

## Eesti merestrateegia rollist meremajanduse arengus Läänemerel

Üleilmses mõttes on Läänemeri väike, kuid ta on maailmas üks suurimaid riimveekogusid (väikese soolsusega) ja seetõttu ökoloogiliselt ainulaadne. Läänemerel on suur tundlikkus erinevatest allikatest pärit saastuse suhtes ning suutmatust sellega toime tulla. Läänemerel on väga väike isepuhastusvõime, kõik, mis sellesse merre satub, jääb siia püsima aastakümneteks, sest veevahetus Taani väinade kaudu on hästi aeglane (Läänemeres vahetub kogu vesi hinnanguliselt 25–40 aastaga). Seetõttu vajab Läänemeri erilist kaitset.

Igal aastal veetakse mööda Läänemere laevateid üle 500 miljoni tonni lasti. Läänemere sadamate vahel kurseerib üle 50 reisiparvlaeva päevas. Üle 2000 laeva on Läänemeres iga päev, millest umbes 200 on tankereid.

Läänemere kaitset korraldavad Läänemere riigid koostöös. Koostöö aluseks on Läänemere merekeskkonna kaitse konventsioon ja selle rakendamiseks koostatud Läänemere tegevuskava.

Viimase paarikümne aastaga on just riikide koostöös õnnestunud Läänemere seisundi edasist halvenemist pidurdada. On näitajaid, mis viitavad juba olukorra paranemisele. Nt mõnede ohustatud liikide arvukuse taastumine, mõnede ohtlike ainete ja ka lämmastiku- ning fosforiheidete mõningane vähenemine.

Siiski on jätkuvalt üks olulisem mureküsimus eutrofeerumine ehk toitainete liigne sattumine merre – see põhjustab taimestiku vohamist ning mõjutab tugevalt loomastiku toitumis- ja elutingimusi. Tööstuse ja muu inimtegevuse tõttu jõuavad Läänemerre ohtlikud ained, seda reovee, õhu, põllumajandusliku äravoolu, laevatranspordi, sadamate ja avamererajatiste kaudu.

Et tagada keskkonnahoidlik mereline tegevus Läänemerel, tehakse HELCOMis tööd selle nimel, et jõustada ebaseaduslike merreheidete peatamiseks rahvusvahelisi nõudeid; et korraldada mereliiklus nii, et laevaõnnetuste arv ja laevaõnnetustega kaasnevad keskkonnariskid oleksid minimaalsed. Pingutatakse selle nimel, et korraldada ja parandada üldist reostustõrjevõimekust merel, rannikualadel ja sadamates viisil, mis võimaldaks nafta- ja keemiareostusele õigeaegselt ja adekvaatselt reageerida ning et oleks korraldatud laevadelt sadamates reovete vastuvõtt.

Läänemere-äärsed maad panustavad merekeskkonna kaitseks ka läbi ÜRO juures asuva Rahvusvahelise Merendusorganisatsiooni – IMO, mille peamiseks motoks on „Ohutu, turvaline ja efektiivne meresõit puhastel ookeanidel“.

Läänemere on IMO kuulutanud eriti tundlikuks merealaks, mida ohustab üha tihenev rahvusvaheline meretransport. Läänemeri on kuulutatud IMO poolt nii eripiirkonnaks MARPOL konventsiooni nafta ja prügi kohaselt, kui ka väävliühendite emissiooni kontrollipiirkonnaks. See tähendab, et Läänemerel tuleb kasutada oluliselt väiksema väävliisaldusega laevakütuseid.

Samuti on Läänemere-äärsed riigid esitanud IMO-le ettepaneku ka selliseks eripiirkonnaks, kus pööratakse erilist tähelepanu reisilaevade reoveele. Suurte reisi- ja kruisilaevade reovetega satub merre märkimisväärtes kogustes eutrofeerumist kiirendavaid toitaineid ehk fosforit ja lämmastikku. Oluline küsimus on juba aastaid olnud ka ballastveed, millega kanduvad edasi võõrliigid, mis on kasvav oht ka Läänemere keskkonnale.

2008. aastal vastu võetud merestrateegia raamdirektiivi kohaselt tuleb igal riigil välja töötada merestrateegia ja seda oma merealas ka rakendada. Seejuures peavad riigid arvestama ka seda, millist piiriülest mõju nende tegevus avaldab ja oluliselt piirama keskkonda kahjustavaid tegevusi. Strateegia põhieesmärgid on:

- kaitsta ja säilitada merekeskkonda, hoida ära selle seisundi halvenemine; ja
- hoida ära ja vähendada heiteid merekeskkonda.

Siiani on merekeskkonna tervist hinnatud kas erinevate või üksikute parameetrite kaupa, enamasti rannäärsetele merepiirkondadele keskendudes. Meredirektiivi rakendamine aga viib riigid kaasaegsele arusaamisele merekeskkonna seisundi hindamisest, mis sisaldab kompleksset integreeritud lähenemist, kus ühtmoodi peab olema hinnatud nii merekeskkonna seisundit iseloomustavad parameetrid ja tunnused, kui ka seda keskkonnaseisundit mõjutavad looduslikud ja inimtekkelised mõjurid.

Direktiiv toob välja 11 tunnust ehk teemat, läbi mille merealade keskkonnaseisundit hinnatakse ja sihte seatakse: bioloogiline mitmekesisus, võõrliigid, kalandus, toiduvõrgustik, eutrofeerumine, merepõhja häirimine, hüdroloogia muutus, saasteained vees, saasteained toidus, mereprügi ning müra ja energia.

Merestrateegia koosneb kolmest etapist, millest kaks esimest on käesolevaks hetkeks riikidel valmis:

- on koostatud merealade esialgne hindamine, on määratletud hea keskkonnaseisund ning on seatud hea keskkonnaseisundi saavutamiseks sihid ja nende mõõtmiseks vastavad indikaatorid;
- samuti on 15. oktoobri 2014 värskelt tähtajaga esitatud Komisjonile oma mereseire programmid,
- ja 2016 tähtajaga on vaja rakendada meetmekavad, et liikuda hea keskkonnaseisundi saavutamise suunas, eesmärgiga see saavutada aastaks 2020.

Mida parem ülevaade meil oma merealast on, seda paremini oskame seda ka kaitsta. Kuigi oleme juba teinud tulemuslikku tööd, ootab nii riiki kui ka iga ettevõtet ja elanikku suur töö veel ees.

Viimase kümne aasta jooksul on Eesti investeerinud veeseisundi parandamiseks üle 600 miljoni euro. Selleks on olulise panuse andnud reoveepuhastite rekonstrueerimine ja ajakohastamine, samuti jääkreostuse likvideerimine ja jäätmeheidlate likvideerimine ning sulgemine. Näiteks suleti Sillamäe jäätmeheidla, mis paiknes vahetult Soome lahe kaldal ja andis ligi kolmandiku Eesti lämmastiku koormusest Soome lahele.

Kaitseme merekeskkonda mitte inimese eest, vaid inimese jaoks. Kindlasti ei ole merekeskkonna kaitse eesmärgiks meremajanduse vaba Läänemeri, aga selleks, et ka tulevastel põlvedel oleks võimalik nautida merekeskkonda ja sellest tulenevaid hüvesid, tuleb meil oma merekeskkonda majandada keskkonnasäästlikult. Ja selleks on meremajanduses keskkonnakaitse tulemusel väga suuri samme tehtud tehnoloogiliste täiustamiste läbi.

Keskkonna hüvanguks võetavad nõuded peavad olema hästi põhjendatud, eriti kui see võib mõjuda pärssivalt plaanitavale majandustegevusele. Elukeskkonna ja tervise ning majandustegevuse ühele kaalukaussile/hindamisskaalale panemine on väga raske ülesanne. Keeruka hindamise juures tuleb lähtuda proportsionaalsuse printsiibist, mille kohaselt meetmete väljatöötamisel tuleb arvestada tegelike võimalustega, mis viiks seadusandja sobivuse ja vajalikkuse põhimõtteni.

Merel on palju anda, kuid ta tahab ka vastu saada.