



VIIMSI
VALLAVALITSUS



HAZARD projekti Eesti tulemused

Koostanud: Anna-Helena Purre

Viimsi Vallavalitsus

Sissejuhatus

Sadamad, terminalid ja hoiustamise rajatised paiknevad tihti elualade lähedal, mis potentsiaalselt ohustab õnnetuste korral suuri inimeste hulki. HAZARD (2016 - 2019) projekt tegeles nende muredega koondades kokku päästeteenistused ja teised asutused, logistika operaatorid ning tunnustatud teaduspartnerid. HAZARD projekti eesmärk oli Läänemere regiooni olulisemate sadamatega seotud hädaolukordade mõjude leevendamine.

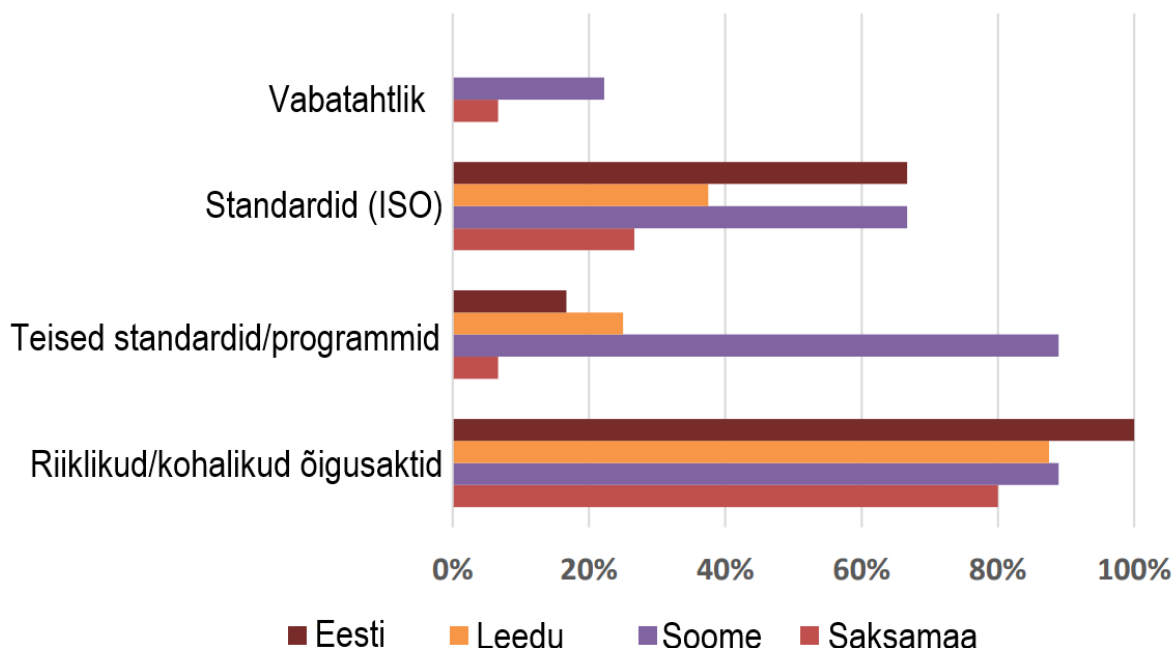
Projekt võimaldab edendada paremat valmisolekut, koostööd ning kommunikatsiooni, efektiivsem tegutsemine vähendab kahjusid ning inimkadusid. Samuti parendati tegutsemist õnnetusejärgsetes olukordades arendades: turvalisuse standardite ning regulatsioonide juurutamist, ressursside alast koostalitlusvõimet, peamiste huvigruppide vahelist kommunikatsiooni, riskianalüüsi meetodite kasutamist ja uute tehnoloogiate kasutuselevõttu. HAZARD projekti raames käsitletud ohutust edendavad tegevused on suurem valmisolek ühisõppuste kaudu, parem kommunikatsioon hädaolukorras ja tegevuste vastavus õigusaktidele, riskianalüüsi meetodite enam kasutamine ja kiirem parimate võimalike tehnoloogiate kasutuselevõtt.

Eesti partner HAZARD projektis oli Viimsi Vallavalitsus ning projekti toetavad organisatsioonid Eestis olid Päästeamet, Põhja päästkeskus ja Euroakadeemia. Eesti partnerite eesmärkideks projektis olid suurem teadlikkus sadamatega seotud riskide haldamisest ning analüüsist rakendamaks seda projekti partnerite igapäevatoos, huvigruppide vahelise koostöö arendamine ning osalemine rahvusvahelises teadmiste ringes ning Eesti esindatus rahvusvahelistes sadamate riskihaldamise uuringutes. Lisaks osalemisele rahvusvahelistel suurõppustel ja seminaridele ning panustamisele rahvusvahelistes uuringutes Eesti osalemisse koostati Eestis ka kaks analüüsi (Kallas, 2017; Purre, 2018). Käesoleva ülevaate eesmärk on koondada HAZARD projekti raames koostatud Eesti kohta käivaid uuringuid toetamaks Eesti sadamate riskihaldamist teostavatele osapooltele ning teistele huvigruppidele. Kõik HAZARD projekti raames valminud publikatsioonid on kätte saadavad internetiaadressil <https://blogit.utu.fi/hazard/publications/>.

Ülevaade HAZARD projekti raames Eesti sadamate riskhalduse kohastest töödest

Eestis on ohtlike ainete transport vähenenud aastatel 2008-2017 77% (Eurostat, 2019; Torstensson ja Ekwall, 2019). Eurostati (2019) andmetel ei ole Eestis antud kümnendil (2008-2017) ohtlike ainete transpordil õnnetusjuhtumeid esinenud, samas kui teistes uuritud riikides (Soome, Rootsi, Läti, Leedu, Saksamaa) oli toimunud ohtlike ainete transpordil 6-45 õnnetust. Torstensson ja Ekwall (2019) toovad suurte riikidevaheliste erinevuste põhjuseks erinevused riikide suuruses, transpordi tingimustes, õnnetustest teavitamises, erinevused õnnetuste definitsioonides ning aruandluse kohustuses.

Eesti sadamates tuleneb riskihaldamise kohustus peamiselt Kemikaaliseadusest ning ISO 3100 riskihaldamise standardist (Nagi jt, 2019). Kemikaaliseadusest tulenevad kohustused riskianalüüsiks rakenduvad ohtlikele ettevõtetele (nt. sadamaoperaatorid), lisaks on kohalikel omavalitsustel nõue riskianalüüsi omamiseks vastavalt hädaolukorra seadusele. Kui teistes uuritud Läänemere regiooni riikides on olulised erinevused kohalikul tasandil riskihalduse regulatsioonide rakendamises, siis Eestist pärit küsitletute hinnangul selliseid erinevuseid ei ole (Ahokas ja Laakso, 2017). Eestis on kriisireguleerimine pigem riikliku taseme küsimus (joonis 1), mis väldib erinevate osapoolte vahelist vastutuse killustatust ning kohalike omavalitsuste võim seisneb pigem kriiside ennetamises läbi planeeringute (Kallas, 2017). Siiski pakub väljakutseid riskihalduse ja ohutuse alaste õigusaktide erinevused Euroopa Liidu riikide vahel (Ahokas ja Laakso, 2017).

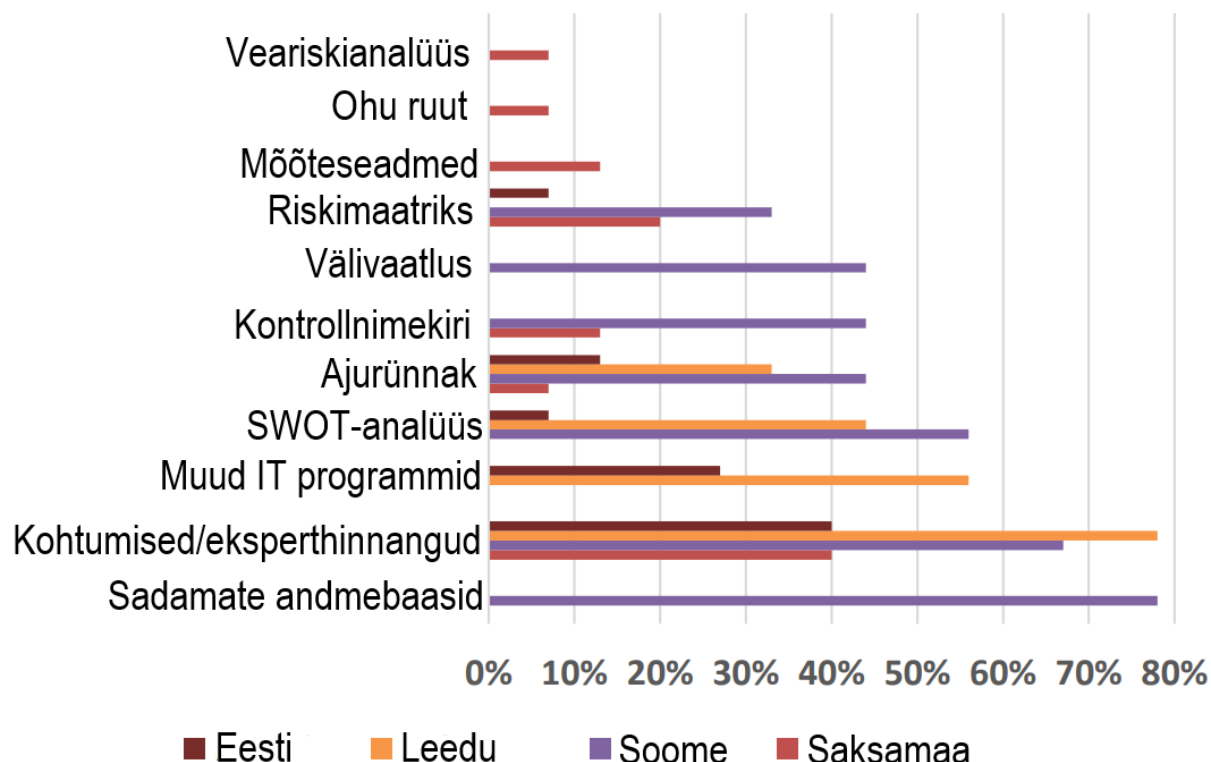


Joonis 1. Läänemere regiooni riikides kasutatavad riskihalduse nõuded (Nagi jt, 2019 põhjal)

Ahokas ja Laakso (2017) läbi viidud küsitluse tulemusena selgus, et tihti puudub sadamate huvigruppidel kindel teadmine, et milline osapool vastutab erinevates olusituatsioonides. Üks sellistes huvigruppides on kohalikud omavalitsused, kus sadamad asuvad. Kohalikel omavalitsustel kui elutähtsate teenuste osutajatel peavad olema elutähtsate teenuste toimepidavuse plaanid ja

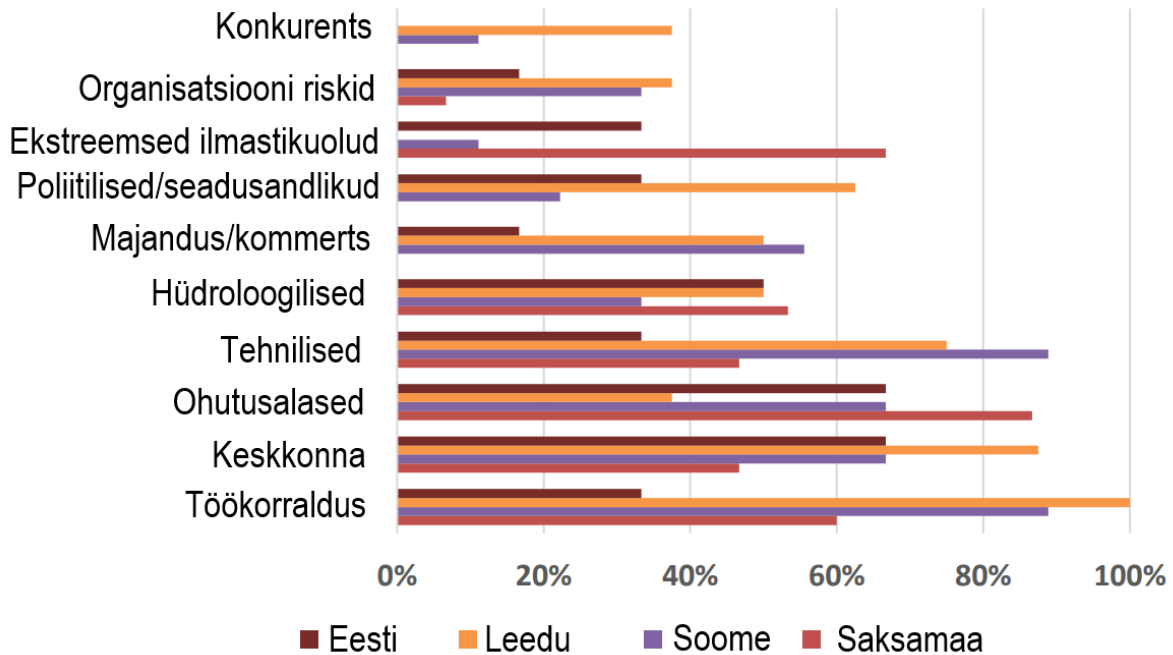
riskianalüüsid, samuti on kohalike omavalitsuste ülesandeks koostada evakuatsioonikohtade plaan (Kallas, 2017).

Kasutatavad riskianalüüsi meetodid erinevad riigiti (joonis 2). Eestis kasutatakse riskide realiseerumise tõenäosuste ja tagajärgede hindamiseks peamiselt riskimaatrikseid (Purre, 2018; Nagi jt, 2019). Eestis kasutatakse peamiselt viie punktilisi skaalasid riskide tagajärgede ning tõenäosuste hindamiseks, kus kõrgemad skaala punktid viitavad suuremale riski esinemise tõenäosusele ja riski tagajärgede tugevusele (Purre, 2018). Lisaks kasutatakse riskide hindamisel kohtumisi/eksperthinnanguid, IT-programme, SWOT-analüüse ja ajurünnakuid (joonis 2).



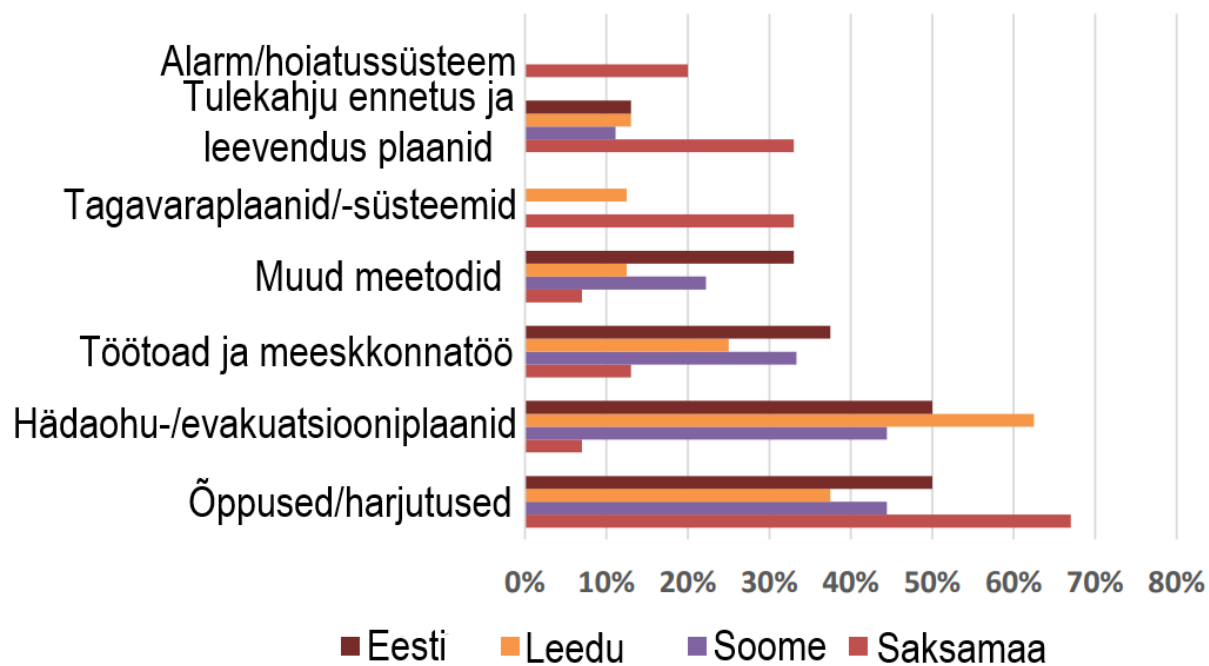
Joonis 2. Sadamates kasutatavad riskianalüüsi meetodid (Nagi jt, 2019 põhjal)

Muuga sadama operaatorite riskianalüüsid on sagedamini arvestatud riskiallikaks õnnetused naabruses olevates ettevõtetes, realiseeruvad keskkonnariskid ning kuritegevus (Purre, 2018; joonis 3). Rohkem on vaja tähelepanu pöörata küberriskidele (Ahokas ja Laakso, 2017). Üks võimalikest meretranspordiga seotud riskidest on naftareostused. Eesti Politsei- ja Piirivalveametil on kaks piirivalvelaeva, millel on avamere reostuse tõrjumise võimekus, lisaks on Veeteede Ametil kaks avamere võimekusega laeva, ranniku lähedaseks reostuse tõrjeks on olemas 17 õlikoorijat (skimmer) ning paaril kilomeetri jagu poome ja ankurdamisvahendeid ning naftakonteiner koos reostustõrje meeskonnaks vajalike vahenditega manuaalseks reostusetõrjeks rannast (Puruskainen, 2017). Sellise varustatusega sarnanetakse teistele Balti riikidele, samas kui suuremad Skandinaavia riigid on naftatõrje vahenditega enamal määral varustatud (Puruskainen, 2017), mida on võimalik vajadusel koondada HELCOM raamistiku lepete raames.



Joonis 3. Riskihalduses kaetud riskide tüüp ja ulatus riigiti (Nagi jt, 2019 põhjal)

Riskide leevendamise meetoditest olulised Eestis sagedased riskihalduse alased töötoad ja meeskonnatöö ning õppused ja harjutused (joonis 4). Suurõnnetuste ja –reostuse puhul on oluline olemasolevate vabatahtlike jõudude koondamine. Eestis on peamiseks selliseks ühenduseks Eesti Vabatahtlik Mere- ja Järvepääste, samuti on võimalik hõivata globaalseid organisatsioone nagu Eesti Skautide Ühing, Eesti Roheline Liikumine, Maailma Looduse Fond ning kohalikke organisatsioone (Eesti Looduskaitse Selts, Eestimaa Looduse Fond, kalureid ühendavad organisatsioonid ning Eesti Kalaliit) (Puruskainen, 2017). Ahokas ja Laakso (2017) töid välja, et ühtedeks olulisemateks probleemidest Läänemere regiooni sadamate riskihalduses on erinevate huvigruppide vaheline kommunikatsioon ning info liikumine erinevate huvigruppide vahel. Samuti on vajalik rohkem tähelepanu pöörata organisatsioonide välisele riskikommunikatsioonile (nt. hoiatussüsteemid) ning erinevate sadamate vahelisele koostööle (Ahokas ja Laakso, 2017).



Joonis 4. Riskide leevendamise meetodid ja vahendid (Nagi jt, 2019 põhjal)

Kasutatud kirjandus

Ahokas, I., Laakso, K. 2017. Communication and regulatory challenges in Baltic Sea region ports. Publications of the HAZARD Project, 15:2017.

Eurostat 2019. Transport of dangerous goods, updated 14/11/2018, appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=rail_go_dnggood&lang=en, accessed 14/2/2019.

Kallas, K. 2017. Õiguslik analüüs Muuga riskid. Publications of the HAZARD Project, 14:2017

Nagi, A jt. 2019. Current Status of Risk Management Process at Major Baltic Sea Region Seaports: An interview study. Publications of the HAZARD Project, 28:2019

Purre, A-H. 2018. Ülevaade Muuga sadama lääneosa käsitlevatest riskianalüüsides. Publications of the HAZARD Project, 19:2018 (EST) ja 20:2018 (ENG)

Purusainen, U-P. 2017. Voluntary oil spill response in the Baltic sea region. Publications of the HAZARD Project, 17:2017

Torstensson, H., Ekwall, D. 2019. Transport damage analysis of dangerous goods: State-of-the-art report for Baltic ports. Publications of the HAZARD Project, 29:2019