

Muuga sadam

TALLINNA  SADAM

**Muuga sadama
sadamaalal asuvate ettevõtete
tegevusega seonduvate riskide hindamine
ja summaarne riskianalüüs**

Aruande sisu kokkuvõte



Tutvustus ja taust

Tallinna Sadam on aktsiaselts, mille omanik on Eesti Vabariik. Aktsiaseltsi Tallinna Sadam üldkoosoleku ülesandeid täidab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium majandus- ja taristuministri isikus.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium peab oluliseks Eesti transiidi ja logistika sektori arengut ning näeb sektori arengus olulist rolli AS-i Tallinna Sadam sadamatel, eriti Muuga sadamal. Muuga sadam on ühtlasi objektiks, mis on oluline Eesti sadamate toimimise, transiitkaupade teenindamise, kütustega varustamise ja ka raudteevee teenuse toimimise seisukohalt. Selle kaudu omab Muuga sadama toimimine otsust mõju kõigile sadama teenustest sõltuvatele ettevõtlikele valdkondadele. Nimetatud valdkondade tasakaalustatud arengu suunamine on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi pädevuses. Lisaks korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium muuhulgas hädaolukorra seaduse alusel sadamate toimimise, vedelkütustega varustamise ja raudteevee teenuse toimepidevust.

Arvestades AS-i Tallinna Sadam kaalukat tähendust kogu transpordi- ja logistikasektori arengule on oluline, et sadamate arendamine toimuks läbimõeldult ja ettevaatavalt, arvestades planeeritavate tegevustega kaasnevat võimalikke hädaolukordi, õnnetus- ning keskkonnanriske. Nendega arvestamine on tänapäevase sadama toimimise ja arengu planeerimise lahutamatu osa.

AS-i Tallinna Sadam koosseisu kuuluvad Muuga sadam, Paldiski Lõunasadam, Vanasadam, Paljassaare sadam ja Saaremaa sadam. Muuga sadam paikneb kolme erineva kohaliku omavalitsuse – Viimsi valla, Jõelähtme valla ja Maardu linna – territooriumil.

Muuga sadam on Eesti suurim kaubasadam. Muuga sadama akvatooriumi sügavus ulatub 18 meetrini, mis võimaldab teenindada kõiki Taani väinu läbivaid laevu. Tänu oma soodsale asukohale ning heale raudtee- ja maanteeühendusele sisemaaga on Muuga sadamal oluline osa Eesti transiitkaubanduses. Muuga sadama kaubakäive moodustab umbes 80% kogu Eesti sadamaid läbivast kaubamahust.

Muuga sadam on ligikaudu 578 ha suurune terminale ja infrastruktuuri hõlmav tööstusala. Muuga sadam ise ohtlike ega suurõnnetuse ohuga ettevõtete hulka ei kuulu, kuid hetkel tegutseb sadama territooriumil viis A-kategooria, üks B-kategooria suurõnnetuse ohuga ja üks ohtlik ettevõtte. Kehtestatud ja algatatud planeeringutega on kavas veel mitme ohukategooriaga käitise rajamine.

Muuga sadamasse uute operaatorite lisandumisega ning sadamaala laiendamisega on järjest enam hakatud tõstatama küsimusi seoses sellega, kui palju on võimalik Muuga sadama tegevust laiendada nii olemasoleva sadamaala intensiivsema kasutuselevõtu kui ka uutele aladele laienemisega. Küsimus on sadamas tegutsevate käitiste vastas- ja koosmõjudest ning sadamategevuse mõjust ümberkaudsetele aladele, sealhulgas elamupiirkondadele. Lisaks valdkonnapõhisele mõjule võib Muuga sadamasse koondunud ettevõtete tegevus omada ruumilist mõju ümbritsevale loodus- ja elukeskkonnale.

Eesmärk ja käsitusala

Tunnetades üldsuse vähest teadlikkust Muuga sadama kui terviku ohtudest ning ennetades ebakompetentsete analüüside ja seisukohtade avaldamist, algatas AS Tallinna Sadam 2011. aasta novembris koostöös Sisekaitseakadeemia kriisireguleerimise ekspertidega Muuga sadamas tegutsevate ettevõtete koos- ja vastasmõjude riskide hindamiseks summaarse riskianalüüsi

lähteülesande koostamise. Valminud summaarse riskianalüüsi lähteülesanne kooskõlastati Tehnilise Järelevalve Ameti ja Päästeametiga.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium esitas 21.03.2012 oma kirjaga nr 25-1/12-00387001 AS-ile Tallinna Sadam täiendavalt ootused ja juhtnöörid planeeritava riskianalüüsi sisule ja tulemusele, mille kohaselt oli vajalik koostada summaarne riskianalüüs, mis hindab Muuga sadama territooriumil tegutsevate ettevõtete tegevusega seotud riske nende koosmõjus kumulatiivselt ning tegevuste ruumilist mõju sadamaga piirneval alal.

Summaarne riskianalüüs on lisaks sadama arengu paremale planeerimisele väärtuslikuks sisendiks nii Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile kui ka omavalitsustele kohaliku omavalitsuse korralduse seadusest tulenevate ülesannete täitmiseks. Antud ülesande täitmiseks esitas AS Tallinna Sadam lähteülesande Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile kooskõlastamiseks ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vastav kooskõlastus anti 24. 05.2012.

AS Tallinna Sadam ja Viimsi valla, Jõelähtme valla ja Maardu linna kokkupuuteteemade käsitlemiseks on alates detsembrist 2010 ellu kutsutud ümarlaud. Ümarlaual osalevad kohaliku omavalitsuse juhid ning sadama juhatus. Riskianalüüsi lähteülesanne edastati kohalike omavalitsuste esindajatele arvamuse avaldamiseks 13.03.2012 toimunud ümarlaual. Plaanitava riskianalüüsi teemadel toimus arutelu lisaks 09.04.2013 Tallinna Sadama ja Muuga sadama lähipiirkonna külavanemate ümarlaual.

Riskianalüüsi kõikehõlmavuse, põhjalikkuse ning objektiivsuse tagamiseks moodustati riskianalüüsi läbiviimise koordineerimiseks töögrupp järgmises koosseisus:

1. Tehnilise Järelevalve Amet

Kemikaali ja mäetööde osakonna peaspetsialist kemikaalide käitlemise alal Sirje Arus,
Kemikaali- ja mäetööde osakonna juhataja Kaimar Eilo,
Tööstusohutuse teenistuse juhataja – peadirektori asetäitja Kaur Kajak.

2. Päästeamet

Päästeameti kriisireguleerimise osakonna analüüsi ja planeerimise talituse peaspetsialist Kady Danilas,
Põhja Päästkeskuse kriisireguleerimise büroo juhtaja Marek Danilson.

3. Veeteede Amet

Ohtliku lasti talituse vaneminspektor Jaak Arro.

4. AS Tallinna Sadam

Sadamaohutuse osakonna juhataja Siiri Lõhmus,
Kvaliteedi- ja keskkonnajuhtimise osakonna juhataja Ellen Kaasik,
Infrastruktuuri arenduse osakonna peaspetsialist Kärt Madiberk.

Töögrupi liikmetele oli tagatud riskianalüüsi läbiviimise protsessi jooksul juurdepääs kõigile töömaterjalidele ning töögrupi koosolekud on protokollitud. Töögrupi tööd juhtis AS Tallinna Sadam sadamaohutuse osakonna juhataja Siiri Lõhmus.

Avatud hanke hanketeade riskianalüüsi koostaja leidmiseks avaldati riigihangete registris 01.10.2012. Pakkumuste esitamise tähtajaks laekus 4 pakkumust, hankeleping sõlmiti OÜ-ga E-Konsult.

Metoodika

Suurõnnetuste ohu kontrolli all hoidmine Euroopa Liidus on käsitletud nn Seveso direktiividega. Esimene neist võeti vastu 1982. aastal. Sellega kohustatakse liikmesriike tagama, et kõik direktiiviga hõlmatud ettevõtjad võtaksid meetmed suurõnnetuse ärahoidmiseks. Ettevõtjaid, kes kasutavad teatavast künnisest suuremas koguses ohtlikke aineid, peavad mh koostama suurõnnetuse riskianalüüsi, peavad korrapäraselt teavitama elanikkonda, keda õnnetus võib mõjutada ning, neil peab olema ohutuse tagamise süsteem ja ettevõttesisene hädaolukorra lahendamise plaan. 1. juunil 2015. aastal jõustuv Seveso III direktiiv ei sisalda märkimisväärselt uut või teistsugust regulatsiooni kui sellele eelnev Seveso II direktiiv. Eelkõige tingis uue Seveso direktiivi väljatöötamise vajadus viia regulatsioon kooskõla ÜRO keemiliste ainete rahvusvahelise klassifikatsiooniga, mis on kajastatud Euroopa Parlamendi Ja Nõukogu määruses (EÜ) nr 1272/2008 ehk nn CLP määrus. Muuga sadamas CLP määruse põhjal klassifitseeritud ettevõtete kategooriad ei muutu. Muuga sadama summaarse riskianalüüsi koostamisel on Seveso III direktiivi ja CLP määruse sätetega arvestatud.

Eestis toimub ohtlike ja suurõnnetuse ohuga käitiste planeerimine kemikaalseaduse (Kems) § 14 järgi, mille kohaselt kohaliku omavalitsuse üksusel tuleb arvestada suurõnnetuse ohuga ettevõttest lähtuva riskiga üld- ja detailplaneeringute koostamisel ja kehtestamisel ning ehituslubade väljastamisel. Eestis ei ole ohtlike ja suurõnnetuse ohuga ettevõtetele ühtset riskianalüüsi koostamise metoodikat. Erinevaid metoodikaid ja juhendmaterjale on avaldatud Tehnilise Järelevalve Ameti koduleheküljel.

Summaarse riskianalüüsi (edaspidi: *Töö*) koostamise ühtne metoodika puudub seni kogu Euroopas. Eestis *Töö* eesmärgi kohaseid summaarseid riskianalüüsi tööstusaladele koostatud ei ole ning vastava metoodika koostamisega teadaolevalt ei ole tegeletud.

Muuga sadama summaarse riskianalüüsi üheks aluseks võeti seal tegutsevate ohtlike ja suurõnnetuse ohuga käitiste riskianalüüsid hinnatud õnnetustsenaariumid, nende tõenäosus, tagajärjed ja leviulatused. Vajalikud alusandmed koguti Muuga sadama operaatorfirmadelt Tehnilise Järelevalve ja Päästeameti kooskõlastatud riskianalüüside põhjal 2014. aasta veebruarikuu seisuga.

Täiendavalt Seveso direktiivi nõuetele võeti *Töös* arvesse ka ohtlike kemikaalide transportimisest tulenevad riskid ja ettevõtete, kellel ei ole riskianalüüsi koostamise kohustust, tegevusest tulenevad riskid. Arvestati kõigi sadama territooriumil kehtestatud ja menetluses olevate planeeringutega.

Doominoefekti mõistet on Seveso direktiivides küll käsitletud, kuid mitte üheselt defineeritud. Euroopa Komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskuse uuringu põhjal on doominoefekt ettevõtte tootmisterritooriumi piire ületav ning naaberettevõtet/ettevõtteid haarav suurõnnetus kas samaväärses või raskemas mahus. *Töös* on nendest kriteeriumitest doominoefekti käsitlemisel lähtutud.

Doominoefekti ohu hindamisel kasutati kahjustuskriteeriumide analüüsi. Selleks määrati kindlaks esmased sündmused, mis võivad seadmeid ja rajatisi kahjustada. Seejärel identifitseeriti seadmed ja rajatised, mis võivad ohtliku väljundi tagajärjel kahjustatud saada ning põhjustada uusi ohtlikke sündmusi.

Järeldused ja soovitused

Kõigil Muuga sadamas tegutsevate ohtlike ja suurõnnetuse ohuga ettevõtetel on koostatud riskianalüüsid ning kõik riskianalüüsid vastavad Vabariigi Valitsuse 17.02.2011 määruse nr 28 peamistele nõuetele. Pädevad asutused on kõik viidatud riskianalüüsid läbi vaadanud ja kiitnud need heaks. Riskianalüüsid on kasutatud erinevaid meetodikaid ja põhimõtteid. Riskianalüüsid kasutatavad suurõnnetuste tõenäosuste ja tagajärgede hindamise kriteeriumid on varieeruvad. Seetõttu on samadele või sarnastele tähistele vastavad hinnangud oma sisult erinevad. Eesmärgipärase tulemuse saavutamiseks ühtlustati ettevõtete hinnatud tõenäosuste ja tagajärgede väärtused ning vajadusel arvutati ringi ohualade ulatused. Töö tulemusena on olemasolevate ettevõtete riskid, nende tõenäosused ja ohualad hinnatud ja kaardistatud ka kumulatiivselt ning antud soovitused vajadusel lisatoimingute läbiviimiseks.

Riskid ja ohualad

Muuga sadamas 2013. aastal käideldud ohtlikest kemikaalidest olid 95% põlevvedelikud (rasked kütteõlid), mis kergesti ei sütti. Sellest tulenevalt saab väita, et valdav osa läbi Muuga sadama veetud naftasaadustest on vähemohhtlikud. Tuleohtlikud vedelikud on näiteks bensiin, toornafta ja diislikütus. Need koos ammooniumnitraadiga moodustasid kokku ca 4% viimastel aastatel käideldud ohtlikest kemikaalidest.

Naftasaadused

Naftasaadusi käitlevates käitistes on Kõige tõenäolisemaks suurõnnetuseks on hinnatud lekke ja keskkonnareostuse tekkimine. Põlengu korral on inimesi ohustav soojuskiirguse tase hinnatud kuni 185 meetrini. See ulatub üle käitise tootmisterritooriumi piiri naaberkäitiseni, kuid Muuga sadamat ümbritsevate elamualadeni inimesi ohustav soojuskiirguse ohuala ei ulatu. Ohualas viibivad töötajad on saanud spetsiaalse ettevalmistuse ohutuse tagamiseks ja ohuolukordades käitumiseks. Ammooniumnitraat

AS-i DBT riskianalüüsis on ammooniumnitraadi kuppellao plahvatuse tõenäosust hinnatud väga väikeseks, sest ettevõtte on rakendanud kõik asjakohased meetmed õnnetuse tekke vältimiseks. Väga väikene tõenäosus tähendab, et üks õnnetus võib toimuda kümne tuhande või rohkema aasta jooksul. Inimesi ohustava ülerõhu ohuala on 1036 meetrit ning see hõlmab valdava osa Muuga sadama lääneosast ja ulatub Muuga sadamat ümbritsevate elamualadeni. Ohualas viibivad töötajad on saanud spetsiaalse ettevalmistuse ohutuse tagamiseks ja ohuolukordades käitumiseks. Lõhkematerjal

Lõhkematerjali sisse- ja väljavedu toimub Lõhkematerjaliseaduse alusel Tehnilise Järelevalve Ameti poolt väljastatava loa tingimuste kohaselt. Muuga sadama kaudu veetava pürotehnika sisseveolubade arv ja veetavad kogused on aja jooksul märgatavalt suurenenud. Lõhkeainet viimastel aastatel läbi Muuga sadama veetud ei ole, kuid väljastatud ja kooskõlastatud veolubade põhjal oleks see võimalik. Ohtlike ainete lühiajaline ladustamine ja laadimine ohukategooriat mitteomavate ettevõtete poolt toimub Muuga sadama keskosas, kus ohtlike ja suurõnnetuse ohuga ettevõtteid ei ole. Samuti ei jää neid veokite marsruudile Muuga sadamast väljasõidul. Seetõttu ei põhjusta selline väikeses mahus ohtlike ainete transiit ohukategooriaga käitistele olulist välist ohtu ega suurenda dominoefekti tõenäosust Muuga sadamas. Kui need ained mahalaadimise või väljaveo protsessi käigus satuvad soojuskiirguse või ülerõhu kriitilise väärtuse mõjualasse, siis võivad need olenevalt aine omadustest siiski reageerida. Praktikas on laadimise ja väljaveo protsessid suurõnnetuse ohu või toimunud õnnetuse korral asjakohaste kaitsemeetmetega välistatud.

Sadamaala logistika

Muuga sadama raudteel on 8 ülesõitu, mida läbivad ohtlike kemikaalide raudteeveod. Nendest kahel ristuvad ohtlike kemikaalide raudtee- ja autoveod. Ohu vähendamiseks on ülesõidud hea nähtavusega, liikumiskiirused on piiratud nii raudteeveeremil kui autodel, tihedama liiklusega kohad on reguleeritud fooridega, mujale on paigaldatud vastavad hoiatavad liiklusmärgid jms, talvel toimub operatiivne teehooldus. Töö käigus hinnati Muuga sadama sadamaalal raudteeülesõitudel ohtlike kemikaale vedava rongi ja veoki kokkupõrke ning raudteeveeremi muude õnnetuste tõenäosust kvantitatiivsel meetodil. Selgus, et kõige suurema tõenäosusega võib toimuda leke ja keskkonnareostus Muuga kaubajaamas. Sellise õnnetuse tõenäosus eeldusel, et Muuga kaubajaam töötaks maksimaalse läbilaskevõimega on suurem kui 1 võimalus 10-st, et õnnetus leiab aset aasta jooksul. Muuga kaubajaamal on olema piisav võimekus niisuguste õnnetuste tagajärgede likvideerimiseks. Ohtu inimeste elule või tervisele niisugused lekked kaasa ei too.

Kavandatavad tegevused

Muuga sadama arengut kavandatakse nii olemasoleva sadamaala intensiivsema kasutuselevõtu kui ka uutele aladele laienemise teel. Uue kaubagrupina Muuga sadamas on kavandatud veeldatud maagaasi (LNG) ja vedelgaasi (LPG) käitlemine sadama idaosas. Oma füüsikaliste ja keemiliste omaduste tõttu on LPG käitlemine oluliselt ohtlikum kui LNG käitlemine, sest õnnetuse tekkimise tõenäosus on suurem.

Hetkel koostatavate nn. Lonessa ja Vesta detailplaneeringutega kavandatavate käitise väljaehitamine ei too kaasa naftasaaduste käibemahu kasvu, sest transiiditerminalide tegevussuund on hoiustamisteenuste pakkumine. Suurim erinevus olemasoleva olukorraga võrreldes on naftasaaduste ladustamiskoguses ja ladustatava ala ulatuses. Ohtlike kemikaalide hoiustamismaht suureneks. Nende käitiste inimestele ja ehitistele ohtlikud alad jäävad Muuga sadama piiridesse.

Doominoefekti tekkimine

Naftasaadusi käitlevates käitistes võib doominoefekti põhjuseks olla valliala põleng. Selle soojuskiirguse ohuala ulatub Muuga sadamas naaberkäitise mahutipargini kolmes kohas. Doominoefekti tekkimise tõenäosus saab olla sama suur või väiksem, kui algsündmuse tekkimise tõenäosus. Valliala tulekahjude tõenäosus on hinnatud väikeseks. See tähendab, et õnnetuse tekkimise tõenäosus on üks kord tuhande kuni kümne tuhande aasta jooksul. Planeeritavate naftasaaduste käitiste ohualad naaberkäitise mahutipargini ei ulatu ja doominoefekti ei põhjusta.

Ammooniumnitraadi käitlemisel on doominoefekti tekkimise tõenäosust hinnatud väga väikeseks. Ammooniumnitraadi kuppellao plahvatus võib deformeerida naftasaaduste mahuteid, nende konstruktsioone, kaitsevalle ja viia rivist välja kaitsemeetmed. Kui purunemine tekitab sädemeid, siis võivad need olla tuleohtlikele naftasaadustele süüteallikaks. Halvimal võimalikul juhul oleks doominoefektiga haaratud valdav osa Muuga sadama lääneosa ettevõtetest ja Muuga sadamat ümbritsevatest elamualadest 28 kinnistul. Sellise olukorra tekke võimaluse tõenäosus on vaid üks kord 10 000 -100 000 aasta jooksul.

Veeldatud gaase käitlevates käitistes sadama idaosas võib doominoefekti põhjustada nii soojuskiirgus kui ülerõhk. Doominoefekti tekkimise tõenäosus vajalike kaitsemeetmete rakendamisel on väga väike.

Doominoefekti tekkevõimaluse vältimiseks on Töös toodud konkreetsed soovitused. Peamine neist on ühtsete tegevusjuhiste väljatöötamine, et hoida ära naaberkäitises toimunud algsündmuse eskaleerumine doominoefektiks. Selleks vajalikud tegevused võivad olla näiteks laadimisoperatsioonide peatamine, kemikaalide rongi- ja autovedude ohualasse sisseveo peatamine, töötajate varjumine või evakueerumine jms. Selle eelduseks on käitiste omavahelise varajase hoiatamise süsteemi sisuline ja efektiivne toimimine. Doominoefekti tõenäosuse suurenemise vältimiseks tuleb kaaluda plahvatusohtlikke kemikaale (lõhkeained ja pürotehnika) ning veeldatud gaase käitlevate ehitiste ja rajatiste kavandamise lubatavust AS-i DBT ehitistele eriti ohtliku ülerõhu väärtuse 0,35 bar ohualasse.

Riskimaatriks

Riskide talutavuse hindamiseks koostati Töö käigus riskimaatriks. Riskimaatriks on võrdlustabel, kus hinnatakse suurõnnetuste tagajärgede ja tõenäosuste suhet. Selle tulemusena selgub suurõnnetuste riski tase - kas madal, keskmine või kõrge risk.

Kõrgel, ehk mitteaktsepteeritaval tasemel riske Muuga sadamas ei tuvastatud. Suurem osa Muuga sadamas tekkida võivaid suurõnnetusi on keskmise ehk talutava tasemega. Nende hulka kuulub nii õnnetusi, mille tekke tõenäosus on suurem, aga tagajärjed kergemad kui ka õnnetusi, mille tagajärjed oleksid rasked, aga tõenäosus on väike. Keskmise tasemega riskide ennetamiseks ja tagajärgede leevendamiseks tuleb jätkuvalt planeerida ressursse ja korraldada õppusi. Madala tasemega on peamiselt auto- ja raudteetranspordi riskid mis on tegevusjuhistega hästi reguleeritud. Nende puhul lisatoiminguid vaja ei ole.

Muuga sadama sadamaala riskide taseme edasiseks haldamiseks on vaja analüüsida operaatorite ja sadama poolt loodud ohutussüsteemi osade integreerimise võimalusi ning võimalusel rakendada ühised kaitsemeetmed. Nendeks võivad olla näiteks teavitussüsteemid, evakuatsiooniplaanid ja muud tegevusjuhised. Samuti tuleb tagada kõikide doominoefekti ohualas töötavate ja elavate isikute teadlikkus käitumisest suurõnnetuse puhul. Selleks tuleb jätkata regulaarseid teabepäevi ja ühisõppusi.

Tööriist planeeringuteks

Töö tulemused on üheks sisendiks kohalikele omavalitsustele, riigiametitele, ekspertidele ja teistele sarnastele isikutele uute arenduste planeerimisel ja tegevuslubade väljastamisel sealhulgas uue suurõnnetuse ohuga ettevõtte asukoha valikul, olemasoleva suurõnnetuse ohuga ettevõtte tegevuse laiendamisel või tootmise suurendamisel ning suurõnnetuse ohuga ettevõtte ohualasse jääva maa-ala planeerimisel või sinna ehitise kavandamisel.

Ohtlike ja suurõnnetuse ohuga käitiste planeerimine toimub kemikaaliseaduse § 14 järgi, mille kohaselt kohaliku omavalitsuse üksusel tuleb arvestada suurõnnetuse ohuga ettevõttest lähtuva riskiga üld- ja detailplaneeringute koostamisel ja kehtestamisel ning ehituslubade väljastamisel. Seega tuleb ohtliku ja suurõnnetuse ohuga ettevõtte riskialasse ükskõik millise tegevuse planeerimisel ja ehitamisel (iseäranis elamualade, lasteasutuste, haiglatega jne) arvestada suurõnnetuse ohuga ettevõttest lähtuvate riskidega.

AS-i Tallinna Sadam roll riskide juhtimisel

AS Tallinna Sadam osutab Muuga sadamas sadamateenuseid vastavalt Sadamaseadusele, Sadama eeskirjale, Muuga Vabatsooni töökorraldusele ja muudele Muuga sadama tegevust reguleerivatele normidele. Sealjuures on sadam rakendanud turvalisuse tagamiseks terve rea tegevusi ja meetmeid.

Kõik AS-i Tallinna Sadam sadamates tegutsevad isikud on kohustatud täitma turvalisuse nõudeid, mis tulenevad sadamaseadusest ja Veeteede Ameti poolt kooskõlastatud Muuga sadama turvalisuse plaanist. Turvameetmete eesmärgiks on kuritahtlikust tegevusest tingitud hädaolukordade ärahoidmine ja turvaintsidentideks valmisolek. Üheks kuritahtlikust tegevusest tekkivate turvaintsidentide ärahoidmise meetmeks on ka kasutusele võetud kaitsemeetmete avaldamine vaid selleks vastavat vajadust omavatele isikutele.

Konkreetsed ennetusabinõud hõlmavad laevade ja sadamarajatiste juurdepääsurežiimi, turvaolukorra jälgimist, lasti ja laevavarude kontrolli, personali koolitust turvalisuse küsimustes ja vastavate õppeharjutuste läbiviimist. Juurdepääs sadamaalale on toimub AS-i Tallinna Sadam poolt kehtestatud korra alusel. Sadamasse sisenevad isikud ja sõidukid registreeritakse. Kõrvalisi isikuid sadamaalale ei lubata. Sadamaala on mehitatud ja tehnilise valve all.

Töö tulemustest lähtuvalt täiendatakse AS-i Tallinna Sadam rolli ohtlike ja suurõnnetuse ohuga ettevõtete ohutusalase tegevuse koordineerimisel, ühtlustamisel ja kontrollimisel. Selleks töötatakse välja ja juurutatakse ühtsed soovituslikud kriteeriumid suurõnnetuste tõenäosuste ja tagajärgede hindamiseks Muuga sadamas ning meetmed naaberkäitiste ja Muuga sadama tegelike oludega paremaks arvestamiseks. Lisaks töötatakse välja ühtsed tegevusjuhised kõikvõimalike algsündmuste doominoefektiks eskaleerumise vältimiseks, ühtsed kaitse ja teavituse meetmed seal kus neid veel ei ole, sadama alalt evakueerumise skeemid erinevas asukohas toimunud suurõnnetuste puhuks ja tegevuskava ohtlike kaupade ja lõhkematerjalide käitlemise paremaks korraldamiseks. Ohtlike ja suurõnnetuse ohuga ettevõtete lisandumisel või tegevuste muutmise korral ajakohastatakse ka Muuga sadama summaarset riskianalüüsi.

Kuna ohtlike ja suurõnnetuse ohuga ettevõtetele ühtset riskianalüüsi koostamise metoodikat ei ole, peab korrektse riskianalüüsi koostamiseks metoodika valik lähtuma konkreetse hinnatava piirkonna eripärast, pädeva asutuse juhtnõõridest ja olema piirkonna ettevõtetele ühtne.

Töös kasutatavad andmed ning analüüsi aruanne on vastavalt Avaliku teabe seadusele juurdepääsupiiranguga dokumendid, kuna sisaldavad andmeid elutähtsa teenuse riskianalüüsi ja toimepidevuse plaani puudutava teabe (avts §35 lg1 p18(1)) ning teabe turvasüsteemide, turvaorganisatsiooni või turvameetmete kirjelduse kohta (avts §35 lg1 p9).

