku 2000.aasta direktiivi vahel on erinevusi, jäävad põhielemendid suuresti samaks. (A. Carpenter, 2005, lk 94)

16. jaanuaril 2018. aastal tegi Euroopa Komisjon ettepaneku: vastu võtta Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid ja -rajatisi laevajäätmete üleandmiseks ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EÜ.

Ettepaneku põhjus oli see, et direktiivi jõustumisest on möödunud umbes 17 aastat ja see tuleb nüüd põhjalikult läbi vaadata. Praegune olukord erineb märkimisväärselt olukorrast, kus algne 2000. aasta direktiiv vastu võeti. Sellest ajast alates on MARPOL 73/78 konventsiooni täiendatud hilisemate muudatuste kaudu ning kehtiva direktiivi kohaldamisala ja mõisted ei ole enam rahvusvahelise õigusraamistikuga kooskõlas. Selle tulemusena toetuvad liikmesriigid üha enam MARPOL 73/78 konventsiooni raamistikule, muutes direktiivi rakendamise ja jõustamise problemaatiliseks. Peale selle tõlgendavad liikmesriigid direktiivi peamisi põhimõtteid erinevalt, tekitades laevade, sadamate ja käitajate seas segadust.

Asjakohasesse rahvusvahelisse õigusraamistikku ehk MARPOLi konventsiooni on tehtud mitmeid muudatusi, näiteks lisati laevade jaoks uued või rangemad jäätmete merre heitmist käsitlevad normid.

Ettepanekul oli kolm eesmärki:

- 1) Parandada merekeskkonna kaitsmist laevajäätmete merre heitmise eest
- 2) Tagada sadamates meretransporditoimingute tõhusus
- 3) Saavutada parema vastavuse MARPOL 73/78 konventsioonile, eelkõige selle kohaldamisala, mõistete ja vormide puhul.

Peamised valdkonnad, mille poolest direktiiv 2000/59/EÜ ja MARPOL 73/78 konventsioon olid erinevad, käsitlesid järgmist:

- Jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavade vastuvõtmine;
- Kulude eest tasumise süsteemide väljatöötamine ja toimimine;

- Jäätmete eelteate ja jäätmete vastuvõtmise kviitungi teabe kohustuslik teatamine;
- Kontrolli kord;
- Plaanipärase laevaliiklusega tegelevate laevade puhul tehtavate erandite kord. (Euroopa Komisjoni ettepanek, 2018)

Pärast Euroopa Komisjoni pakkumist esitas Euroopa Regioonide komitee oma arvamuse ja tegi muudatusettepanekud. Esimene ettepanek oli tehtud artikli 5, lõikes 4 kohta. Tabelis 1 on välja toodud esimene muudatusettepanek.

Tabel 1 Muudatusettepanek 1

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
Liikmesriigid hindavad ja kiidavad heaks jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava, jälgivad selle rakendamist ning tagavad, et vähemalt iga <i>kolme</i> aasta järel pärast selle heakskiitmist või uue heakskiidu andmist ja pärast olulisi muudatusi sadama töös kiidetakse see uuesti heaks. Kõnealused muudatused hõlmavad muu hulgas järgmist: sadama laevaliikluse struktuursed muutused, uue taristu väljaarendamine, sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste nõudluse ja pakkumise muudatused ning uued pardal käitlemise tehnikad.	Liikmesriigid hindavad ja kiidavad heaks jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava, jälgivad selle rakendamist ning tagavad, et vähemalt iga <i>viie</i> aasta järel pärast selle heakskiitmist või uue heakskiidu andmist ja pärast olulisi muudatusi sadama töös kiidetakse see uuesti heaks. Kõnealused muudatused hõlmavad muu hulgas järgmist: sadama laevaliikluse struktuursed muutused, uue taristu väljaarendamine, sadama vastuvõtuseadmete ja -rajatiste nõudluse ja pakkumise muudatused ning uued pardal käitlemise tehnikad.

Allikas: Euroopa Regioonide Komitee aramus teemal „Puhtad sadamad, puhtad mered – sadama vastuvõtuseadmed ja rajatised laevajäätmete üleandmiseks, 2018

Teine ettepanek oli artikli 7, lõike 4 kohta, tabelis 2 on välja toodud teine muudatusettepanek.

Tabel 2 Muudatusettepanek 2

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
Lõikes 2 osutatud teavet säilitatakse <i>pardal</i> vähemalt kaks aastat ning vastava taotluse korral tehakse see kättesaadavaks liikmesriikide ametiasutustele.	Lõikes 2 osutatud teavet säilitatakse <i>võrdlusalusena</i> vähemalt kaks aastat ning vastava taotluse korral tehakse see kättesaadavaks liikmesriikide ametiasutustele.

Allikas: Euroopa Regioonide Komitee aramus teemal „Puhtad sadamad, puhtad mered – sadama vastuvõtuseadmed ja rajatised laevajäätmete üleandmiseks, 2018

Kolmas ettepanek oli artikli 8, lõike 4, tabelis 3 on välja toodud kolmas ettepanek.

Tabel 3 Muudatusettepanek 3

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee mudatusettepanek
Tasud võib diferentseerida muu hulgas ka olenevalt laeva kategooriast, liigist ja suurusest ning liikluse liigist, millega laev tegeleb, ning väljaspool sadama tavalist tööaega osutatud teenustest.	Tasud võib diferentseerida muu hulgas ka olenevalt laeva kategooriast, liigist ja suurusest ning liikluse <b>ja tegevuse</b> liigist, millega laev tegeleb, ning väljaspool sadama tavalist tööaega osutatud teenustest.

Allikas: Euroopa Regioonide Komitee arvamused teemal „Puhtad sadamad, puhtad mered – sadama vastuvõtuseadmed ja rajatised laevajäätmete üleandmiseks, 2018

Neljas ettepanek oli tehtud artikli 8, lõike 6 osa, tabelis 4 on välja toodud neljas ettepanek.

Tabel 4 Muudatusettepanek 4

Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst	Komitee muudatusettepanek
Tagamaks, et tasud on õiglased, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad ning kajastavad olemasolevate ja vajaduse korral ka kasutatavate seadmete ja teenuste kulusid, tehakse tasude summad ja nende arvutamise alused sadama kasutajatele kättesaadavaks.	Tagamaks, et tasud on õiglased, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad ning kajastavad olemasolevate ning kasutatavate seadmete ja teenuste kulusid, <i>sealhulgas vastavalt sätetele, mis kohalduvad üldist majandushuvi pakkuvatele teenustele, makstavate hüvitiste kulusid, mis ei tohi ületada tekkinud kulusid ja mõistlikku kasumit ilma ülemääraste hüvitisteta</i> , tehakse tasude summad ja nende arvutamise alused sadama kasutajatele kättesaadavaks.

Allikas: Euroopa Regioonide Komitee arvamused teemal „Puhtad sadamad, puhtad mered – sadama vastuvõtuseadmed ja rajatised laevajäätmete üleandmiseks, 2018

Viies ettepanek oli artiklis 12, lõikes 3, tabelis 5 on välja toodud viies ettepanek.

Tabel 5 Muudatusettepanek 5

<b>Euroopa Komisjoni ettepaneku tekst</b>	<b>Komitee muudatusettepanek</b>
Selleks et tagada vastavus käesoleva direktiivi kohaldatavatele nõuetele, kehtestavad liikmesriigid selliste kala- ja väikelaevade kontrolli korra, mille kogumahutavus on alla 100.	Selleks et tagada vastavus käesoleva direktiivi kohaldatavatele nõuetele ja <i>proportsionaalsuse põhimõttele</i> , kehtestavad liikmesriigid selliste kala- ja väikelaevade <i>lihtsustatud</i> kontrolli korra, mille kogumahutavus on alla 100.

Allikas: Euroopa Regioonide Komitee arvamused teemal „Puhtad sadamad, puhtad mered – sadama vastuvõtuseadmed ja rajatised laevajäätmete üleandmiseks, 2018

Direktiiv (EL) 2019/883, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks võeti vastu 17. aprillil 2019. aastal. Direktiiv 200/59/EÜ tunnustati kehtetuks 26. juunil 2019. aastal.

Direktiivi kohaldatakse alates 27. juunist 2019 ning see peab Euroopa Liidu riikides jõustuma 28. juuniks 2021.

Direktiivi eesmärk on kaitsta merekeskkonda negatiivse mõju eest, mida põhjustavad Euroopa Liidu sadamaid kasutatavate laevade jäätmed, parandades laevajäätmete vastuvõtuseadmeid sadamates.

#### **Direktiivi põhipunktid:**

##### **Tasud:**

- Uute eeskirjade kohaselt maksavad laevad kava kulude katmiseks kaudset tasu, mis annab neile õiguse oma jäätmed sadamale üle anda, olenemata sellest, kas nad annavad jäätmeid üle või mitte.
- Teatavatel juhtudel, kui laev annab üle erakorralise koguse jäätmeid, võidakse nõuda täiendavad otsesed tasud, tagamaks et nende jäätmete vastuvõtmise kulud ei paneks ebaproportsionaalset koormust sadama kulude eest tasumise süsteemile.
- Tasud võib diferentseerida näiteks laeva kategooria, liigi ja suuruse ning laevaliikluse liigi alusel, millega laev tegeleb. Vähendatud tasu kohaldatakse “keskkonnahoidlikele laevadele”, st lavadele, mis suudavad tõendada, et laevas tekitatud jäätmete kogused on tavaliselt väiksemad ning neid käideldakse säästvalt.

**Sadama vastuvõtuseadmed:**

EL riigid peavad tagama, et vastuvõtuseadmetega sadamad:

- suudavad võtta vastu sellist liiki ja sellises koguses jäätmeid, nagu seda sadamat tavaliselt kasutatavatel laevadel tekib;
- väldivad viivitusi;
- ei nõua ülemäärast tasu, mis võiks pärssida laevadel nende kasutamist;
- võimaldavad laevajäätmeid käidelda keskkonnahoidlikul viisil vastavalt direktiivile 2008/98/EÜ ja muudele jäätmeid käsitlevatele EL õigusaktidele. (Direktiiv (EL) 2019/883, 2019)

## 2 Eesti sadamate valmisolek uueks direktiiviks

### 2.1 Uuringu tutvustus

Lõputöö eesmärk on uurida Eesti sadamate praegust valmisolekut uue direktiivi rakendamiseks ning selgitada välja sellega seonduvad põhilised probleemid. Lõputöö eesmärgi saavutamiseks autor saatis intervjuu küsimused Loksa sadamasse, Tallinna Bekkeri sadamasse, Paldiski Põhja sadamasse, Sillamäe sadamasse, Miiduranna sadamasse, AS Tallinna Sadam, AS Saarte Liinid, Pärnu sadamasse, Kunda sadamasse. Autor sai vastus Miiduranna sadama ja Kunda sadama sadamakaptenist, AS Tallinna Sadam kvaliteedi- ja keskkonna juhatajast, AS Saarte Liinid vanemspetsialistist.

Intervjuu koosnes 11 küsimusest. Autor analüüsis lõputöö käigus intervjuude tulemusi ning annab nendest lähtuvalt oma hinnangu ja soovitusel. Esimene ja teine küsimus olid suunatud sellele, et kas sadamad on teadlikud EL uuest direktiivist (EL) 2019/883 ning milliste vahenditega nad olid teavitatud sellest, kuidas Eesti võtab direktiivi siseriiklikku seadusandlusse üle. Kolmanda küsimusena uuris autor, mida sadamad mõtlevad sellest, et Sadamaregistri kaudu saaks jäätmekava esitada.

Neljandas ja viiendas küsimuses küsis autor, millised on sadamatel senised kogemused jäätmekäitluskava rakendamisega ning millised probleemid oli jäätmete vastuvõtmise korraldamisel. Kuues ja seitsmes küsimus oli suunatud sellele, et uurida mida riik ja riigiasutused saavad teha sadama jäätmekäitluse hõlbustamiseks.

Kaheksandas küsimuses küsis autor mida toob kaasa uus nõue sadamaseaduses, millega kehtestatakse sadamapidajale konsulteerimise kohustus laevajäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava koostamisel. Üheksandas küsimuses uurib autor kuidas sadamad suhtuvad sellesse, et varasema kolme aasta asemel näeb nüüd direktiiv ette, et jäätmekava tuleb esitada vähemalt iga viie aasta järel.

Kümnendas küsimuses autor uuris, kuidas mõjutab sadamaid uus nõue kohaldada kaudset sadamatasu ka väikelaevadele ja kalalaevadele. Viimases üheteistkümnendas küsimuses, soovis autor teada kas sadamad näevad jäätmekäitluskavas pigem positiivset või negatiivset mõju ja miks.



## 2.2 Kunda sadama valmisolek

Kunda sadam on aktiivne regionaalne kaubasadam Soome lahes, Toolse neeme ja Ulluneeme vahel paikneva Kunda lahe lõunarannikul. 1992. aastal alustas samal aastal asutatud AS Kunda Nordic Tsement Kunda sadama ehitamist sadama vanasse asukohta. Sadam projekteeriti Kundast eksporditava tsemendi ja klinkri väljaveoks ning taasavati 1994. aastal. Oktoobris 2018 omandas Baltic Maritime Logistics Group kontserni kuuluv Kunda Sadam AS Kunda sadama kui eraldiseisva majandusüksuse. Sadamat külastab aastas 400-600 kaubalaeva ning käideldakse erinevaid laste 1,5 - 1,8 miljonit tonni aastas. Peamised sadamat külastatavate laevade tüübid on puistlastilaevad, tankerid, kalalaevad. Peamised kaupade tüübid on paberipuu, hakkepuit, saepurugraanul, turvas, põllumajanduskaubad, killustik, saepalk. (Kunda Sadam)

### 2.2.1 Intervjuu tulemused

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks küsitles autor Kunda sadama sadamakaptenit Eiki Orgmetsa. Esimesele küsimusele vastas intervjuueeritav, et sadam on teadlik EL uuest direktiivist (EL) 2019/883. Kuid ametlikult sadamakaptenit ja sadamapidajat teavitatud ei ole, et direktiivi jõustamiseks on välja töötatud seaduseelnõu. Sellekohane info on saadetud Sadamate Liidule, mille kaudu jõudis info sadamapidajani ja sadamakaptenini.

Järgmisele küsimusele Sadamaregistri kasutamise kohta vastas intervjuueeritav, et jäätmekäitluse kavade esitamine Sadamaregistri kaudu on hea lahendus ja tundub, et ainuõige. Sadamaregistri kasutamisel on üks takistus: kuna intervjuueeritav arvab, et sadamad kellel on vaja 2021. aasta jooksul uued kavad koostama ja need Keskkonnaametis heaks kiita ei jõua seda teha läbi Sadamaregistri. Sellist vastust põhjendas ta sellega, et seadusmuudatused jõustuvad 2021. aasta juunis ja Sadamaregister ei ole selleks ajaks jäätmekavade heakskiitmise protsessiks veel valmis.

Järgmisele küsimusele, mis puudutas jäätmekäitluskava üldisi kogemusi ja raskusi, vastas Kunda sadama sadamakapten, et raskused ja probleemid ei ole olnud otseselt seotud jäätmekäitluskavade rakendamisega, vaid üldise seadusandlusega, sealhulgas Sadamaseaduses kirjeldatud valedes sellealaste arusaamade ja otsustega.

Viies küsimus puudutas probleeme, mis tekivad jäätmete vastuvõtmise korraldamisel. Intervjuueeritav tõi eraldi välja järgnevad probleemid:

- Sadam on kohustatud vastu võtma laevadelt kõik jäätmed, mida laev tahab üle anda. See ei ole praktikas alati võimalik, sest on ette tulnud juhuseid, et laeval on vaja ära anda

jäätmeid, millised Eestis keegi ei käitle. Intervjuueritaval tekkib küsimus: „Mis sellisel juhul teha, kuna laev ei tohi sadamast väljuda ning sadam ei saa jäätmeid vastu võtta?“

- Lahendamata on riigi poolt veel paljude erinevate jäätmete käitlemise võimalused sealhulgas ballastveega ja ballasttankide puhastuse jääkidega seonduv.
- Sadam võtab laevadelt vastu tavajäätmeid ja ohtlike jäätmeid. Sadamal on seaduse järgi kohustus tavajäätmed üle anda kohalike omavalitsuse poolt korraldatud jäätmeveoteenuse osutajale, ohtlike jäätmeid aga jäätmekäitlusettevõttele kellega on sadamal leping. Kunda sadama sadamakapten pakub, et oleks mõistlikum seadusandlust muuta ja teha sadamatele erisus selliselt, et sadam võiks ka tavajäätmed üle anda enda koostööpartneritele kellega on leping ka ohtlike jäätmete käitlemiseks. Seda põhjendatakse sellega, et vähendatakse oluliselt sadamas asjaajamise halduskoormust, mis jõustuva direktiivi (EL) 2019/883 üks eesmärkidest.
- Väiksemaid sadamaid seatakse samale tasemele suurematega. Näiteks ohtlike jäätmete käitlemine suuremast linnast väljaspool on tunduvalt kallim, kuna lisandub transpordikulu.
- Seaduses on arusaamatult kirjeldatud osa, kus kirjeldatakse millal ei pea laev jäätmeid üle andma.

Kuuendas ja seitsmendas küsimuses käsitleti seda, mida saaks riik teha sadama jäätmekäitluse hõlbustamiseks. Intervjuueritav vastas, et oleks vaja seadusandlust muuta ja teha sadamale erisus selliselt, et sadam võiks ka tavajäätmed üle anda enda koostööpartneritele kellega on leping ka ohtlike jäätmete käitlemiseks. Oleks vaja kaasata sadamaid seadusloome protsessi ja arvestada nende poolt tehtud ettepanekutega. Lahendada probleem, et kõike jäätmeid mida laevad tahavad sadamas üle anda käideldakse Eestis.

Kaheksas küsimus oli suunatud konsulteerimise kohustusele laevajäätmete vastuvõtmise kava koostamisel. Sellele küsimusele vastas Kunda sadama sadamakapten, et selline muudatus toob väga palju bürokraatiat, asjaajamist ja tõstab halduskoormust. Sadamal ei ole mingisugust põhjust ega vajadust sadama jäätmekäitluskava koostamisel konsulteerida ja arutleda laiendatud tootjavastutuse kohustusi täitvate organisatsioonidega ja kodanikuühiskonna esindajatega. Intervjuueritav vastas, et kui nüüd tekib konsulteerimise vajadus uue kava rakendamisel ja heakskiitmisel, siis ei tea kuidas seda kavas kirjeldada ja ei tea kellelt sellist teenust saaks sisse osta. Intervjuueritav ütleb, et konsulteerimise kohustus ei saa kuidagi aidata sadamapidajat.

Intervjuueritav hindab positiivselt uut muudatust, et jäätmekava tuleb esitada vähemalt viie aasta järel varasema kolme aasta asemel ning põhjendab seda sellega, et see vähendab halduskoormust ja asjaajamist.

Järgmisele küsimusele kaudse sadamatasu ja väikelaevade kohta vastas intervjuueritav, et kaudse sadamatasu kohaldamise väikelaevadele ning kalalaevadele ei mõjuta Kunda sadama tööd ega jäätmekäitlust, sest sadamat külastavad vaid üksikud väikesed kalalaevad.

Viimane küsimus oli suunatud sadama üldisele suhtumisele jäätmekäitluskavasse. Kunda sadama sadamakapten ei näe vajadust, et sadamal peaks olema jäätmekäitluskava ja ei mõista kuidas kava vähendab mereprügi hulka. Pigem oleks intervjuueritav nõus sellega, et nõuded mida täita sätestatakse seaduses ja neid täidetakse ning sellisel juhul saab sama tulemi ka ilma kavata. Intervjuueritav väidab, et ei pea seda seaduses nimetama kavaks. Samuti on sadamal ka ISO juhtimissüsteemid ja sellekohased juhendid, mida sadam on endale täitmiseks võtnud. Jäätmekäitluskaval on ka negatiivne mõju, see tõstab halduskoormust ja lisaks peab töötajaid kõikidest juhenditest, kavadest juhendama. Seda kõike teha on liiga palju ja kui töötajad saavad aru, et praktilist informatsiooni on nendes dokumentides liiga vähe või häiritavalt palju, siis neid nõudeid ei täideta.

### **2.3 AS Tallinna Sadam valmisolek**

AS Tallinna Sadam on Eesti suurim kauba- ja reisisadamate kompleks, mis etendab olulist rolli Eesti transpordisüsteemis ja majanduses tervikuna. Ettevõtte strateegiliseks eesmärgiks on Eesti kui mereriigi konkurentsivõime arendamine. Võttes arvesse mõlemat, nii reisijate arvu kui kauba vooge, on AS Tallinna Sadam ühtlasi ka suurimaid sadamate komplekse Läänemere ääres. Riigiettevõtte AS Tallinna Sadam moodustati 1992. aasta aprillis. (Tallinna Sadama ettevõtetest)

AS Tallinna Sadam erinevates sadamates käideldakse igat tüüpi veoseid – puist- ja vedellasti, konteinereid, üldkaupu ning veeremit. Sadamal on kaks kaubasadamat: Muuga sadam ja Paldiski Lõunasadam. Kaubamaht on 20 miljoni tonni kaupa aastas ja 1600 kaubalaevakülastust aastas. (Tallinna Sadama kaubad)

Peamised Muuga sadamat külastatavate laevade tüübid on reisilaevad, tankerid, konteinerlaevad, universaalsed laevad, kuivlastilaevad. Paldiski Lõunasadamat külastatavate laevade tüübid on RO-RO laevad, reisilaevad, universaalsed laevad, tankerid, kuivlastilaevad ja muud laevad. (Laevaheitlemete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava, 2020)

### 2.3.1 Intervjuu tulemused

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks autor küsitles AS Tallinna Sadam kvaliteedi- ja keskkonnajuhtimise osakonna juhatajat.

AS Tallinna Sadam on teadlik EL uuest direktiivist (EL) 2019/883 laevade tekitatud jäätmete ja lastijääkide vastuvõtuseadmete kohta ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium saatis Tallinna sadamale sadamaseaduse eelnõu kommenteerimiseks ja kooskõlastamiseks.

AS Tallinna Sadam kvaliteedi- ja keskkonnajuhtimise osakonna juhataja arvab, et Sadamaregistri kasutamine jäätmekava esitamiseks on hea lahendus, sest võimaldab sadamat puudutavat infot esitada ühe elektroonilise lahenduse kaudu. Sadamaregistri kaudu toimub ka näiteks sadama kohta andmete muutmine, reostustõrjeplaani kooskõlastamiseks esitamine ning sadama ja sadamarajatise turvaplaani kooskõlastamine.

AS Tallinna Sadam jäätmekäitluskava rakendamisega ei ole olnud olulisi probleeme ja raskusi. Küsimusele, mis on jäätmete vastuvõtmise korraldamisel olnud kõigi suuremaks probleemiks, vastas intervjuueeritav, et suurimaks probleemiks on olnud jäätmete liigiti kogumine ja suunamine ringlusesse. AS Tallinna Sadam on võtnud eesmärgiks edendada ringmajandust, fookusega suurendada oluliselt jäätmete ringlussevõttu (eelistatult) ja taaskasutamist. Sadamad ja laevandusettevõtted koguvad juba mitmeid aastaid jäätmeid liigiti, samas tekitab Tallinna sadamale endiselt muret liigiti kogutud olmejäätmete ja segapakendite väga väike ringlussevõtu tase, mis on seotud riiklike arengutegevustega, mida sadam ja laevandusettevõtted ise mõjutada ei saa. Sellest tulenevalt saatis sadam hiljuti ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ning Keskkonnaministeeriumile omapoolsed ettepanekud, mida võiks kajastada koostatavas Riiklikus Jäätmekavas ja Ringmajanduse edendamise strateegilises dokumendis.

Järgmine küsimus, mis puudutab seda, mida riik saab teha sadama jäätmekäitluse hõlbustamiseks, vastas intervjuueeritav, et saaks tagada olmejäätmete ringlussevõtu tegevuste suurema läbipaistvuse ning tootjavastutussüsteemi ja jäätmekäitluse tugevama järelevalve. Jäätmekäitlussüsteemi ringmajanduse tagamiseks on vajalik muuta regulatiivset raamistikku selliselt, et jäätmete kogumise ja ringlussevõtu eest vastutavad osapooled (omavalitsused ja tootjavastutust omavad pakendiettevõtjad) omaksid selget kohustust ja motivatsiooni jäätmete kogumiseks ja ringlussevõtu tagamiseks.

Tootjavastutuse süsteemi reform – mõjutada pakendiettevõtjaid võtma suuremat vastutust tootjavastutussüsteemi efektiivsemaks ja läbipaistvamaks muutmiseks.

Rakendada regulatiivseid ja majanduslike meetmeid, et mõjutada pakendiettevõtjaid kasutama kergemini ringlusse võetavaid pakendeid, loobuda ühekordse kasutusega plastpakendist, liikudes korduskasutustoodete ja – süsteemide poole.

Jäätmete ringlussevõtu tõhustamiseks tagada olmejäätmete ringlussevõtu võimekuse suurendamine läbi selgemate vastutuste määratlemise ja regulatiivsete suuniste kehtestamise nii jäätmevaldajatele, jäätmevedajatele kui ka avaliku sektori osapooltele.

Riigipoolsete finantstoetuste pakkumine ringlussevõtu infrastruktuuri loomiseks, sealhulgas toetada ringlussevõtu tehniliste lahenduste arendamisega seotud teadus- ja arendustöid. Riigipoolsete toetusmeetmete abil aidata kaasa probleemsete jäätmeliikide lõppkäitluslahenduste arendamisele Eestis (näiteks plastide ringlussevõtu tehnoloogia arendamine koostöös ettevõtetega). (E. Kaasik, 2021)

Selgus, et konsulteerimise kohustuse lisamine Tallinna sadamale mingeid muudatusi kaasa ei too, sest nad konsulteerivad pidevalt (sealhulgas jäätmetevõttega, laevafirmadega) ning see on üks osa tõrgeteta ja probleemideta laevajäätmete vastuvõtmise tagamisest. AS Tallinna Sadam hindab positiivselt, et jäätmekava tuleb esitada vähemalt iga viie aasta järel, varasema kolme aasta asemel.

Küsimusele kaudse sadamatasu kohta, vastas intervjuueeritav, et Tallinna sadamal oli ka varasemalt kaudne jäätmetasu väikelaevadele olemas Vanasadama Jahisadamas ja seal midagi ei muutu. Muutus mõjutab peamiselt kalalaevu, kuna direktiivi järgselt peab kehtestama eraldi jäätmetasu ka neile. Seetõttu suureneb lepingulise jäätmekäitlusettevõtte töö maht ja kalalaevade kulu sadamas.

Järgmise küsimusena uuris autor, kas on võimalik, et jäätmekaval on ka negatiivseid mõjusid. AS Tallinna Sadam kvaliteedi- ja keskkonnajuhtimise osakonna juhataja vastas, et jäätmekaval negatiivseid mõjusid ei ole. Pigem on võimalik negatiivne muutus see, et uue direktiiviga (EL) 2019/883 ei pea laeva skraberi jäätmeid vastu võtma jäätmetasu eest, vaid selle eest peavad laevad eraldi juurde maksma. Varasemalt oli Eesti sadamaseaduses, erinevalt teistest EL riikidest, sees kohustus, et skraberi jäätmeid tuleb vastu võtta jäätmetasu eest, kuid nüüd see muutub. Skraberitega laevu tuleb iga aasta aina juurde ja oleks õigem need jäätmed jäätmetasu eest vastu võtta, mis välistab nende jäätmete sattumist merekeskkonda ning tagab suurema läbipaistvuse nende jäätmete vastuvõtmisel. Eelpoolöeldu on mõjuv vaid tingimustel, et seda teevad ka teised EL riikide sadamad ja seega ei halvenda sadamatevahelisi konkurentstingimusi keskkonnakaitse arvelt.

## 2.4 Miiduranna sadama valmisolek

Miiduranna Sadam AS asub Tallinna lahe kaldal. Sadam koosneb kahest basseinist: põhja- ja lõunabasseinist. Kaikohtade arv on 10. Kaide üldpikkus on 878 m, sügavused kai ääres 2,5-13 m. Sadamas vastuvõetava laeva maksimaalsed mõõtmed: tanker – pikkus kuni 196 m, laius kuni 32 m, süvis kuni 12,3 m; kuivlastilaev – pikkus kuni 110 m, laius kuni 20 m, süvis kuni 5,6 m. (Miiduranna Sadam)

Peamised Miiduranna sadamat külastatavate laevade tüübid on tankerid, kuivlastilaevad, kalalaevad. (Miiduranna laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava, 2018)

### 2.4.1 Intervjuu tulemused

Uuringu eesmärgi saavutamiseks tegi autor intervjuu Miiduranna Sadama sadamakapteni Henn Noorega. Miiduranna sadama sadamakapten EL uue direktiiviga (EL) 2019/883 eriti sügavalt tutvunud ei ole. Selgus ka see, et Eesti valitsus ei ole teavitatud sellest, kuidas võetakse EL direktiivi (EL) 2019/883 siseriiklikku õigusesse üle.

Küsimusele, kas Sadamaregistri kasutamine jäätmekava esitamiseks oleks hea lahendus vastas intervjuueeritav, et Sadamaregistri kasutamine on hea mõte, see võimaldab kogu sadamat puudutavat infot esitada ühe elektroonilise lahenduse kaudu. Sadamaregistri kaudu toimub ka teiste andmete muutmine. Sadamas jäätmekäitluskava rakendamisega olulisi probleeme pole olnud ning jäätmete vastuvõtmise korraldamisel kõige suuremaks probleemiks on olnud jäätmete liigiti kogumine.

Järgmisele küsimusele, mida saavad riigiasutused teha selleks, et jäätmete vastuvõtmine sadamas oleks paremini korraldatud, vastas sadamakapten, et oleks vaja olmejäätmete ringlussevõtu tagamine.

Miiduranna sadama sadamakapten arvab, et konsulteerimise kohustuse lisamine laevajäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava koostamisel sadamale mingeid erilisi muudatusi kaasa ei tooks. Intervjuueeritav leidis, et direktiivis ette nähtud jäätmekava kooskõlastamise ajavahemiku pikenemine kolmelt aastalt viiele on hea mõte, sest see vähendab halduskoormust.

Eelviimane küsimus oli kaudse sadamatasu kohta, millele sadamakapten vastas, et see muutus mõjutab peamiselt kalalaevu, kuna direktiivi järgselt peab kehtestama eraldi jäätmetasu ka neile, seega suureneb lepingulise jäätmekäitlusettevõtte töö maht ja kalalaevade kulu sadamas.

Küsimusele kas on võimalik, et jäätmekaval on ka negatiivseid mõjusid, intervjueeritav vastas, et negatiivseid mõjusid esialgu ei näe.

## **2.5 AS Saarte Liinide valmisolek**

AS Saarte Liinid on eraõiguslik äriühing, mille aktsiad kuuluvad 100% Eesti riigile. Ettevõtte tegutseb alates 1. oktoobrist. AS Saarte Liinid põhiülesanne on regionaalsete sadamate haldamine ja arendamine. AS Saarte Liinid koosseisus on kaheksateist sadamat seitsmes Eesti maakonnas: Kuivastu, Virtsu, Heltermaa, Rohuküla, Sviby, Sõru, Triigi, Kihnu, Munalaid, Manilaid, Roomassaare, Ringsu, Abruca, Piirissaare, Laaksaare, Naissaare, Papissaare ja Vikati. Kaubalaevu teenindavad põhiliselt Roomassaare, Virtsu, Rohuküla ja Heltermaa sadamad. (AS Saarte Liinid). 2019. aastal AS Saarte Liinid sadamates teenindatud kaupade kogumaht oli 863,2 tuhat tonni. Peamised kaupade tüübid olid ümarpuuit, dolomiit, freesturvas, graniitkillustik, hakkepuuit, kala. (Majandusaasta aruanne, 2019)

### **2.5.1 Intervjuu tulemused**

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks küsitles autor AS Saarte Liinide vanemspetsialisti Merle Moring. Esimesele küsimusele vastas intervjueeritav, et sadam on teadlik EL uuest direktiivist (EL) 2019/883. Teavitust jõudis ettevõttesse e-kirjaga eelnõude infosüsteemist ning lisaks MTÜ Eesti Sadamate Liit kaudu.

Järgmisele küsimusele Sadamaregistri kasutamise kohta vastas intervjueeritav, et jäätmekäitluse kavade esitamine Sadamaregistri kaudu on väga hea lahendus.

Järgmine küsimus puudutas jäätmekäitluskava üldisi kogemusi ja raskusi. Probleemid ei ole olnud otseselt seotud jäätmekäitluskavade rakendamisega, raskus tekkis biojäätmete vastuvõtmisel kuna konkreetse sadama asukohas puudub omavalitsuse korraldatud biojäätmete ära vedu. AS Saarte Liinid võtavad küll biojäätmelaevalt vastu, kuid ära veetakse need segaolmejäätmelaevalt. Eraldi biojäätmelaevala veo tellimine kujuneks ebamõistlikult kalliks.

Suur probleem on ka seotud jäätmelaevala kogumisega. AS Saarte Liinid sadamad asuvad hajaasustuse piirkondades, ei ole alati tagatud jäätmelaevala liigi põhine ära vedu jäätmekäitlusettevõtte poolt. Näiteks soovib laev anda üle biojäätmelaevala, kuid piirkonnas puudub biojäätmelaevala ära vedu.

Kuuendas ja seitsmendas küsimuses käsitleti seda, mida saaks riik teha sadama jäätmekäitluse

hõlbustamiseks. Intervjueeritav vastas, et kohapealne riigi esindaja on kohalik omavalitsus. Sadam saab liigiti kogutud jäätmeid laevalt vastu võtta kui on tagatud riiklikul tasandil korraldatud nende jäätmeliikide ära vedu.

Kaheksas küsimus oli suunatud konsulteerimise kohtususele laevajäätmete vastuvõtmise kava koostamisel. Jäätmekava koostamisel konsulteerimise kohustus erinevate organisatsioonidega on kõige arusaamatum praeguses eelnõus.

AS Saarte Liinid vanemspetsialist hindab positiivselt uut muudatust, et jäätmekava tuleb esitada vähemalt viie aasta järel varasema kolme aasta asemel ning põhjendab seda sellega, et seni kehtinud 3-aastane periood on liiga lühike.

Järgmisele küsimusele kaudse sadamatasu ja väikelaevade kohta vastas intervjueeritav, et kaudse sadamatasu kohaldamine väikelaevadele ning kalalaevadele ei mõjuta.

Viimane küsimus oli suunatud sadama üldisele suhtumisele jäätmekäitluskavale ning vastas AS Saarte Liinide vanemspetsialist vastas, et ei näe jäätmekäitlus kavas negatiivset mõju.

## **2.6 Sadamate laevajäätmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava analüüs**

AS Kunda Sadam, AS Tallinna Sadam (hõlmab endas kõikide AS Tallinna Sadama sadamate infot) ja AS Miiduranna Sadam laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kavad kehtivad alates 2018. aastast. Heltermaa, Rohuküla, Virtsu sadama laevaheitmete vastuvõtmise ning käitlemise kavad kinnitati 2019. aastal ning Roomassaare kehtiv kava kinnitati 2020. aastal.

Eelnimetatud sadamate jäätmekavade struktuur ja ülesehitus on sadamati erinev olenemata sellest, et sadamaseaduse § 26 lõikes 4 on esitatud loetelu kavas kohustuslikuna kajastatavate andmete ja kirjeldustega. AS Saarte Liinide erinevate sadamate jäätmekavade struktuur on sarnane, kuna tegemist on ühe ettevõttega.

Kava esimene osa ehk üldsätted on vaadeldud sadamate laevaheitmete ja lastijäätmete kavades sarnased, kuid kasutusel on mõiste „laevaheitmed“, mis tuleks asendada vastavalt direktiivile (EL) 2019/883 uue mõistega „laevajäätmed“.



Vastavalt sadamaseadusele paragrahvi § 26 lõike 4 punktile 1 peab kava sisaldama sadamaid külastanud laevade arvu. Kunda ja Tallinna sadamate kavades on vastav andmestik esitatud. Miiduranna sadama ja AS Saarte Liinid kavades on loetletud sadamaid külastatavate laevade tüübid, kuid puudub külastatud laevade arv.

Järgmine, mida peab kava sisaldama, on vastuvõetud laevajäätmete ning lastijäätmete liigid ja kogused. AS Tallinna Sadam ja AS Kunda Sadam kavad sisaldavad nimetatud andmestikku, kuid erisus on selles, et AS Tallinna Sadam kavas on laevajäätmete liigid toodud vastavalt MARPOL 73/78 klassifikatsioonile ja eraldi lisas jäätmekoodiga ning AS Kunda Sadam kavas on laevajäätmete liigid toodud ainult jäätmekoodiga. Miiduranna sadama kavas on andmestikus toodud laevajäätmete liigid, kuid seda on tehtud samas peatükis, kus on laevade tüübid ning laevajäätmete liigid on toodud ainult jäätmekoodiga. Saarte Liinide kavades on välja toodud jäätmete kogused jäätmekoodiga. AS Tallinna Sadam kavas on eraldi välja toodud iga sadama kohta laevajäätmete ja lastijäätmete kogused 2018. aasta jooksul. Miiduranna sadama kavas laevajäätmete koguse määramisel kasutatakse statistilist analüüsi 2015-2018 aastate kohta.

Kunda sadamas laevajäätmete vastuvõtja ning käitleja on RAGN-SELLS AS ning Tallinna sadamas laevajäätmed võtab vastu Green Marine AS. Pilsivesi, õlisetted, vedelkütusejätmed võtab vastu OÜ Vaggen. Miiduranna sadamas teostab jäätmete vastuvõtu AS Eesti Keskkonnateenused. Heltermaa sadamas on jäätmete vastuvõtja on AS Saarte Liinid ja AS Eesti Keskkonnateenused. (Heltermaa ja Sõru laevaheitmete vastuvõtmise ja käitlemise kava, 2019) Virtsu, Rohuküla ja Roomassaare sadamates on vastuvõtja AS Saarte Liinid ja RAGN-SELLS AS. (Roomsaare, Ringsu ja Abruka laevaheitmete vastuvõtmise ja käitlemise kava, 2020), (Virtstu ja Rohuküla laevaheitmete vastuvõtmise ja käitlemise kava, 2019)

AS Tallinna Sadam laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kavas on eraldi toodud iga sadama jaoks sadama vastuvõtuseadmete liigid ja võimsuse kirjeldus ning vastuvõtuseadmete vajaduse hinnang. AS Saarte Liinid ja Miiduranna sadama jäätmekavades on kirjeldatud vastuvõtuseadmete liigid, võimsuse kirjeldus ning seadmete valdaja.

Iga sadama kavas on välja toodud laevajäätmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja kogumise protseduuride kirjeldus vastavalt Sadamaseadusele, kuid AS Tallinna Sadam kavas on iga laevajäätmete liigi kohta väga täpne protseduuride kirjeldus. Kunda sadama kavas on eraldi välja toodud loetelu olukordadest, millal laevajäätmed ja lastijäätmed võib sadamas jätta andmata. Iga sadama kavades on märgitud, et laevajäätmete ja lastijäätmete eelkäitlemist sadamas ei teostata.

Vastavalt Sadamaseadusele peab laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava sisaldama laevajäätmete ja lastijäätmete kogumise eest võetavate tasude süsteemi kirjeldust. (Sadamaseadus, 2009) Vastavalt direktiivile (EL) 2019/883 laevajäätmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava peab sisaldama ka tasude summad. Miiduranna sadama kava sisaldab jäätmetasu süsteemi kirjeldust, kuid puuduvad tasude summad ja on viide sellele, et jäätmetasu tasumäär kajastatakse Miiduranna sadama tasude süsteemis. (Miiduranna laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava, 2018) Jäätmetasu süsteemi kirjeldus on väga üldine ja uuele direktiivile see ei vasta. Kunda sadama ja AS Tallinna Sadam kavades on jäätmetasu süsteemi täpsem kirjeldus ja on märgitud ka tasude summad. Saarte Liinid jäätmekavas on väga lühike tasude süsteemi kirjeldus ning puuduvad tasude summad ja viide sadama tasudele, mis kindlasti ei vasta uuele direktiivile.

Sadamaseaduse § 29 lõike 1 alusel võib Transpordiamet anda kindlal liinil regulaarse teostavale ja sageli sadamat külastavale laevale laevajäätmete ja lastijäätmete üleandmise tasu maksmise kohustusest vabastuse ühes laeva teekonnale jäävas sadamas. (Sadamaseadus, 2009) Kuna AS Tallinna Sadama sadamates teostavad laevad regulaarse, siis AS Tallinna Sadam laevajäätmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kavas on eraldi välja toodud vastavalt Sadamaseadusele asjaolud, millal laev on vabastatud jäätmetasust. Kunda sadama kavas on ka märgitud asjaolud, millal laev on vabastatud jäätmetasust. Miiduranna sadama ja AS Saarte Liinid laevajäätmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kavas selline osa puudub.

Vastavalt direktiivile (EL) 2019/883 artikli 5 lõike 1 ning lisa 1 kohaselt tuleb jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavades kirjeldada sadama kasutajate, jäätmekäitlejate, terminalioperaatorite ja teiste huvitatud pooltega pideva konsulteerimiste korra. (Direktiiv (EL) 2019/883, 2019) Kehtivates analüüsi all olevates sadama kavades on kirjeldatud sadamakasutajate, jäätmekäitlejate ja teiste huvitatud isikutega infovahetuse kord.

Direktiivi (EL) 2019/883 lisa 1 ja Sadamaseaduse § 26 lõike 4 punkti 6 järgi peab sadamate jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava sisaldama sadama vastuvõtuseadmete puudustest teatamise korda. (Sadamaseadus, 2009) Tallinna, Kunda, Miiduranna sadamate ja AS Saarte Liinid kavades on märgitud sadama vastuvõtuseadmete puudustest teatamise kord. AS Tallinna Sadama kavas on välja toodud eraldi ka laeva esindaja ning jäätmekäitleja õigused ja kohustused. (Tallinna Sadama laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava, 2018)

Sadamaseaduse § 26 lõike 4 punkti 10 järgi kajastatakse sadama kavades viiteid laevajäätmete üleandmist reguleerivatele õigusaktidele ja laevajäätmete üleandmise protseduuride kokkuvõtet. Kõikide sadamate kavades on kajastatud nimetatud punktid. Kõikide sadamate kavades (välja arvatud Miiduranna sadam) on vajalikud lisad, nagu laevaheitmete kogumiskonteinerite asukoha skeemid, jäätmekäitlusettevõtjad, laevaheitmete vastuvõtmise akt, teatis, sadama vastuvõtuseadmete väidetavatest puudutest teavitamise vorm, reovee vastuvõtmise deklaratsioon.

## 3 Sadamaseaduse muutmise ja selle mõju

### 3.1 Olulised muudatused Sadamaseaduses

Esimesed muudatused Sadamaseaduses tehakse paragrahvis „mõisted“. „Laevaheitmete“ mõiste asemel võetakse kasutusele mõiste „laevajäätmed“ – kõik jäätmed, sealhulgas lastijäätmed, mis tekivad laeva töö käigus ja mis kuuluvad MARPOL 73/78 konventsiooni I, II, IV, V, VI lisa kohaldamisalasse, ning passiivselt püütud jäätmed. Veel täiendatakse paragrahvi uue punktiga 25: „passiivselt püütud jäätmed – püügioperatsioonide ajal võrkudesse püütud jäätmed“. Sadamateenusesse lisatakse uus kuues punkt – laevajäätmete vastuvõtmine. (Sadamaseaduse, meresõiduohutuse seaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu, 2021)

Paragrahvisse 3 lisatakse punkt 6, kus kajastatakse sadamateenuste nimistusse tegevusena ka laevajäätmete vastuvõtmine. Direktiivi 2019/883 kohaselt peab sadam suutma vastu võtta sadamat tavaliselt külastavate laevade laevajäätmed ehk pakkuma laevajäätmete vastuvõtmise teenust. (Sadamaseaduse, meresõiduohutuse seaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu, 2021)

Järgmine oluline muudatus on paragrahvis 26 – laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava. Seda paragrahvi täiendatakse uue lõikega 1<sup>1</sup>, mis kohustab sadamapidajat konsulteerima laevajäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava koostamisel ja kava olulisel muutmisel sadama kasutajate või nende esindajatega, ja asjakohasel juhul kohalike pädevate asutusega, sadama vastuvõtuseadmete käitajatega, laiendatud tootjavastutuse kohustusi täitvate organisatsioonidega ja kodanikuühiskonna esindajatega.

Paragrahvi 26, lõike 2 täiendatakse uue lausega, et laevajäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavad esitatakse Keskkonnaametile Sadamaregistri vahendusel. See muudatus aitab kaasa eri asutuste halduskoormuse vähendamisele ja info operatiivsele liikumisele läbi ühe elektroonilise süsteemi. Elektroonilise keskkonna kasutamise vajadus menetlusteks tuleneb eelkõige asjaolust, et Sadamaregistrisse kantakse jäätmete vastuvõtuseadmete andmed üksikandmetena, mida vastavalt direktiivile edastatakse elektroonilise mereinfosüsteemi SafeSeaNet vahendusel (ja selle vahendusel ka IMO GISIS andmebaasi) – ehk ilma elektroonilise menetluskeskkonnata peaks igakordselt andmeid EMDE süsteemi sisestama käsitsi ametnik, mis tõstab oluliselt halduskoormust.

Paragrahvi 26, lõikes 3, punktis 3 tehakse muudatus vastavalt direktiivile (EL) 2019/883, mis kohustab liikmesriiki hindama ja kiitma heaks jäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kava ning tagama, et vähemalt iga viie aasta järel pärast selle heakskiitmist või uue heakskiidu andmist ja pärast olulisi muudatusi töös kiidetakse see uuesti heaks.

Paragrahvisse 26, lõikesse 4 lisatakse punkt 5, vastavalt direktiivile (EL) 2019/883, mis kohustab, et lisaks laevajäätmete kogumise eest võetavate tasude süsteemi kirjeldusele peab laevajäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kavas välja tooma ka tasude summad. (Sadamaseaduse, meresõiduohutuse seaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu, 2021)

## **3.2 Mõju Transpordiameti tööle**

Transpordiamet loodi 1. jaanuaril 2021 seniste Lennu-, Maantee- ja Veeteede Ameti ühendamise (ning nende õigusjärgsena). Amet lähtub oma tegevuse liikuvuse terviklikust kujundamisest, mille eesmärk on pakkuda inimestele ja kaupadele võimalikult mugavaid kiireid liikumislahendusi, kasutades ka erinevaid transpordiliike. (Transpordiametist)

Merenduse ja veeteede teenistus on Transpordiameti struktuurüksus, mis täidab temale põhimäärusega ettenähtud ülesandeid. Merenduse ja veeteede teenistusel on allüksusena merenduse konkurentsivõime osakond, laevaliikluse korraldamise osakond, laevade järelevalve osakond, väike- ja siseveelaevade osakond, sadamate järelevalve osakond, meremeeste diplomeerimise osakond, laevateede osakond, laevastiku osakond, navigatsioonimärgistuse osakond, kartograafiaosakond, hüdrograafiaosakond. (Merenduse ja veeteede teenistuse põhimäärus)

Merenduse ja veeteede teenistuse eesmärgiks on luua tingimused ohutuks ja turvaliseks veeliikluseks üldkasutatavatel veeteedel. (Transpordiameti teenistused)

### **3.2.1 Intervjuu tulemused**

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks korraldas autor intervjuud sadamate järelevalve osakonna juhatajaga.

Esimeses küsimuses soovis autor uurida mis probleemid võivad tekkida direktiivi rakendamisel Transpordiametis. Selgus, et oluline murekoht on see, et Euroopa Komisjon ei ole veel välja töötanud direktiivi rakendusakte. Näiteks ei ole selge täpne laevade kontrollimise kord ja kokku

lepitud selle aluseks olev riskipõhine valikumehhanism. Praegu on selline olukord, kus direktiiv tuleb riigisisisesse õigusesse üle võtta ja välja töötada selle rakendamise põhimõtted, kuid eksisteerib oht, et peale rakendusaktide vastuvõtmist on vaja mõningal määral töö praktikaid muutma. Kas üldse või kui suures ulatuses seda teha on vaja, on hetkel teadmata.

Samuti on probleeme sellega, et direktiiv nõuab erineva info edastamist SafeSeaNeti infosüsteemi (edaspidi SSN). Samas ei ole Euroopa meresõiduohutuse agentuur SSN arendustega hetkel sealmaal, et nimetatud süsteem oleks võimeline infot vastu võtma, selline tehniline võimekus peaks eelduste kohaselt tekkima 2022. aasta alguseks. Ja siis on selline olukord, et kui Eesti oma infosüsteemidega on valmis täielikult direktiivi nõudeid täitma ja infot Elektroonilise mereinfosüsteemist edastama, siis SSN ei ole suuteline seda tehniliselt vastu võtma ja seeläbi ei ole võimalik üle-Euroopaliselt kõiki direktiivis esitatud nõudeid ja praktikaid rakendada.

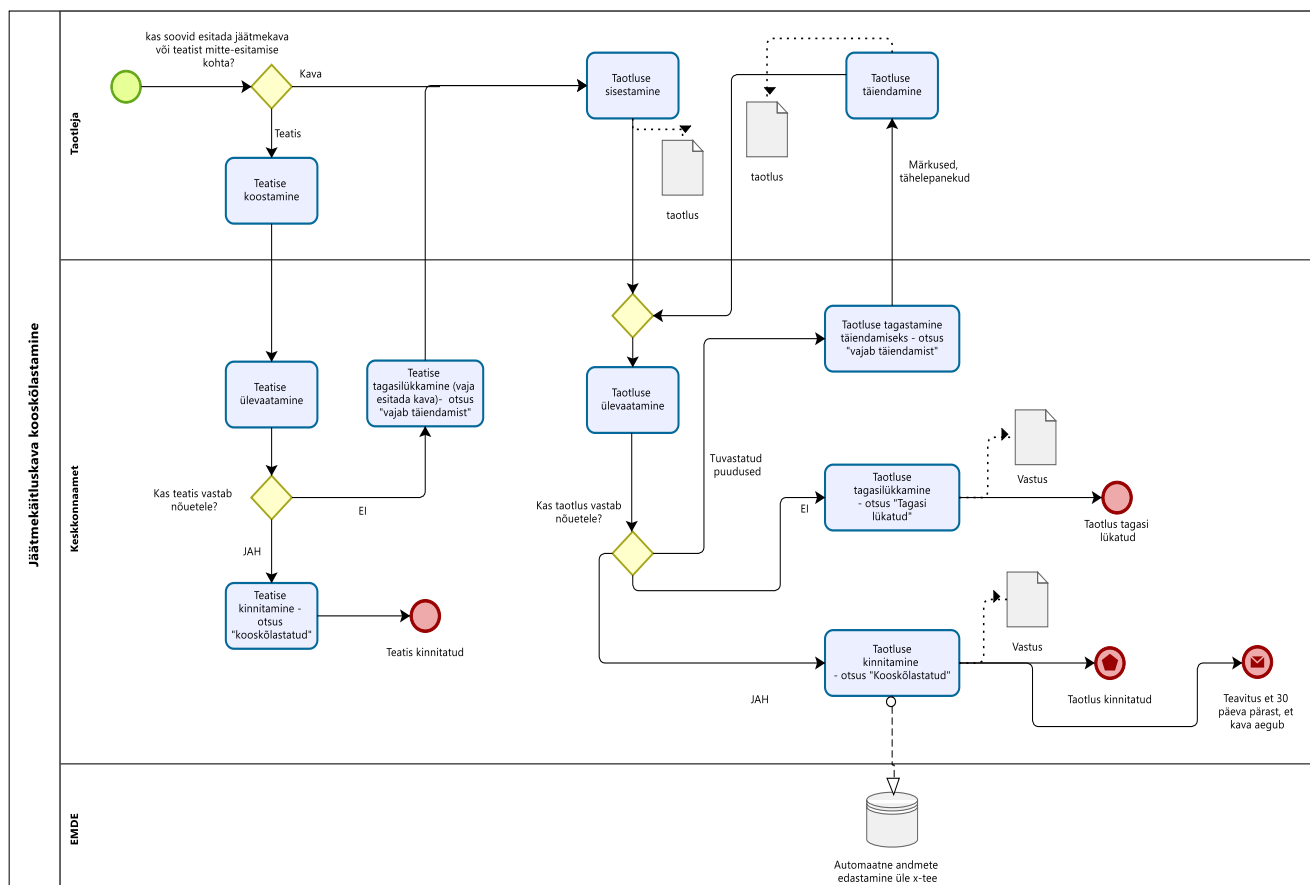
Järgmine küsimus oli suunatud probleemidele, mis tekivad sadamates jäätmekava kasutusulevõttuga. Transpordiamet jäätmekäitluskavasid ei menetle (seda teeb Keskkonnaamet), aga neile on sadamatest jõudnud tagasiside, et sadamatel on üksikutel juhtudel praktilisi probleeme jäätmekäitluse korraldamisel. Näiteks ei ole võimalik leida sadamasse kõikide jäätmeliikide tarbeks käitlejaid või on see ebamõislikult kallis, saartelt on jäätmete mandrile toomise kulu tõttu käitlemine ääretult kallis või ka tehniliselt keeruline.

Kolmanda küsimusena küsis autor, kuidas toimub jäätmekäitluskavade esitamise vormi väljatöötamine Sadamaregistri jaoks. Sadamate järelevalve osakonna juhataja vastas, et Sadamaregistris on jäätmekavade esitamine olnud võimalik registri loomisest alates. Hetkel on võimekus aga selline, et sadamapidaja esitab läbi registri jäätmekava ühe dokumendina ja seda saab elektrooniliselt Keskkonnaamet menetleda. Samas ei ole antud kanalit Keskkonnaamet jäätmekäitluskavade menetlemiseks seniajani eelistanud ja kavasid on menetletud sadamaregistri väliselt.

Tulevikus on plaanis Sadamaregistri menetlust täiendada ja viia see vormi täitmise põhimõttele – sadamapidaja täidab üksikandmetega erinevaid infoväljasid ja selle alusel koostatakse süsteemi poolt jäätmekava. Sellise süsteemi eeliseks on asjaolu, et üksikandmeid saab edastada teistele infosüsteemidele automaatselt, mis vähendab infoviiteid rahvusvahelistesse kanalitesse ning vähendab ametiasutuste halduskoormust. Samuti on sellise vormi täitmine abistavaks sadamapidajale – Sadamaregistrist koondatakse jäätmekavasse juba seal eelnevalt talletatud ja asjakohane info (sadama asukoht, kontaktid jm) ning üksikandmeid on osaliselt võimalik süsteemil

automaatselt ka inglise keelde tõlkida (nende kavade puhul, kus inglise keele olemasolu on nõutav). Sadamaregister võimaldab hiljem ka sadamapidajale meelde tuletada, kui tema kava hakkab aeguma, et sadam saaks õigeaegselt reageerida ja esitada uuendatud kava.

Jäätmekäitluskava vormi väljatöötamine on hetkel plaanipärane. Transpordiamet on koostanud esialgse kavandi ja edastanud selle kommenteerimiseks Keskkonnaametile kui pädevale asutusele. Samuti töötas Transpordiamet välja detailse töövoogi jäätmekava kooskõlastamiseks. Joonisel on näidatud jäätmekäitluskava kooskõlastamine. Tulenevalt asjaolust, et hetkel taotleb Transpordiamet struktuurvahenditest rahastust Sadamaregistri menetluskeskkonna uuendamiseks, on planeeritud jäätmekäitluskava vormipõhine menetlus realiseerida koos teiste uuendustega hiljemalt 2022. aasta lõpuks.



Joonis 1 Jäätmekäitluskava kooskõlastamine Allikas: Transpordiamet

Neljas küsimus oli Sadamaregistri ja sellega seotud probleemide kohta. Intervjueeritav vastas, et hetkel on raske hinnangut anda, millised probleemid tekkida võivad. Selge on see, et vajalik on tehniliselt süsteemi arendusse panustada ning lisaks Sadamaregistrile peavad oma panuse andma ka teised osapooled (Elektroniline mereinfosüsteem, SSN), et soovitud maksimaalne kasu jäätmekavade elektrooniliselt menetlusest realiseeruks. Kuna Transpordiameti partnerid

jäätmekavade menetlemisel ja nendes sisalduvate andmete töötlemisel on ka kolmandad osapooled, siis ei saa Transpordiamet ise kogu protsessi kontrollida, mida võib pidada täiendavaks riskiks. Samuti on vajalik, et Sadamaregistri kasutamine nii Keskkonnaameti kui ka sadamate poolt oleks tõrgeteta, millisse Transpordiamet saab panustada erinevate koolituste ja tehnilise toega.

Viimase küsimusega tahtis autor teada, millal peavad sadamad olema valmis täielikult vastama uutele nõuetele? Sadamad peavad hakkama uusi nõudeid täitma alates 28. juunist. Samas on enamuse direktiivi reeglitest tegelikult vanad ja Eesti seaduses juba varem sätestatud. Kuna jäätmekäitluskavas väga palju uusi nõudeid ei ole, on kokku lepitud, et need sadamad, kellel on kehtiv jäätmekäitluskava olemas, ei pea uut esitama enne kui eelmise kooskõlastamisest on möödunud viis aastat.



## 4 Järeldused ja ettepanekud

Tulevased seadusmuudatused seoses direktiiviga (EL) 2019/883 peaksid aitama merekeskkonna reostust paremini kontrollida ning lisaks peaksid muudatused vähendada muudatused riigiasutuste halduskoormust. Samuti peaksid uued muudatused motiveerima laevu sadamates kõiki jäätmeid üle andma.

Analüüsid intervjuude tulemusi on näha, et sadamates jäätmekäitluskava eest vastutavad isikud on üldjuhul teadlikud uutest muudatustest, kuid on ka erandeid - näiteks Miiduranna sadamas ei olnud sadamakapten teadlik uutest muudatusest ning Kunda sadama sadamakapten oleks soovinud varasemat kaasamist. Saab teha järelduse, et tuleks tõsta sadamate informeerimist muudatustest võimalikult varajases faasis, mis aitab sadamatele rohkem olla muudatustega kursis ja aegsasti planeerida muudatuste rakendamist ning riik saaks arvestada sadamate poolt tehtud ettepanekuid võimalikult vara.

Sadamates ei ole seniajani otseselt probleeme ja raskusi jäätmekäitluskavadega esinenud, aga sadamate sõnul on probleemid seadusandluses. Sadamad peavad jäätmete liigiti kogumise ja olmejäätmete ringlussevõtu tagamist suureks probleemiks. Sadamad ja laevad koguvad olmejäätmed liigiti ning järgmine jäätmete töötlemine riigi tasandil on nõrk ja vajab läbivaatamist. Seadus nõuab, et sadamad ja laevad koguvad jäätmeid liigiti, kuid mitte iga sadama asukohas ole võimalik tagada jäätmete liigipõhist ära vedu. Kui tellida eraldi vedu, siis kujuneb selle ebamõistlikult kalliks ja seetõttu tuleks suurendada jäätmetasusid, mis mõjuks negatiivselt sadama konkurentsivõimele võrreldes teise sadamatega, kus vastavat kulu ei esine. Selleks, et tagada parem jäätmekäitlussüsteem, oleks riigil vaja rohkem teha koostööd sadamatega ning teha seadusandlikul tasandil muudatused, täpsemalt olmejäätmete teema vajaks täiendavat reguleerimist.

Järgmine, mida saaks kindlasti muuta seadusandlikul tasandil on lahendada probleem, et kõiki jäätmeid, mida tahavad laevad sadamas üle anda, käideldakse Eestis. See probleem on väga oluline ja mahukas, seda tuleks kindlasti edasi analüüsida riigi tasandil. See on veel üks põhjus, miks tuleks kaasata sadamad seadusloome protsessi.

Väga oluline probleem on see, et kohaliku tähtsusega sadamad Tallinnast väljaspool ei ole samades konkurentsitingimustes suurte sadamatega pealinnas. Üks probleem on ohtlike jäätmete käitlemine suurematest linnadest väljaspool, kus see on kallim, kuna lisandub jäätmete täiendav

transpordikulu. Sadamad võivad kasu saada suuremast vabadusest oma erinevate jäätmekäitlejate valikul - kui jäätmekäitlejale on võimalik pakkuda suuremas mahus erinevaid jäätmeid, võib käitlejal olla suurem huvi soodsama lepingu sõlmimiseks sadamaga.

Muudatused jäätmekäitluskava osas ei rahuldanud kõiki, näiteks konsulteerimise kohustuse lisamine on mõnede sadamate jaoks arusaamatu. Arvatavasti sadamapidaja jaoks on see veel üks probleem. Võib-olla on sadamate jaoks see muudatus arusaamatu, sest riigi poolt on vähe arusaadavaid seletusi. Mitte igal sadamal on eraldi valdkond või ametikoht, kes tegelevad üksnes keskkonnaküsimustega ja kõigi sellega seonduvaga ning teavad, mille jaoks on vaja teatud muudatusi. Sadamatel oleks abi sisukamast kaasamisest, mis sarnaseid esile kerkinud küsimusi aitaks lahendada ja annaks võimaluse selgituste edastamiseks.

Peamiselt kõik sadamad arvavad, et jäätmekäitluskava on vajalik ja sellel ei ole negatiivse mõju. Kunda sadama sadamakapten, arvab teistpidi, et eraldi jäätmekäitluskava pole vaja, vaid piisab ainult kui kõik nõuded sätestatakse sadamaseaduses.

Analüüsidest saadud vastused, autor teeb omapoolsed ettepanekuid Keskkonnaametile:

- 1) Tulevikus kaasata rohkem sadamaid seadusloome protsessi ja teha nendega koostööd. Sadamad saaksid paremini aru kuidas teooriat õigesti rakendada praktikas. Sadamatel on palju ettepanekuid, mis saavad aidata mere puhtuse tagamisel, ning aitavad paremaks muuta riikliku jäätmekäitlussüsteemi.
- 2) Tõsta informeerituse taset. Rohkem ja õigeaegselt informeerida sadamaid tulenevatest muudatusest ning teha rohkem arusaadavaid seletusi.
- 3) Rohkem pöörata tähelepanu sadamatele, mis asuvad hajaasustuse piirkondades. Seal on palju probleeme, mis vajavad lahendusi riikliku tasandil.

Ettepanek sadamatele: lisada tasude summad laevajäätmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavasse.

Analüüsidest sadama jäätmekavasid, saab teha järelduse, et sadama laevajäätmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ja käitlemise kavad vastavad enam-vähem uuele direktiivile (EL) 2019/883. Kuid kui tuleb tähtaeg esitada uus jäätmekäitluskava, siis tuleks esitada juba vastavalt uutele nõuetele ehk peab olema konsulteerimise kirjeldus ja laiendatud tasumise süsteemi kirjeldus.

Lõputöö käigus oli autoril probleem leida Miiduranna jäätmekäitluskava, sest Miiduranna sadama sadamakapten alustas tööd augustis 2019 ja tema jaoks oli raske leida uuendatud 2018.

aasta elektroonilist jäätmekäitlus kava. See tõestab seda, et Sadamaregistri vahendusel jäätmekäitluskava esitamise võimalus on väga hädavajalik ja aitab selliseid probleeme vältida, sest kõik vajalikud dokumendid on ühes kohas ja neid on lihtsam leida.

## Kokkuvõte

Tänapäeval on merekeskkonna kaitse üks aktuaalsemaid probleeme, mis vajab pidevat analüüsimist ja lahendamist. Merekeskkonna reostust aitavad vältida või vähemalt vähendada rahvusvahelised konventsioonid, muud õigusaktid, määrused ja Euroopa Liidu direktiivid.

Direktiivi (EL) 2019/883 eesmärk on kaitsta merekeskkonda negatiivse mõju eest. Direktiiv kohaldatakse alates 27.juunist ning see peab jõustama Euroopa Liidu riikides jõustama 28. juuniks 2021.

Lõputöö alguses püstitas autor eesmärgiks analüüsida Eesti sadamate praegust valmisolekut uue direktiivi rakendamiseks ning selgitada välja sellega seonduvad põhilised probleemid. Oli püstitatud ka hüpotees: Eesti sadamad on üldjoontes valmis direktiivi (EL) 2019/883 rakendamiseks ettenähtud tähtaegadest kinni pidades.

Eesmärgi saavutamiseks koostas autor küsimused sadamate ning Transpordiameti intervjuu jaoks. Intervjuu käigus küsitleti 5 inimest: Miiduranna ja Kunda sadama sadamakaptenit, AS Saarte Liinide vanemspetsialisti, AS Tallinna Sadama kvaliteedi- ja keskkonnajuhtimise osakonna juhatajat ning Transpordiameti sadamate järelevalve osakonna juhatajat.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks ning hüpoteesi kinnitamiseks püstitas autor järgmised uurimisküsimused:

1. Mis kogemused või raskused on praegu sadamatel jäätmekäitluskavadega?
2. Milliseid uusi nõudeid sadamatele sisaldab uus direktiiv?
3. Milliseid uuendusi peab tegema riik uue direktiivi kohaldamiseks?

Autor püstitas järgmised uurimisülesanded:

1. Koguda andmeid Eesti sadamatelt
2. Koguda vastavat infot Eesti Transpordiametist
3. Analüüsida tulemusi ja teha nende põhjal järeldusi ning anda soovitusi

Tehtud uuringute põhjal saab teha järgmised järeldused.

Selgus, et probleemid ei ole otseselt seotud jäätmekäitluskavade rakendamisega. Jäätmete vastuvõtu korraldamisel on kõige suuremaks probleemiks nende liigiti kogumine ja ringlusse suunamine. Sadamad kas ei leia käitlejaid kõikide jäätmeliikide tarvis või on see ebamõistlikult

kallis. Jäätmete saartelt mandrile toomise kulu tõttu on käitlemine kas kallis või tehniliselt keeruline.

Üks nõudeid, mida uus direktiiv sisaldab, on konsulteerimise kohustus, mis tähendab, et kui sadamapidaja koostab uue jäätmekäitluskava või muudab seda, peab ta konsulteerima sadama kasutajate, pädevate asutuste, sadama vastuvõtuseadmete käitajate, laiendatud tootjavastutuse põhimõtet täitvate asutuste ja kodanikuühiskonna esindajatega. Uus nõue on selleks, et sadamad võtaksid kuulda ka klientide ehk laevaomanike vajadusi ja kohalikku omavalitsust, kes jäätmekäitlust oma võimupiiride ulatuses korraldab.

Veel üks uus nõue on, et jäätmekäitluskava tuleb esitada vähemalt viis aastat pärast eelmise heakskiitmist. See vähendab sadamate ja riigiasutuste halduskoormust. Jäätmekäitluskava peab lisaks tasude süsteemi kirjeldusele kajastama ka tasude suurust.

Üks oluline uuendus, mille riik peab tegema, on sadamaregistrile jäätmekäitluskava esitamise vormi väljatöötamine. See uuendus oleks sadamapidajatele suureks abiks, sest siis oleks kohe näha, millised andmed on vaja lahti kirjutada ning uude jäätmekavva koondatakse seal juba eelnevalt talletatud ja asjakohane teave. Kui kava muutmise kohustuse tähtaeg hakkab lähenema, ei pea sadamapidaja täiesti uut kava koostama, vaid teeb muudatused ainult seal, kus see on vajalik. Selline vorm aitab ka vähendada ametiasutuste halduskoormust ja tuletab sadamapidajatele meelde, et nende jäätmekäitluskava hakkab aeguma.

Kokkuvõttes saab teha järelduse, et uus (EL) direktiiv 2019/883 ei too kaasa olulisi ja rangeid muutusi. Sadamatel on probleeme olnud, aga mitte seoses direktiivi elluviimisega, vaid jäätmekäitlussüsteemiga üldiselt.

Seega on uurimuse ülesanded lahendatud ja eesmärk täidetud – lõputöö hüpotees, et Eesti sadamad on valmis direktiivi (EL) 2019/883 elluviimiseks ettenähtud tähtajaks, on tõestatud. Seda kinnitab seegi, et enamuse direktiivi nõuetest on Eesti seaduses juba olemas ja need sadamad, kellel juba on kehtiv jäätmekäitluskava olemas, ei pea uut esitama.

## SUMMARY

Today, the protection of marine environment is one of the most pressing issues that needs to be constantly analysed and addressed. International conventions, other legislation, regulations and EU directives help to prevent or at least reduce pollution of the marine environment.

Directive (EU) 2019/883 aims to protect the marine environment from negative impacts. The Directive will apply from 27 June and must enter into force in the countries of the European Union by 28 June 2021.

At the beginning of the thesis, the author set the objective to analyse the current readiness of Estonian ports to implement the new Directive, and to identify the main problems related to it. The author established the following hypothesis: Estonian ports are generally on track to meet the deadlines for the implementation of Directive (EU) 2019/883.

In order to achieve the objective, the author drafted interview questions for the ports and the Transport Administration. Five people were interviewed: The harbourmaster of the ports of Miiduranna and Kunda, the Senior Specialist of AS Saarte Liinid, the Head of the Quality and Environmental Management Department of AS Tallinna Sadam and the Head of the Port Supervision Department of the Transport Administration.

In order to achieve the aim of the thesis and to confirm the hypothesis, the author set the following research questions:

4. What kind of experiences or difficulties with waste management plans are the ports currently facing?
5. What are the new requirements for ports in the new Directive?
6. What national innovations are needed to apply the new Directive?

The author set the following research tasks:

4. Collect data from the Estonian ports
5. Collect relevant information from the Estonian Transport Administration
6. Analyse the results and draw conclusions and recommendations from them

Based on the conducted studies, the following conclusions can be drawn.

It turned out that the problems are not directly related to the implementation of waste management plans. The biggest challenge in waste reception management is sorting and recycling. Either the ports cannot find waste managers for all types of waste or it is unreasonably expensive. The cost of bringing waste from the islands to the mainland makes waste management either expensive or technically difficult.

One of the requirements included in the new Directive is an obligation to consult, which means that when the harbourmaster draws up or amends a new waste management plan, they must consult port users, competent authorities, port reception facilities' operators, authorities adhering to the extended producer responsibility and the representatives of the civil society. The new requirement is designed to ensure that ports also listen to the needs of their customers, ship-owners, and the local authorities that deal with waste management within their jurisdiction.

Another new requirement is that the waste management plan must be submitted at least five years after the approval of the previous one. This will reduce the administrative burden on ports and public authorities. In addition to a description of the charging system, the waste management plan must also reflect the amount of the charges.

One of the important innovations that the country needs to make is the development of a form for submitting a waste management plan to the port register. This innovation would be of great help to the port operators, as it would immediately show what kind of data would need to be written down and the new waste plan could consolidate the relevant information already stored there. When the deadline for the obligation to amend the plan approaches, the harbourmaster does not have to prepare a completely new plan, but only makes changes where necessary. Such a form would also help to reduce the administrative burden for authorities and remind harbourmasters that their waste management plan is about to expire.

Overall, it can be concluded that the new (EU) Directive 2019/883 does not introduce significant and stringent changes. The ports have had problems, not with the implementation of the Directive, but with the waste management system in general.

Thus, the tasks of the study have been solved and the aim has been achieved – the hypothesis of the thesis that Estonian ports will be ready for the implementation of Directive (EU) 2019/883 by the deadline has been proven. This is also confirmed by the fact that most of the requirements of the Directive already exist in Estonian legislation, and those ports that already have an existing waste management plan do not need to submit a new one.

## Viidatud allikad

AS Kunda Sadama koduleht. – *Kunda Sadam*. (20.03.2021)

<https://www.kundasadam.ee>

AS Miiduranna Sadama koduleht. – *Miiduranna Sadam*. (20.03.2021)

<https://miidurannasadam.ee>

Brief History of IMO. – *IMO*. (10.03.2021)

<https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

Carpenter, A., (2005) The reduction of ship-generated waste in the North Sea: contemporary analysis : PhD Thesis, The Universitu of Leeds : Leeds. (14.03.2021)

Ettevõttest. – *AS Tallinna Sadam*. (22.03.2021)

<https://www.ts.ee/ettevottest/>

Euroopa Komisjon. (2018). Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid ja -rajatise laevajäätmete üleandmiseks ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EÜ ning muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ja direktiivi 2010/65/EL. (14.03.2021)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex%3A52018PC0033>

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/59/EÜ – laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmed sadamates. (2000). *ELT* L 332. (14.03.2021)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32000L0059>

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2019/883 – sadama vastuvõtuseadmed laevajäätmete üleandmiseks. (2019). Kokkuvõte. *ELT* L 151/116. (16.03.2021)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:4398773>

Euroopa Regioonide Komitee arvamus teemal „Puhtad sadamad, puhtad mered – sadama vastuvõtuseadmed ja -rajatise laevajäätmete üleandmiseks“. (2018). *ELT* C 461/220. (16.03.2021)

[https://eur-lex.europa.eu/legal-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52018AR1190&qid=1615992435533)

[content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52018AR1190&qid=1615992435533](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52018AR1190&qid=1615992435533)



HELCOM interim guidance on technical and operational aspects of delivery of sewage by passenger ships to port reception facilities. (2013). – *HELCOM Ministerial Meeting: 3 October 2013, Copenhagen, Denmark*, 4. (14.03.2021)

<https://helcom.fi/media/documents/2013-Copenhagen-Ministerial-Declaration-w-cover-1.pdf>

Heltermaa ja Sõru laevaheitmete vastuvõtmise ja käitlemise kava. (2019). AS Saarte Liinid. (17.04.2021)

Kaasik, E., (2021). Ringne jäätmemajandus Eestis – kuidas edasi? – *EKJA Veebiseminar*. 30.03.2021. (06.04.2021)

[https://ekja.ee/wp-content/uploads/2021/03/03\\_Tallinna-Sadam\\_-Ellen-Kaasik.pdf](https://ekja.ee/wp-content/uploads/2021/03/03_Tallinna-Sadam_-Ellen-Kaasik.pdf)

Kaubad. – *AS Tallinna Sadam*. (22.03.2021)

<https://www.ts.ee/kaubad/>

Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava. (2018). AS Tallinna Sadam. (04.04.2021)

<https://www.ts.ee/wp-content/uploads/2020/01/2020-Laevaheitmete-ja-lastijäätmete-vastuvõtmise-ja-käitlemise-kava.pdf>

Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava. (2018). AS Kunda Sadam.

<https://www.kundasadam.ee/laevaheitmete-ja-lastijaatmete-vastuvotmise-ning-kaitlemise-kava.pdf?rand=757>

Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava. (2018). AS Miiduranna Sadam. (04.04.2021)

Lindpere, H. (2003). *Kaasaegne rahvusvaheline mereõigus*. Tallinn: Kirjastus Ilo

Läänemere piirkonna merekeskkonnakaitse. (1992). *RT II 1995*, 11, 57. (14.03.2021)

<https://www.riigiteataja.ee/akt/12816983>

Maailmamere kaitse rahvusvahelised lepingud. – *Keskkonnaministeerium*. (12.03.2021)

<https://www.envir.ee/et/merekeskkonna-kaitse-rahvusvahelised-lepingud>

Majandusaasta aruanne. (2019). AS Saarte Liinid. (16.04.2021)

[http://www.saarteliinid.ee/upload/Editor/Saarte%20Liinid%20majandusaasta%20aruanne%202019\\_lõplik.pdf](http://www.saarteliinid.ee/upload/Editor/Saarte%20Liinid%20majandusaasta%20aruanne%202019_lõplik.pdf)

Merenduse ja veeteede teenistuse põhimäärus. (2021). Transpordiamet. (10.04.2021)

Sadama jäätmekava. – *Keskkonnaamet*. (30.03.2021)

<https://www.keskkonnaamet.ee/et/eesmargid-tegevused/jaatmed/sadama-jaatmekava>

Sadamaseaduse, meresõiduohutuse seaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. (2021). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. (05.04.2021)

The Helsinki Conventions. – *HELCOM*. (12.03.2021)

<https://helcom.fi/about-us/convention/>

Transpordiametist. – *Transpordiamet*. (10.04.2021)

<https://transpordiamet.ee/uudised-ametist-ja-kontakt/transpordiamet>

Transpordiameti teenistused. Merenduse- ja veeteede teenistus. – *Transpordiamet*. (10.04.2021)

<https://transpordiamet.ee/transpordiameti-teenistused#merenduse-ja-veetee>

Vaneckhaute, C., Fazli, A., (2019). Management of ship-generated food waste and sewage on the Baltic Sea: A review. – *Waste Management*. 102, 12-20. (12.03.2021)

Wilewska-Bien, M., Anderberg, S., (2018) Reception of sewage in the Baltic Sea – The port's role in the sustainable management of ship wastes. – *Marine Policy*, 93, 207-213. (14.03.2021)

Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioon. (2005). *RT II* 2005, 16, 48. (09.03.2021)

<https://www.riigiteataja.ee/akt/911675>

Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 1982. aasta 10. detsembri mereõiguse konventsiooni ja selle XI osa rakenduskokkuleppega ühinemise seadus. (2005). *RT II* 2005, 16, 48. (09.03.2021)

<https://www.riigiteataja.ee/akt/911163>

Üldinfo. – *AS Saarte Liinid*. (16.04.2021)

<http://www.saarteliinid.ee/overview>

Гуцуляк, В.Н. (2006). Международное морское право (публичное и частное). Ростов на Дону: Феникс

Конвенция по морскому праву. – *Международное право.* (09.03.2021)  
<https://interlaws.ru/konvenciya-oon-po-morskomu-pravu-1982/>

## LISA 1 Intervjuu küsimused sadamale

1. Kas olete teadlik EL uuest direktiivist (EL) 2019/883 laevade tekitatud jäätmete ja lastijääkide vastuvõtuseadmete kohta?
2. Milliste vahenditega on teid teavitatud sellest, kuidas Eesti valitsus võtab EL direktiivi siseriikliku õigusesse üle?
3. Kas Sadamaregistri kasutamine jäätmekava esitamiseks on hea lahendus? Või näete Sadamaregistri kasutamisel mingeid takistusi?
4. Millised on teie kogemused (millised raskused on esinenud) sadamas jäätmekäitluskava rakendamiseks?
5. Mis on jäätmete vastuvõtmise korraldamisel olnud kõige suuremaks probleemiks?
6. Mida saavad teha riigiasutused (Keskkonnaamet ja/või Transpordiamet) selleks, et jäätmete vastuvõtmine sadamas oleks paremini korraldatud?
7. Mida veel saab teha riik sadama jäätmekäitluse hõlbustamiseks?
8. Sadamaseadus täiendatakse uue lõikega, millega kehtestatakse sadama pidajale konsulteerimise kohustus laevajäätmete vastuvõtmise ning käitlemise kava koostamisel ja kava olulisel muutmisel. Mida toob selline muudatus sadamale? Kuidas selline konsulteerimine võib aidata sadamat või sadamaehitise kasutajaid?
9. Varasema kolme aasta asemel näeb nüüd direktiiv ette, et jäätmekava tuleb esitada vähemalt iga viie aasta järel. Kuidas see sadama tööd mõjutab? Kas hindate seda muudatust positiivselt?
10. Uus direktiiv näeb ette, et kaudne sadamatasu kohaldub ka väikelaevadele ja kalalaevadele; kas see mõjutab kuidagi sadama tööd ja jäätmekäitlust? Põhjendage palun oma vastus.
11. Arusaadav, et jäätmekava eesmärk on mereprügi vähendamine ja see on kava positiivne mõju. Kas on võimalik, teie arvates, et jäätmekaval on ka negatiivseid mõjusid? Kas see võiks näiteks negatiivselt mõjuda sadama tööle, töötajatele jne?

## **LISA 2 Intervjuu küsimused sadamate järelevalve osakonna juhatajale**

1. Mis probleemid võivad tekkida direktiivi rakendamisel Transpordiametis?
2. Millised on levinumad probleemid sadamates jäätmekava kasutuselevõttuga?
3. Kuidas toimub Sadamaregistri vahendusel jäätmekäitluskavade esitamise vormi väljatöötamine?
4. Millal on plaanis hakata kasutamisele võtta selline esitamise vorm?
5. (EL) 2019/883 direktiivi järgi peavad uued nõuded olema täidetud hiljemalt 28. juuniks. Kas alates sellest kuupäevast peavad sadamad hakkama oma tööd korrigeerima ja kui palju antakse neile aega, et end seadusega täielikku vastavusse viia?

# LISA 6 Lihtlitsents

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks<sup>1</sup>

Mina Jelena Šarõpova (*autori nimi*)

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose Eesti sadamate vastavus (EL) Direktiivi 2019/883 nõutele ja selle kohaldamiseks vajalike meetmete rakendamise,

(*lõputöö pealkiri*)

mille juhendaja on Anatoli Alop,

(*juhendaja nimi*)

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

---

20.05.2021 (kuupäev)

---

<sup>1</sup> Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingulise tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktile 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.