



Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEES

VEETE W E E W E E E

Nr. 2 (975)

Reede, 3. veebruar 1995

Hind 2 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Sadamajuhi jutul lk. 2
- ☛ Rääkigem rahast ja kindlustamisest lk. 4-5
- ☛ Nemad teevad uudiseid lk. 6
- ☛ Ahvenamaa lugusid II lk. 7
- ☛ Kas meremees käib kirikus lk. 7

Avati Rootsi Meresõidu- ameti esindus — projekti- kontor



25. jaanuaril avas **Rootsi Meresõidumeti** oma esinduse Tallinnas, nimetades selle projekti-kontoriks. Selle pidulikuks avamiseks oli Rootsist erilennukiga kohale tulnud esinduslik delegatsioon: Rootsi transpordi- ja sideminister **Ines Uusmann**, Rootsi Meresõidumeti peadirektor **Kaj Janérus** ja rahvusvaheliste projektide direktor **Willand Ringborg** ning teised kolleegid. Kohal oli ka Rootsi suursaadik **Lars Grundberg**. Eesti poolt olid kohal teede- ja sideminister

Andi Meister, ministriumi asekancler **Allan Sepp**, Eesti Veeteede Ameti peadirektor **Kalle Pedak** ning palju merendustegelasi.

Projekti-kontori on asutanud Rootsi Mereadministraatsioon ja Eesti Veeteede Ameti ühiselt. Sellele on eelnenud mitmeaastane koostöö, meenutas **Willand Ringborg**. Juba 1990. aastast peale hakkasid Rootsi kaudu Tallinna jõudma näiteks Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO materjalid. Poliitiliste olude muutudes are-

nes ka koostöö ja nütteks on jõutud selleni, et Rootsi Meresõidumeti ning Eesti Teede- ja Sideministriumi vahel on sõlmitud leping tehnilise arengu ja investeerimise toetamiseks. Seda toetab finantsiliselt BITS, Rootsi Välisministriumi juures asuv fond.

Tallinna kontoris hakkavad tööle, õigemini nad juba olid tööl, **Sten Lewander**, kes on sõitnud pikka aega kaptenina reisiparvlaevadel, ning **Tage Tirén**, kes on olnud Rootsis peainspektor (laevanduses loomulikult). Nemad kaks hakkavad tööd tegema siin kohapeal, peredki on kaasas. Kontori loomise eesmärk ei ole ainult Eestis töötamine, vaid ka tegevuse laiendamine ning tihendamine Lätis ja Leedus, seega kogu Baltikumis.

Mida tehakse? Põhiline on koolitus ning peamiseks peaksid kujunema meresõidu ohutuse ja keskkonnakaitse probleemid. Koostööplaanis on ka Paldiski Meretehase ümberkujundamine tsiviiltoodangut andvaks ettevõtteks (seal on juba algust tehtud). Loodetakse nõu ja jõuga abiks olles Eesti mereohutusalast järelevalvesüsteemi arendada ning tegevus kooskõlla viia rahvusvaheliste konventsioonidega. Meresõidu ohutus eeldab ka korras mereteid, navigatsioonimärke, ohutuid sissepääse

sadamatesse. Koostöös meie hüdrograafidega on plaanis meremärgistuse täustamine, aga ka Paldiski sadama sissepääsukanali puhastamine. Huvi Paldiski vastu on rootslastel juba pikka aega, suursaadik **Lars Grundberg** põhjendas seda ka teatud nostalgilaga selle kui varasema rannarootslaste asuala tõttu.

Üks tegevussuund, kus veel abi tahetakse pakkuda, on seadusandluse väljatöötamine ning täiendamine. Rahvusvahelise merendusühiskonnaga liitumine eeldab selle reeglite ning tavade kohanemist. Tõhutult suur hulk seadusi, konventsioone ning muud dokumentatsiooni vajab kas koostamist, kohandamist või läbitöötamist ning naabritel on selles pikemaajalisem kogemus.

Ootuspärane on see, et suurt tähelepanu lubati pöörata MRCC, merepääste koordineerimiskeskuse väljaarendamisele, sest kuigi meil on see olemas, on arenguruumi sealgi.

Kaj Janérus kinnitas, et ka siis, kui "Estonia" katastroofi ei oleks toimunud, oleks viie aasta eest alustatud koostööd jätkatud, kuid see õnnetus tõestas veelkord mõlemale poolele koöperatsiooni vajadust. Samuti kinnitas minister **Andi Meister**, et see

lähendas kaht maad rohkem koos tegutsema.

Veeteede ameti peadirektor **Kalle Pedak** meenutas varasemat koostööd ning teatas, et praegune on juba viies alaprojekt, mille kallal kahe maa merendusadministraatsioonid töötavad. See puudutab valdkondi, mis on meile kõige väärtusamad. Ta teatas ka lahti meremärgistuse uuendamise vajaduse sisulise osa, et ei jääks ka mitte-spetsialistile päris arusaamatuks, mida nad jälle pea peale pöörata tahavad.

Pressikonverentsil küsiti minister **Ines Uusmannilt** suhtumist "Estline" monopoolsesse seisundisse, kuid ta vastas, et valitsuse liikmena ta seda ei kommenteeri, sest Rootsi valitsus ärises ei sekku. Sama seisukohata toetas minister **Meister**. Pr. **Uusmann** toonitas, et Rootsi uus valitsus on rõõmus, et ülemereriikidega on olnud hea koostöö ning lubas, et see jätkub. Peopere-meheks olnud **Kaj Janérus** ütles meremehe otsekombel, et vaba meresõit on alati olnud parim kommunikatsioonivõimalus, mis viib üksteisemõistmisele ning koostööle. Selle sümbolina sidusid kaks ministrit kahe riigi lipuvärvides lindid kokku ja kuulutasid kontori avatuks.

Reet Naber
Madli Vitismanni fotod



Asjaosalised (vasakult) **Willand Ringborg**, **Tage Tirén**, **Sten Lewander**, **Ines Uusmann**, **Andi Meister** ja **Lars Grundberg**.

Eesti Meremuuseumi teaduskonverents muuseumi 60. aastapäeva tähistamiseks



21. veebruaril (osavõtjate registreerimine kella 10-st, ettekanded kella 11-st) ja 22. veebruaril (kella 10-st) ajalooinstituudi saalis, Tallinn, Rütli 6

Ettekanded on nii muuseumi oma teadureilt (8) kui väljastpoolt (5), need käsitlevad merendusajaloo eri valdkondi alates esiajaloolistest veetik-lusvahenditest kuni käesoleva

sajandini. Direktor **Ants Pärna** teeb ülevaate muuseumi viimaste aastate tegevusest.

Teise päeva pärastlõunal saab külastada muuseumi filiaale — ajaloolisi laevu.

Konverentsi ajaks on Meremuuseumi majas uus, nn. **tulmenäitus**, kus väljas palju huvitavat sellest materjalist, millega muuseumi fondid on viimastel aastatel täienenud.

Sadamajuhi jutul

RE Tallinna Sadam peadirektor ENN SARAP, mida tituleeritakse ettevõtte moodundun aastatöö kohta?

Ei tahaks sadamale anti-reklaami teha. Tagasiminekul on kahtlemata objektiivseid põhjusi. 1993. aastal veeti läbi Muuga Sadama 4,7 miljonit tonni teravilja, 1994. aastal oli see arv 2,7 miljonit. Venemaa lihtsalt ei vea enam nii palju vilja sisse, ja see ei sõltu sadamast. Sadam otsib teraviljale alternatiivi, kuid selle kaotust pole seni suudetud veel kompenseerida. Üks Muuga terminaal ehitati Venemaaale veetava vilja, teine Kuuba tsitruseliste jaoks. Just Muuga teeb meile suurimat peavalu, ega me asjata tegele laenuvõimaluste otsimisega, et see sadam välja ehitada, nii et seda saaks efektiivsemalt rakendada. Infrastruktuur on seal ju siiski päris korralik. Ja pole ka veel inimest leidnud, kes päriselt oskaks öelda, missugune see alternatiivne kaup võiks olla, mida sissamas teaviljakompleksis töödeldada.

Kui Muuga ära unustada ja rääkida Kesklinna ning Kopli sadamast, siis nemed suutsid kaubamahtu kasvutada, kuid rahaliselt jäid väga minimaalselt eelmisele aastale alla. Kesklinna sadamast peab kaugemas perspektiivis saama reisisadam. Pakuusin, et jaanipäevaks on süsi seal lõpuks läinud. Tollel ka pealt laadisime nüüd eriti suurele laevale metalli. Oleme küll varem sama palju laadinud, ainult et algul ka ääres, pärast reidil — sinna oleme teiste alustega metalli järgi viinud. Nn. söekai äärde mahub aga pikk laev, ning seal on ka sügavust. Meie põhimõte on asendada süsi — aga oli ju 3 söekaid — millegagi, mis ei tolma, ei riiva silma, ei ole keskkonnavoenuhik: nagu näiteks metall.

Mis on tänavune oodatav suurim muutus?

Kui me plaanid täide lähevad, siis saab suurimaks muutuseks lugeda vast väetiseterminali ehitamise alustamist Muugale. Nõusolek 18 miljoni dollari saamiseks Euroopa Investitsioonipangast on alla kirjutatud. Parlamendis ratifitseerimiseks pole seda laenu küll veel pakkunud, sest ei võta seda niikuinii enne, kui saame ka ülejäänud osa vajalikust rahast. Terminali projektmaksumus on kalkuleeritud nimelt 60 miljonit dollarit. 42 miljoni dollari saamiseks käivad läbirääkimised. EBRD-ga need esimest korda ebaõnnestusid; praegu on olemas kõik tingimused, et need võiksid suve hakuks õnnestuda.

Kauba omanik kui selline on olemas. Kuid operaatorina oleks eelistatud erafirmat. Nüüd on olemas ka erafirma, kel oleks üsnagi suur huvi seal operaator olla. Järgmisel nädalal tulevad nad koos kaubavoogu garanteerima hakkava firmaga meie juurde läbirääkimistele. Nendega on eelläbirääkimised juba peetud, ja kui me nüüd positiivseid tulemusi saavutame, siis usun, et projekt käivitub.

Kas juttu on mõnest Eesti firmast?

Ei, need on maailmakuulsad firmad. Nad käisid ka teispoole Narva jõge vaatamas, aga pärast toda külastust on sügavalt veendunud, et tuleb ikka meiega koostööd teha.

Omavalitsus ühendati meie sadamaga, et vältida tarbetut konkurentsi omal maal. Ent nüüd laadivad mõned "Tallinna Sadama" alla kuuluvad tihtipeale ikka üht ja sama kaupa.

Heas mõttes konkurents on õige asi. Aga ettevõtteselne konkurents pole sellesama ettevõtte kui terviku seisukohalt vaadates mitte alati kasulik. Püüame oma sadamaid siiski spetsialiseerida. Kõigi koondamiste kõrval tegime ka ühe ametikoha juurde — võtsime tööle tootmisdirektori Yrjö Saarineni. Tema peab ettevõtte kui terviku seisukohast läbi vaatama kõik pakkumised, mis meile tulevad ja langetama otsuse, missuguses sadamas, missuguse ka ääres on ettevõtte seisukohast seda või toda kaupa kõige otstarbekam töödelda. Usun, et need otsused on objektiivsed, kui selle oma sisese konkurentsi puhul muidu olla võiksid. Sest kohati tõesti hakati valima, mida lihtsam töödelda ja mis rohkem raha annab.

Meie eelmises lehenumbriks on juttu Kopli sadamast ja kalalaevadest seal reidil.

Selle kohta oleks öelda mitugi murelikku mõtet. Üks nendest on umbes selline: "Ookean" on meile tänase päeva seisuga võlg ca 5,5 miljonit krooni. Eile läks haldusnõukogu esimehe Enn Pandi ja minu allkirjadega kiri majandusministrile, koopiad — "Ookeani" juhatajale, peadirektorile ja meie ministriteeriumile. Selles palume leida lahendus võlgnevuse likvideerimiseks. Pakume ka variandi, kuidas olukord lahendada. Meie territooriumil Kopli sadamas asuvad "Ookeanile" kuuluvad külmhooned. Pakume võla kustutamiseks nende tulemise ühe riigile kuuluva ettevõtte bilansist teise bilanssi. See suurendaks kaupade töötlemise võimalust Koplis.

Kas ka reisisadamast on mingeid olulisi muudatusi oodata — peale selle, et Silja hakkab tulema?

Kust on pärit väide, nagu Silja kindlasti tuleks, seda ma ei tea. Tean aga, et see küsimus oli arutluseks tänasel valitsuse istungil, kus peamiselt küll arutati Nordström & Thulin'i pöördumist mitmesugustesse meie instantsidesse, kus nad protesteerivad teiste kompaniide võimaliku ilmumise üle Tallinn—Stockholmi liinile, viidates teatud dokumendile. Tollele dokumendile on tehtud paar õigusosalist ekspertisi. Ma ei tea sellest tekstist ja tulemustest. Aga otsustati aeg maha võtta ja anda see dokument ekspertisi. Alles siis selgub, kas Silja saab tulla või ei saa tulla. Sadam peaks põhimõtteliselt, ratsionaalselt võttes olema avatud kõigile laevadele, millega tulla

tahetakse; mida rohkem neid mahub, seda parem. Aga kuni puudub konkreetne juuridiline otsus tolle omaaegse lepingu kohta, on Silja tulek välistatud.

Kas on plaanis reisisadamat Uus-Sadama tänava suunas veelgi laiendada?

Päris lähitulevikus ei laienda. Peame suutma oma tulude-kulude bilansi tasakaalu viia. 20. jaanuaril läheme haldusnõukogu ette oma eelarvet kaitsma. Kui oma eelarvet täpselt täidame, suudame tasakaalu saavutada ja ehk ka leida selle osa rahast, mida vaja väetiseterminali ehituse alustamiseks. Teiselt poolt pole meie praegused reisisadamad liialt ülerahvastatud.

C-terminal seisab üsna tühjal — see oli päris suur investeering. Kui suudame sinna reisisajaid järgmiseks aastaks rohkem juurde meelitada, on väga hea. Hoogsalt terminali juurde ehitada ei ole mõtet enne, kui on näha, et praegustest ei mahu reisisajad enam läbi. Arvan, et kummagi liini teises otsas, ei Soomes ega Rootsis, ole tingimused ja reisisajate teenindamise kiirus parem kui siin. Selle poole pealt olemas tase. Nii et siia suuri investeeringuid esialgu ei planeeri. Juhul kui u i tulevad suuremad Silja laevad, siis on muidugi vaja väiksemaid ümberehitusi, et mõningaid tehnilisi lahendusi muuta. Näiteks reisisajatekoridore pikendada.

Peeter Palu oli tuntud peamiselt kui ehitusmees, ja ta rakendas sadamas eelkõige just seda oma tugevat külge. Teie olete töötanud autotranspordis ja finantsistina. Kas teie lähemises võib oodata oma tugevate külgede rakendamist? Kas suur ehitamine jääb soiku?

Mu juhitud autobaasi üks suuremaid plusse oli just see, et tegeles kogu aeg väga aktiivselt enda väljaehitamisega. Ka siin jätkub ehitamine. Aga protesteerin selle vastu, nagu oleksin kunagi finantsist olnud.

Olite seni ju finantsdirektor?

See on kahjuks järjekordne ajakirjanduse vale. Olin ökonoom — peadirektori asetäitja. Juhtkonna vahetumiseni ei olnud Tallinna Sadamal üldse ühest finantspoliitikat, iga sadam ajas oma. Teisel või kolmandal peadirektoriks oleku päeval nimetasin ametisse finantsdirektori. Ise olen finantsasjadega seni tegelenud niivõrd, kui võrd iga direktor peab olema ka nendega kursis.



Vana maja mullu tehtud uue tee ääres. Ehk saaks vana uuendada ka buldooseri abiga?

Isi Trapido foto

Mis plaanid on Sadama, Lootsi ja Ahtri tänavaga? Kas ka teie valitsemisajal ähvardab sealseid vanu maju buldooseri?

Sellele oskan anda vaid ühe vastuse: hiljuti olevat Tallinna linna volikogu heaks kiitnud kogu tolle ala arenduskava või detailplaneeringu — kuidas seda kut-



sudagi. Seal on peal ka minu heakskiit. Sealt saab ka lõpuks selgeks, kus algab ja kus lõpeb sadam. Ma ei taha kandideerida eksperdiks sel alal, et mida on vaja säilitada ja mida mitte. Arvan, et see on vastava eriala inimeste otsustada. Sadamat tuleb ehitada ikka linna järgi, mitte vastupidi.

Meie lehel pole mingit põhjust härra Palusse halvasti suhtuda. Tahtsin...

Minul ka mitte. Tahtsin küsida, mida hindate temaga koos töötatud ajal "Tallinna Sadama" kõige olulisemaks saavutuseks?

Alustaksin vast sellest, et juba enne augustiputši hakkasime koos Tiit Vähiga sadamaid, laevandust, raudteed ja lennundust Eestimaale tagasi tooma. Ning pärast putši oli esimene ülesanne leida strateegiliste kohtade peale Eesti inimesed, kes suudaksid midagi muuta. Kahe peale langetasime ka otsuse härra Palu toomiseks sadamat juhtima. See oli tol ajal täiesti õige samm, ta õigustas meie lootusi ja tegi siin ära väga suure töö, mis on igatüüpi näha. Pean silmas eriti Kesklinna sadamat. Ja Tallinna Sadama kaudu aidati taastada ka väga palju väikesadamaid. Arvan, et need vast ongi ta suuremad teened. Väga tähtis on seegi, et Palu ajal jõudis Tallinna Sadam mingis mõttes ka maailma-kaardile.

On kuulda olnud, et sadama väikesadamate taastamist pannakse Peeter Palule süüks, sest kasu lõikavad teised: niihästi piirkondlik kui ka kogu maakonna infrastruktuur.

Eks seetõttu peakski nende ehitamiseks eeskätt riigieelarvest raha leidma.

Karta on, et ei leita, ent nüüd on Saaremaal tegutsed näidised olemas. rurjetajad kurdavad sadamate puudumise üle põhjarannikul, aga omavalitsustel nii suurt raha ei ole.

Paraku ei saa üks riigiettevõtte seesuguse riigi ülesande täitmist täies ulatuses enda peale võtta.

Olete kunagi arvanud, et meie lehes on sadamatest vähe juttu. Kas on kavas hakata välja andma sadama oma ajalehte? "Tallinkil" juba "Kotermann" on, vahet tuleb sadamalgil oma "Pollar"?

Kas ta just "Pollar" peab olema, aga praegu juba tegeletakse meie ettevõttesise väljaande esimese numbriga. Algatus tuli personaliosakonnast.

Missugust teie meelest olulist sadamaga seotud teemat me veel pole puudutanud?

Paldiski sadam on ka kuum teema. Pole veel langetatud otsust, kas see jääb Tallinna Sadama koosseisu või mitte. Kohalik omavalitsus tegeleb energiliselt sellega, et Paldiski sadam munitisipaliseeritaks. Meie oleme omalt poolt selle arengukontseptsiooni paika pannud. Tahame kummutada müüdi, et seal võib läbi viia umbes 20 miljonit tonni naftasaadusi. Paldiski ei ole kindlasti see koht Eestimaal, see on täiesti päevselge. Puudu on infrastruktuur, puudu on juurdepääsud. See ei ole üldse maantee, mis sinna viib. Sadamad probleemid on raudteega. Nende parandamine vajaks tohutult investeeringuid. Ja peale selle loodus — seda rikkuda oleks täiesti mõttetu.

Paldiskist peaks saama üks ilus armas Eestimaa sadam, mis töötleks maksimaalselt 3 miljonit tonni kaupa aastas. Ega seda pole vähe — miljon tonni töötlevat sadamat loetakse juba päris sadamaks.

Käisin hiljuti koos härra Saarineni ja haldusnõukogu esimehega Paldiski sadamat vaatamas. Jäi väga hea mulje. EMEX on teinud ära väga suure töö, pannud oma platsi sisse suured investeeringud. Kui aasta tagasi oli seal veel Vene sõjaväest jäänud tühermaa, siis praegu on pilt hoopis teistsugune.

Munitsipaaladamaks saamine ei oleks iseenesest vale, kuid tundub, et selle tahtmise juures lõõb välja üks meie praegu iseloomulik joon: üks või teine asi ruttu endale kraapida, ja siis alles vaadata, mis sellega teha.

Teil korraldatud konkurssile laekus ju 18 äriplaani?

Ei usu, et kohalik know-how ja võimalused oleksid praegu niisugused, et Paldiski sadam sellisena välja arendada, nagu meie seda näha tahaksime. Aga ma ei võta otsustamist enda peale. Selleks on ju pikk rida instantsid: haldusnõukogu, ministrium, valitsus.

Strateegia jääb samaks. Püüame seda teha rohkem tasakaalustatud kujul. Muudame natuke juhtimisstiili, püüame teha rohkem meeskonnatööd.

Kas ise olete pigem autoritaarset või kollegiaalset tüüpi otsustaja?

Kui inimene end ise hindab, pole see alati objektiivne. Ehkki arvan kaljukindlalt, et olen meeskonna-tüüpi juht... Ses asjas on mu eelmistes töökohtades tehtud üsnagi põhjalikke sotsioloogilisi uurimusi ning on saadud samasuguseid tulemusi. See annab alust arvata, et siingi on niimoodi. Aga ega ei saa öelda, kumb variandi iseenesest parem on. Juhtimisteooria hindab mõlemad. Kõik sõltub olukorrast — kus ja mida juhtida.

17. jaanuaril

Mari Vamba
Madli Vitismann

**TALLINK -
HANSAWAY
Pressiteade**

TALLINK katkestas ajutiselt reisirajateveo Tallinn-Travemünde liinil.

Seoses reisiselise keskjalvise mõõnaperioodiga katkestas TALLINK ajutiselt reisirajateveo Tallinn-Travemünde liinil, asendades parvlaev "Ambassadori" ro-ro tüüpi kaubalaevaga "Donata". Kasutamata jäänud piletid ostab TALLINK tagasi kuni 10. veebruarini 1995.

M/l "Donata" võtab peale 36 trellerit ja 147 sõiduauto. Laeval on head sõidutingimused 12 autojuhile.

M/l "Donata" väljub Travemündesse laupäeviti, sooritades ühe reisi nädalas.

**Hoiame
hinge kinni**

meie reisiliikluse kestma-
jäämise pärast!

Natuke ehmatav on peamiselt välislugejale mõeldud "The Baltic Guide" jaanuarikuu numbrist must-sinisel leida "Latvat. Lennot" rubriigis Tallinn-Helsinki liini pidava viie laeva sõiduplaanide hulgas vaid kaks meie oma: "Tallink" ja "Georg Ots". Oma eeliseid reklaamivad "Alandia", "Kristiina Regina" ja "Silja Festival".

Mis saab, kui harjutaksegi nendega sõitma? Eriti, kui Olümpia-terminaalist tulevad hommikul ühel ajal välja Eesti ja Soome lipu all sõitev laev ja kas see, et "Georg Otsaga" saaks tunni hiljem Tallinnast tagasi, ka meelitab.

Reet Naber

**"Estline'i" monopol
Tallinn-Stockholmi liinil
püsib järgmise valitsuseni**

Praegu ametisoleva valitsuse ajal ei avata uut laevaliini Tallinna ja Stockholmi vahel. Seda kinnitas peaminister Andres Tarand pärast valitsuse 17. jaanuari istungit, millel teede- ja sideminister Andi Meister andis informatsiooni "Nordström & Thulini" protesti kohta seoses uue laevaliini avamise taotlusega.

Tarand lisas samas, et see ei tähenda põhimõttelist eitust uute laevaliinide avamisele.

Tarand ütles, et ta peab monopolset seisundit küll kahjulikuks, kuid samas ei saa Eesti valitsusasutuse alakirjutatud lepingust lihtsalt lahti öelda. Valitsus otustas tellida "Nordström & Thulini" ja Eesti NSV Transpordikomitee vahel 1989. aastal sõlmitud lepingule juriidilise analüüsi. Selle eesmärgiks on teada saada, mida peab tegema, et lepingust lahti öelda, ilma et Eesti maksumaksjad kannaksid suurt kahju.

"Estline'i" Rootsi-poolse osaniku "Nordström & Thulini" ja Eesti NSV Transpordikomitee vahel 1989. aastal sõlmitud lepinguga anti "Estline'ile" kümneks aastaks ainuõigus Tallinna-Stockholmi vahelisele parvlaevaliiklusele ja reisirajateveole.

Peaminister Andres Tarand ei peaks isiklikult õigeks, kui Eesti käituks samuti "nagu mõni meie lähedane suurriik, kes on iga natukese aja tagant uus riik ja endised lepingud ei kehti". Tarandi sõnul kehtivad Estline'i lepingud väikertigi presitiži pärast normaalselt seni,

kuni asi pole lahendatud teisiti.

1989. aastal transpordikomitee esimehena töötanud Tiit Vähi kinnitas eelmisel aastal, et "Estline'i" monopolne õigus Tallinna-Stockholmi laevaliini kehtis küll kümme aastat, kuid mitte kauem kui NSV Liidu lagunemiseni.

Tarandi väitel saab uus laevafirma sellele liinile kindlasti ükskord tulla. "Eesti ühineb järjend uute organisatsioonidega ja võib-olla isegi Euroopa Liiduga ning kõik need reeglid, mis sellest tulenevad, muudavad meie lepinguid," ütles Tarand. "Küsimus on selles, et me ei saa luua presedenti, kus me lähme kohtus kaotama."

Teede- ja sideminister Andi Meister kinnitas uue laevaliini registreerimise korra, mille kohaselt ei nõuta enam ministriumini kinnitatud erilubasid uute liinide avamiseks Eesti ja välissadamate vahel. Laevaliini avamiseks peab laevakompanii olema saavutanud kokkuleppe mõne Eesti sadamaga ning kooskõlastama selle piirivalve ja tolliasutustega.

"Nordström & Thulin AB" ja Eesti NSV Transpordikomitee vahel 1989. aastal sõlmitud lepingu üks punkt sätestab, et partnerid kohustuvad mitte sõlmima teisi Tallinna ja Rootsi vahel praamiliiklust puudutavaid lepinguid. Andi Meister ütles samas, et seda punkti ta ei kavatsegi rikkuda. Ministrium ei astu Meistri sõnul enam lepingusse ühegi osapoolega.

Tallinna ja Stockholmi vahel kavatsevad ajakirjanduse

ses avaldatud andmetel avada laevaliine Soome firmad "Silja Line" ja "Viking Line" ning Eesti "Eminre".

Majandusminister Toivo Jürgensoni väitel on "Nordström & Thulini" soov säilitada pärast "Estonia" katastroofi oma monopolset positsiooni Tallinna-Stockholmi liinil ebaeetiline ning kahjulik Eesti majandusele. Ta lisas, et oli veendunud, et "Estline'iga" sõlmitud lepingu sätteid nimetatud liini monopolisuse osas enam päevakorda ei tõsteta, kuna lepingu juriidilises kehtivuses kahtles ka Eesti poolt allkirja andnud tollane transpordikomitee esimees Tiit Vähi.

Jürgenson arvab, et peaks nende kahjulike lepinguklauslite vastu otsustavalt tegutsema hakkama. Soosida tuleks rohkem era-laevafirmade algatusi ning leida võimalusi ka nende laevadele Stockholmi-liinil kurseerimiseks. Seoses põhjanaabrite ühinemisega Euroopa Liiduga on kasvanud nende maade laevafirmade huvi reisirajateveo ühendamiseks Tallinnaga. Varasemate teadete kohaselt on Euroopa Liidu maade vahel kurseerivatele reisirajateveo kehtestatud piirangud tax-free-kaubanduse osas, mis seni andis neile firmadele suuri kasumeid. Sõites läbi Tallinna kui Euroopa Liidu välise sadama, säilitavad laevafirmad ka tax-free-kaubanduse eelise. Uute laevaliinide avamine Eesti kaudu Euroopasse oleks Jürgensoni arvates meie majandusele väga kasulik ning seda tuleks kindlasti ära kasutada.

Rein Kuusik

- Ohutusmeetmetest (seoses "Estonia" katastroofiga);
- "Rahvusvaheliste eeskirjade laevade kokkupõrkamise vältimise kohta merel" (COLREG 1972) reegli 10 rakendamine Tallinna liikluseraldusskeemidel;
- "Eesti Vabariigi merelootside põhimääruse" osaline muutmine;
- Deviaatorite registreerimine;
- Leppemärkide kasutamine Eesti Vabariigi riigilipu all sõitvatel laevadel;
- Eesti meresõidutunnistuse väljaandmise juhend;
- Lootsi-, tuletorni- ja jäämurdjatasude soodustuste rakendamise kord;
- Lootsitasu, tuletornitasu ja jäämurdetasu määrade kehtestamine ja tasumäärad;
- Jäämurdetööde korraldamine;
- Jäästaabi töö korraldamise juhend;

On ka teede- ja sideministri määrus "Ohtliku kauba merevedu ja töötlemine sadamas" ning EVA ringkiri kõigile laevaomanikele ja parvlaevade kaptenitele "Autokütuse vedu reisirajateveoga".

Pikem ülevaade on antud Eesti uute merekaartide kohta, mille lõpetuseks täna-takse ette kõigi põhjendatud ja edasiviivate kriitiliste märkuste eest, et kasutada neid uute ja paremate sajatuhandeliste kaartide loomisel.

Lõpus on, nagu alati, Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) teated.

Seekord said tegijad "Teetaja" nii kiiresti valmis, et isegi kõik eelmise aasta tellijad ei ole jõudnud oma tellimist uuesti vormistada. Nii et kiirustage!

Reet Naber



**"Eesti Veeteede
Ameti Teataja"
nr. 1/2, 1995**

Trükist on ilmunud Eesti Veeteede Ameti selle aasta esimene "Teetaja", mis sisaldab palju merendusinimestele ning -asutustele hädavajalikku informatsiooni.

Alustatakse valitsuse määrusega 14. septembril 1994 kinnitatud "Eesti Vabariigi Laevaregistri põhimääruses" tehtavate täienduste ning muudatuste äratoomisega. NB! Neid on üsna palju ja igaüks, kel uue laeva registreerimine mõttes, peaks asjaajamise hõlbustamiseks ka ise seadusega kursis olema.

Eesti Veeteede Ameti käskkirjadest on avaldatud järgmised:

- Täiendõppe kursuste ja treeningute korraldamine koos lisaga, IMO kehtestatud täiendõppe kursuste ja treeningute nimekirjaga;
- Eesti laevaregistrisse kantava laeva registritähtsuse moodustamise juhend;

**Erakorraliste abinõude näidis-
plaan naftareostuse puhuks**

Rahvusvahelise konventsiooni merereostuse vältimiseks laevadelt (MARPOL 1973/1978) lisa I "Naftareostuse vältimine" 26. reegel nõuab, et kõigil naftatankereil kogumahutavusega 150 ja enam ning kõigil muudel laevadel, mis ei ole naftatankerid, kogumahutavusega 400 ja enam, oleks "Erakorraliste abinõude plaan naftareostuse puhuks". See reegel jõustus uutele laevadele 4. aprillil 1993 ja jõustub olemasolevatele 4. aprillil 1995.

See plaan tuleb koostada vastavalt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO instruksioonile ja kinnitada Eesti Veeteede Ametis. Pärast nimetatud tähtaega antakse laevadele "Rahvusvahelise naftareostuse vältimise tunnistus" (IOPP Certificate) ainult abinõude plaani olemasolu korral. Olemasolev sertifikaat ei kehti ilma plaanita.

Veeteede ametis on välja töötatud ülaltoodud nõudeid silmas pidades näidisplaan. Plaani eesmärk on olla laevakaptenile abiks juhul, kui ilmneb naftalekke või selle oht kas igapäevase tegevuse käigus või kokkupõrke, tulekahju või plahvatuse tagajärjel.

Veeteede ametist on võimalik saada näidisplaan, milles on paralleelselt teksti inglise kui ka eesti keeles ning juhised plaani koostamiseks. Täiendavat teavet saab Eesti Veeteede Ameti tehnikaosakonnast Feliks Roosimäelt: Lasnamäe 48, tel. 6 33 92 71.

"Estonia" raadiopoid olid korras

24. jaanuaril kell 10.00 UTC, mis tähendab koordineeritud maailmaajaga (Eesti aja järgi 12.00), käivitus rahvusvahelise otsingute ja päästmise satelliitsüsteemi COSPAS-SARSAT õppus. Satelliidid, mis liiguvad madalatel polaarorbiitidel, uurivad kogu maakera pinda läbi palju kordi ööpäevas. Kui lülitub sisse avariiraadiopoi, kas sagedusel 121,5 MHz, mida põhiliselt kasutab lennundus, või sagedusel 406 MHz, mis on meresõidu vajadusteks, siis satelliit transleerib poi hädasignaali maapealseesse informatsiooni vastuvõtu ja töötamise keskusesse, kus, kasutades Doppleri efekti, määratakse automaatselt kindlaks poi asukoht. Selline süsteem on tõhusaks abiks otsingute- ja päästeteenistusele kogu maailmas ja on üheks osaks "Ülemaailmse merehädä- ja ohutuse süsteemis" (Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS), mis viiakse täielikult sisse 1. veebruariks 1999.

Antud juhul kasutasime süsteemi töö kontrolliks m/l "Estonia" õnnetuskoha määramise raadiopoisid, mis leiti Riguldi lähedal rannast. Poid "Kannad 406F" on valmistatud Prantsusmaal firmas IESM. Neid kontrollisid Soome "Telecomi" ekspedid, kes leidsid nad olevat töökorras. Õppus näitas nende täieliku töövõimelisust, vastavust rahvusvaheliste nõuetele ja nad edastasid õppuste ajal satelliitidele signaale nelja tunni jooksul. Süsteem on suuteline üheaegselt jälgima üle 90 poi signaali.

Kogu maailm on jaotatud informatsiooni

vastuvõtu ja töötlemise keskuste vahel vastutuspiirkondadeks. Euroopas asuvad sellised keskused Tromsøs Norras, Moskvas ja Arhangelskis Vene Föderatsioonis, Lashamis Inglismaal, Maspalomaa Hispaanias, Toulouse's Prantsusmaal ja Bari's Itaalias. Meie asume Moskva keskuse vastutuspiirkonnas ja sinna edastati teistest keskustest informatsioon meie poide töö kohta. Poide asukoht määrati süsteemi poolt 8 minuti jooksul, teade saabus meie koordinatsioonikeskusele 36 minutit peale poide aktiveerimist ja selles antud koordinaadid langesid praktiliselt kokku tegeliku poide asukohaga jäämurdja "Tarmo" pardal. Ebatäpsus oli käesoleval juhul 550 m.

Sellest võime teha esialgse järelduse, et poid on töökorras, süsteem jälgis edukalt nende signaale ja edastas nõuetekohase täpsusega teate meie koordinatsioonikeskusele. Lõplik otsus õppuse kohta tehakse peale süsteemi keskustest saadud andmete täieliku läbitöötust.

Soome eksperti ütluse kohaselt on "Kannad-406F" tüüpi raadiopoidesse projekteerijate poolt sisse jäetud inimliku vea võimalus, sest poisid on võimalik välja lülitada eraldi asuvast lülitist. Paljude teiste firmade raadiopoidel see võimalus on välistatud. Nii mõnedki Soome sadamates kontrollitud laevade seda tüüpi poid leiti väljalülitatuna.

Veeteede ameti laevajuhtimise ja side osakonna juhataja Kaarel Aare

**TALLINK'i
ajaleht** **KOTERMANN** **Nr. 3**

Tähtpäev, teine... Kolm koguni

Assaunistel: 1995. a. märts Tallink'i perele tervet loone tähtpäeva ühtselt. 1. jaanuaril sai täis 100000. eelmine tähtpäev.

Jaanuaris ilmus kolmas number Tallink'i ajalehte "Kotermann". Üks pikk lugu on pühendatud kolmele peaaegu kokku langenud tähtpäevale (5 aastat "Tallink'i" laeva Helsinki liinil, üks

valitsusastmelisele, teisele, kolmale... 1995. a. märts Tallink'i perele tervet loone tähtpäeva ühtselt. 1. jaanuaril sai täis 100000. eelmine tähtpäev.

aasta "Eminret", 30 aastat sõjajärgset reisirajateveot (Soome) ning sel puhul avatud Meremuuseumi näitusele. Sama muuseumi teaduril Urmas Dresenil on õnnestunud kolmele veerule kokku

suruda tõsiseltvõetav ülevaade Eesti meresõidu ajaloo kohta. Travemünde liinist, liinilt lahkunud "Balanga Queenist" ja liinile tulnud "Ambassadorist" räägivad kaptenid Hans Luht ja Ain Kuusk. Reisisa Sirje kirjutab oma juhtumustest ühel laevasõidul Soome. Veel on lühiformatsiooni laevandusajadest ning üks veerg väljavõtteid 1867. a. merekooli-seadusest. Mari Vamba

MEREMEES

Kooneerdamine meremehe elu pealt

Meremehe elu pealt koostatakse ajakirja "Meremees" ja selle koostajad on Eesti Merelaevanduse EML ja Eesti Ekspressi ajakirjanikud. Meremehe elu pealt koostatakse ajakirja "Meremees" ja selle koostajad on Eesti Merelaevanduse EML ja Eesti Ekspressi ajakirjanikud.



ki ei suuda öelda, kelle asi oleks olnud hoolitseda meremeeste kindlustuse eest.

"Pärast esimest šokist toibumist hakkavad hukkunute omased kainemalt mõtlema selle üle, kuidas nende lähedased ennastsalgavalt töötasid Eesti suurima rentaabluusega laevandusettevõttes, kuid tööandjad ei raatsinud nende peale elementaarsemaidki, et mitte öelda kohustuslikke kulutusi teha."

Pildiallkiri: "KUIDAS SÄÄSTA RAHA: Tööandja Toivo Ninnas jättis Estonia meeskonna kindlustamata."

Tiina Jõgeda "Kooneerdamine meremehe elu pealt"

"Eesti Ekspress" 13. jaanuaril: "Selgub, et eesti meremehed seilasid Eesti esinduslaevade ilma kindlustuseta. Estonia tööotanud eesti meremeeste eest vastutavad kaks firmat: riigiaktiivselt EML ja erafirma Estline /.../. Kumb-

Pressiteade

13. jaanuar 1995

RAS Eesti Merelaevanduse (EML) juhtkond avaldab nõrdimust seoses "Eesti Ekspressi" ajakirjaniku Tiina Jõgeda sekumise EML probleemides ajal, kui käivad läbirääkimised Norra kindlustusfirmaga "Skuld" meeskonnaliikmete omastele kompensatsiooni väljamaksmise võimaluse osas samal tasemel, mis hukkunud reisijate omastele.

Informeerime, et kõik EML laevadel töötavad meremehed on vormistatud tööle EESTI KAUBANDUSLIKU MERESÕIDU KOODEKSI nõuete kohaselt. Antud koodeks on kinnitatud 9.12.1991. a. ja hakkas kehtima alates 1992. a. 1. märtsist. Nimetatud dokumendi nõudeid, samuti EV-s kehtivat seadusandlust, on EML täitnud.

Samas teatame, et läbirääkimised "Skuld'i" esindajatega antud küsimuses sujuvad hukkunud meremeeste perekondadele soodsas suunas.

Taolised halvustavad kirjutised võivad ainult pingestada läbirääkimisi, mille toimumisest on lugupeetud T. Jõgeda informeeritud, kuid millest ta eelistab mitte kirjutada, sest on taotlenud mingit efektselt uudist, süvenemata asja sisusse, tuues kergekäeliselt ohvriks EML tegelikud taotlused.

RAS Eesti Merelaevandus pressiteenistus

Kõigepealt EBRD laenust

RAS-i Eesti Merelaevanduse peadirektor Toivo Ninnas, olete varem rääkinud, et Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupank nõudis "Estonia" ostmiseks antud laenu pärast laevahukku tagasi, lisades laenu käsitsemise tasu.

Kui pank annab laenu, siis selleks, et saada protsenti. Kui laenu on antud 10 aastaks, on planeeritud protsenti saamine selle aja eest. Aga kui laenu tagastatakse varem, on pangal kaardid segi, sest sellele rahale tuleb uus rakendus leida. Laenu ennetähtaegne lõpetamine toob pangale kaasa ebamugavusi, seetõttu pannakse laenulepingusse tavaliselt ka trahvisanktsioonid.

EBRD laenu lõppes seetõttu, et laenu hukkus — laenu objekti ei ole olemas.

Ja laenu nõuti tagasi kohe pärast laevahukku?

Kui ma õigesti mäletan, siis järgmisel päeval. Igatahes õige peatselt. Laenu ei anta ilma tagatiseta. Kui tagatis on laev ise, siis nõuab pank laeva kindlustust. Ükski pank ei nõustu tagatiseta, mis oleks sama suur kui laev, tagatis peab olema tunduvalt suurem. Meie juhul võttis pank laeva 100%-liselt tagatiseks, aga laenu andis ainult 70% ulatuses.

Kindlustuskompanil mõistagi teab laenust ja niipea kui ta melle maksis, sai pank esimesena oma raha tagasi.

Kindlustusrahast

Nii et raha ei saanudki Eestisse, liikusid üksnes paberid?

Nii see on. Eestisse ei saanud raha juba üksnes seetõttu, et "Estonia" omanik oli "Estline Maritime Cyprus". Nii meil puudus Eestis tol ajal laenu võtmiseks tarvilik pardiseadus ning Eesti Merelaevandus ja "Nordström & Thulin" moodustasid seetõttu ühise firma Küprosel, et sel teel laeva ostuks laenu saada. Kindlustusrahast on teatav hulk talle pandud igasuguste võimalike pretensioonide jaoks, osa aga kulunud "Mare Balticumil" ümberehituse finantseerimiseks.

Ent kindlustusraha kättesaamisega seoses sattusite "Äripäeva" esiküljele. Seal on kirjas, et te ei nõustunud eile hüvitise väljamaksmist ja kasutamist kommenteerima...

Juhtus see nii: mul oli kiire, mantel seljas, kui helistas "Äripäeva" ajakirjanik ja palus raha asjus intervjuud. Ütlestin, et ma telefoni teel intervjuusid ei anna, sest palju on olnud väärtimõistmist. Pakkusin omalt poolt, et lepime aja kokku ja kohtume.

Aga keda te pidite kindlustusraha kättesaamisest informeerima?

Riigifirma direktorina olen aruandekohustuslik oma juhatuse ees. Et meie juhatuse esimees Enn Pant on "Estline'i" juhatuse liige, siis oli ta sellest täpselt samal ajal teadlik kui mina. Igasugused raha kasutamise küsimused on juhatusega kooskõlastatud.

Aga näib, nagu oleks kindlustusraha kättesaamine mingi kuritegu.

Meremeeste kindlustamisest

Eesti Merelaevanduses töötava meremehe hukkumise korral saab tema perekond rahalist hüvitust, aga kui hukub riigiasutuses töötav meremees, ei saa perekond suurt midagi. 1. jaanuaril hukkus Muuga sadamas lootsikaatri kapten. Juhtunuks see temast sõltumatu-

Rääkigem rahast, härra Ninnas

tel asjaoludel, saanuks ta perekond hüvitist 10 miinimumpalga suuruses summas. Meremeeste ei laiene Viini konventsioon, millel põhineb laevareisijate kindlustus. Aga millel põhineb "Eesti Ekspressi" väide, et Eesti Merelaevanduse meremehed on üldse kindlustamata?

Me töötame Eesti riigi seaduste järgi. Peale nende seaduste on meil õigus ja võimalus teha kollektiivlepinguid. See on parem kui seadus, sest seadusega on perekonnale ette nähtud üksnes toitjakaotuspension.

Paar aastat tagasi tehtud kollektiivlepingust peale on hüvitussumma meremehe hukkumise korral 170 000 krooni — see on tunduvalt rohkem kui seadused ette näevad. See ei tähenda, et meremehed on kindlustatud, aga laevaomanik kindlustab oma riski. Kollektiivlepingus määratud summas — et kui midagi juhtub, siis selle 170 000 krooni pluss lisa laste jaoks, selle maksab käesoleval juhul näiteks "Skuld" kinni. Samuti on ka "Mare Balticumil".

Pole õige, et meremehed pole üldse kindlustatud — see 170 000 makstakse välja paugupealt.

Maksma hakati tänavu, ent ega ometi palgafondist?

Ei. Ainuke küsimus, et kui on tegemist P&I (Protection and Indemnity) kindlustusega, siis peame esmalt välja maksma ja pärast arve esitama. Nii võib tulla mingi vahe ja meil peab olema küllalt raha, et esmalt välja maksta — pärast saame tagasi. P&I on omavaheline kindlustusklubi, kus laevapranikud panevad raha kokku ja kindlustavad oma igasugused riskid ära — kauba, meeskonna, võimaliku merereostuse vms. — kõik peale laeva. Laev ja laevamasinad on eraldi kindlustatud.

Nüüd makstakse välja see raha, mille P&I melle hiljem kompenseerib. Järgmine etapp on läbirääkimised, et saada P&I käest rohkem raha. See sõltub tema heast tahtest, kuna ta on reisijatele väljamaksmiseks eraldanud tunduvalt rohkem kui oli ette nähtud. Praegu nõupidamised käivad.

Aga kui need nõupidamised lõpevad mittemillegagi, siis peavad kokku tulema laevaomanikud. Mitte Ninnas, sest Ninnas on ainult ametnik. Mul ei oleks midagi selle vastu, et olla merelaevanduse omanik, aga pean toonitama, et ma pole seda. Praegu jääb mulje, nagu oleksingi omanik, justkui erapoodnik.

Meie pool on laevaomanik riik, keda praegusel juhul

esindab riigiaktiivselt juhatas. Kui asi tema võimupiiridesse ei kuulu, siis minister või hoopis valitsus otsustab, kui palju siis ikkagi maksta. Kui otsustatakse maksta, siis on tegelikult tegemist Eesti maksumaksja rahaga.

Inimesena olen ma selle poolt, et hukkunud meremeeste peredele makstaks sama palju kui hukkunud reisijate peredele. Inimelud ei tohiks olla erinev hind. Olgu vahe selles, et professionaalne meremees on õppinud inimesi päästma, toetan ma kõigile ühtmoodi maksmist. Sel juhul peab riik võtma vastu otsuse, et hr. Ninnas — või kui hr. Ninnas välja vahetatakse, siis keegi teine — peab selle raha leidma. Tuleb see kuskilt välja pigistada, kas oma tuludest või tuleb midagi maha müüa.

Kui makstav hüvitusraha läheb maha Eesti Merelaevanduse tuludest, saab riik selle tuluosa võrra vähem tulumaksu. Kas sel viisil tulebki see raha maksumaksja taskust?

Jaa. Aga tegu võib olla ka mingi riigivara müügilga — raha saamiseks otsustatakse müüa mõni maja või laev. Enne peab aga teada olema, millistest summast on juttu: veel ei ole "Skuld" ettepaneku eestikeelset tõlget, on ainult ingliskeelne. Seal on väga keeruline arvestussüsteem: kindlustussumma suurust sõltub sugulusastmest, laste arvust ja vanusest jne. Tegime juristide ja kaardiosakonna töötajate töörühma, kes selle üle arvet peab. Siis saab selgeks, millistest summast me räägime.

On ka vastupidiseid arvamusi: miks sellest nii palju rääkida, kui Eestis hukkab iga päev inimesi nii liiklusõnnetustes kui ka muul viisil. Ja keegi ei maksa neile midagi, kui nad pole oma elu kindlustanud. See on aga igapäev eralõbu.

Niisiis ei pea ostma meremehele kui kõrgendatud riskiga valdkonnas töötajale kindlustuspoliisi?

Võib ka seda teha, kui nitugune kokkulepe on olemas. Näiteks välismaal kasutatavad mõned firmad niisugust kind-

Ninnas varjab \$60 miljonit

Hukkunud parvlaeva Estonia omastamine on hoidnud kaks kuud salajas, et laevavarakki ei ole teinud juba kätte saadud. Rootsi kindlustusselts Trygg-Hansa maksis 60 miljonit USA dollarit ehk ca 750 miljonit Eesti krooni sisse.

"Äripäev" 18. jaanuaril:
"Hukkunud parvlaeva Estonia omanikud on hoidnud kaks kuud salajas, et laevavarakki ei ole teinud juba kätte saadud. Rootsi kindlustusselts Trygg-Hansa maksis 60 miljonit USA dollarit ehk ca 750 miljonit Eesti krooni sisse."

60 miljoni USA dollari suuruse hüvitise välja 14. novembril 1994.

Salatsemise motiivid. Eesti Merelaevandus hoidis infot hüvitiste väljamaksmise kohta kiivalt saladuses, sest nagu laevakatastroofi järgselt Estline'i omanikud aktsiate hinna katastroofilise languse vältimiseks deklareerisid, ei kandnud omanikud laevahukku tõttu otsest majanduslikku kahju.

Eesti Ekspressi (13.01.95) andmetel jättis tööandja Toivo Ninnas reisipraami Estonia meeskonna kindlustamata, mistõttu plaanib hukkunud meeskonnaliikmete omastele ja pääsenud meeskonnaliikmetele maksta kümme korda väiksemat hüvitust, kui saavad pakkumisega nõustumisel kindlustusseltsilt Skuld hukkunud reisijate omased ja pääsenud.

Pildiallkiri: "Merelaevanduse peadirektor Toivo Ninnas ei nõustunud eile hüvitise väljamaksmist ja kasutamist kommenteerima, öeldes, et tema sõnu on ajakirjanduses "väga palju võltsitud."

Janek Möggi "Ninnas varjab \$60 miljonit"

Pressiteade

20. jaanuar 1995

Reedel, 20. jaanuaril 1995. a. otsustas "Estline'i" juhatas alustada toetuste väljamaksmist mootorlaeva "Estonia" hukkunud laevapere liikmete omastele vastavalt töö- ja kollektiivlepingutele meremeestega. Toetuste üldmaksumus ulatub 26 miljonit EEK-ni. Samas jätkatakse läbirääkimisi kindlustusfirma "Skuld" täiendavatest toetustest hukkunud laevapere liikmete omastele.

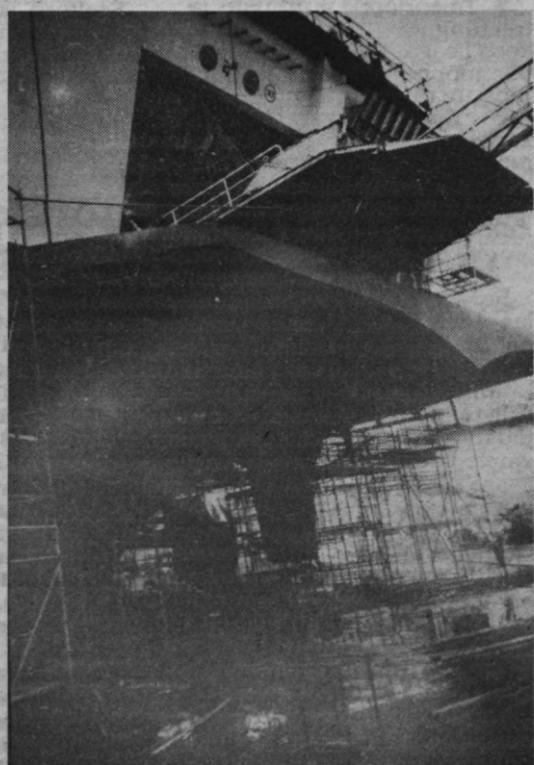
RAS Eesti Merelaevandus pressiesindus

Ülemaailmne merehädä ja -ohutuse süsteem GMDSS

Eesti Veeteede Ameti väljaannete sarjas on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO materjalide põhjal koostanud ülemaailmset merehädä ja -ohutuse süsteemi (GMDSS) käsitleva materjali laevajuhtimise ja side osakonna juhataja Kaarel Aare.

Trükises antakse ülevaade GMDSS-i baaskontseptsioonist, GMDSS-süsteemi töötamise põhimõtetest, erinevatest sidevahenditest, sealhulgas näiteks "EPIRB-dest" (õnnetuskoha määramise raadiopoidest), päästevahendite raadioseadmetest. On toodud laevades vajaliku aparatuuri nimekiri, antud ligikaudu selle maksumus ja süsteemi kasutuselevõtmise ajakava. Mõõda ei ole mindud ka süsteemi käivitumisel ilmnevad probleemidest.

Suurema osa trükiarvust tellis Merehariduskeskus.



Osa «Estonia» kindlustusrahast on ka «Mare Balticumil» «pardisabas», seegi turvalisuse huvides.

lustusviisi palgalisa asemel, et ei peaks tulumaksu maksma.

Mullu on peale «Estonia» huku olnud õnnetus Saaremaa laevakompaniil "Katriinil" ja Pärnus ümber läinud kahe mehega pukser, tänava 1. jaanuaril oli õnnetus Muuga sadamas. Kas vastab tõele, et viimase 10 aasta jookul on Eesti Merelaevanduses hukkunud vähem kui 10 inimest?

Niipalju kui mäletan, on meie n.-õ. näitajad olnud üsna head. Näiteks mullu ei hukkunud mujal peale "Estonia" keegi, tunamullu hukkus madrus "Hilumaalt".

Siis madrus "Povenetsilt", kes 1990. aastal kukkus Inglismaal laeva ja kai vahele. "Rahva Hääl" kirjutati tollal hüvitussummat võetavast tulumaksust, mille katteks kulus lapsele määratud toetus...

Mäletan. Siis oli veel elektrimehaanik, kes sai elektrilöögi. Peale selle on juhtunud, et keegi on merel infarkti saanud. Arvan, et Eestis hukub inimesi tööõnnetuste läbi mujal rohkem kui Eesti Merelaevanduses.

Veel ühest maksumaksja huvist

Meremehed arvavad, et Eesti riik ei käitu laevaomanikuna heaperemehelikult — hoides ja soodustades Eesti lipu all sõitvaid laevu.

"Finnairis" olla räägitud, et nemad saavad Inglise lennukompaniiga Vantaa lennuväljal ja mõlemad pooled pidavat niisugust nügemist üsna loomulikult. Seekõrval imestavad meremehed, et kui just "Silja Line'i" tulekut eriliselt ei soodustata, siis ei punnita ka kuidagi vastu. Selle tulemusena võib aga kaduda ca 300 miljoni kroonine oma reisi-laevadelt saadav tulumaks, kui kodumaine laevafirma välja suretatakse. Lisaks töökohad, laeval müüvad kaup ja muu seesugune kahju. **Kuidas käitub riik laevaomanikuna teie praktikas?**

Riik on ka inimesed, ning väga mõjutatav avalikkust arvamusest, mida kujundavad ajalehed. Lugesin "Homnikulehest": lõpuks ometi saame kindla "Silja"! Seepeale võiks ju öelda: lõpuks ometi saame korralikku rootsi lehte lugeda. Lõpmatuseni vastu punnida on muidugi mõtetu, sest meresõit peab vaba olema. Aga oma laevu peab seejuures toetama, näiteks maksudega, sest jõuõtetega kaugale ei jõuta.

Kui "Tallinki" laevu ma jandati nii, et eestlaste pilet maksis 180 krooni, siis oli see meie oma konkurentsiamet, kes sellise "heategevuse" lõpetas ja nüüd maksab meilegi Helsingi-ilet 300 krooni. Ometi oleks Eesti reisijate juurdetömbamise kaudu võimalik oma laevafirmat toetada.

Konkurentsiamet võib küll öelda, et ei tohi kallima pileti- ga "diskrimineerida" jõukamaid reisijaid teiselt poolt Soome lahte. Aga ega ta ütle, et pilet nimelt niipalju peab maksma. Mida odavam laevapilet, seda rohkem raha jätab reisija tavallist laevakaubandusse.

"Õhtuleht", 25. jaanuar Liina Velland

Toimetusele. Ühe lause käesolevast intervjuust, mis eel- ja järelöelduga haakub, ent kontekstivälisena kaotab esialgse mõtte, on 27. jaanuaril «Aripäev» esitanud «Ari-lause-na», näidates sellega järjekordselt halba maitset.

Eesti Merelaevanduse kommertsosakonna juhataja JEVGENI PETUHHOV:

Laev — kere ja masinad — kindlustatakse eraldi. Tavalliselt kindlustuskompaniides, mis on teatavasti kasumit taotlevad ettevõtted, või ka kindlustusturul, niisugune on näiteks Lloyd. Seda tehakse otse või maakleri agendi kaudu.

Teine on vastutuskindlustus. Seal võib kindlustada laadungi kaotuse, kokkupõrke, merereostuse ja veel väga suure hulga asjade vastu, samuti reisijate ja meeskonnaga seotud riskid. Vastutuskindlustus tehakse nn. klubide kaudu. Need on laevaomanike assotsiatsioonid; reederid teevad sinna sisse makseid, et oleks, millega ta võimalikke kahjusid korvataks. Erinevalt kindlustuskompaniist, mis laevakeret kindlustavad, ei ole klubid tehtud kasumi saamiseks. Seal kulub raha klubiliikmete kahjude korvamiseks. Oma administratiivaparati peetakse sellest rahast muidugi ülal. Ning veel tehakse sellest rahast edasikindlustusmaksid. Klubid on nimelt ühinenud nn. pool'i (Silveti sõnaraamat annab muu hulgas eestikeelseid vasted: ühine panus, kogu mähgupanud raha; (raha) ühiseks ettevõtteks kokku panema — toim.), kus suurem risk edasi kindlustatakse. Järgmine edasikindlustamise võimalus on ka veel olemas — kindlustusturul.

Niisuguseid vastastikuse kindlustuse P&I (Protection and Indemnity) klubisid on viisteist. Peale nende, väljaspool pool'i on ka autsaide-reid. Aga nende tegevuse põhimõte on mõnevõrra teistsugune, kommertslik. Klubidest suurim on UK, seal on kindlustatud 100 miljonit laevatonnaaži. On 100-, 60-, 30- miljonilisi klubisid, on ka väikesi, 10- miljonilisi. Meie oleme seotud kolme klubiga: UK, Skuldi ja GARDiga. Igal klubil on standardised reeglid, need katavad mituküm-mend erinevat riski liiki. Selge, et mida suuremat hulka riski liike tahad katta, seda rohkem pead kindlustuse eest maksma.

Osad meie laevastikust on kindlustatud praktiliselt kõik riski liigid, osal ainult mõned neist. Kui iga võimalikku riski liiki kindlustama hakata, ei jätkuks raha.

Mis puutub reisijasse ja meeskonda, siis nende puhul

24. jaanuaril kutsus Eesti Merehariduskeskuse rektor Valdur Aret kokku Merehariduskeskuse Nõunike Kogu. Milleks?

Vastavalt Eesti Merehariduskeskuse põhikirjale on Nõunike Kogu Eesti ühiskonna esindajaks EMK-s, üles-andeks on Eesti Merehariduskeskuse profiilile vastava merehariduspoliitika väljatöötamine, ettevalmistatavate spetsialistide arvu täpsustamine, keskusele vajaliku finantseerimise mahu täpsustamine ja keskuse tegevusele hinnangu andmine.

Pakub ehk huvi, kes on Eesti ühiskonna esindajateks selles kogus. Loomulikult eeskätt merendusringkonnast. Kogusse kuuluvad kooli rektoraadi esindajate kõrval EV Kultuuri- ja Haridusministeeriumi nõunik Märt Aaslaid, Veeteede Ameti peadirektor Kalle Pedak, Piirivalveameti merejaoskonna teenistusohvitser Tiit Pöder, Eesti Laevaomanike Liidu peasekretär Olev Leino, Tallinna aselinnapea Kalju Leppik, Eesti Merelaevanduse peadirektori asetäit-

Kuidas laevasõiduriski kindlustatakse?

on samuti tegemist P&I alla kuuluvate riskidega, mis kindlustatakse klubis. Rõhutan veel kord, et see on vastutuskindlustus. Milles seisneb vastutus? Laevaomaniku vastutus reisija ees tuleb tema ostetud piletist. Laevaomaniku vastutus meeskonna ees tuleb töölepingust või seadusandlusest. Meie töölepinguist tuleb minu teada suurem vastutus kui seadusandlus ette näeb.

Kui inimese enda süül midagi juhtub, pole laevaomanik tema ees vastutav, ja seda klubi ei korva. Klubi põhimõte on ju see, et mitte see või teine inimene ei maksa kindlustuse eest, vaid maksab laevaomanik ning saab ka hüvituse, sest tema kindlustab oma riski.

Erinevus reisijate ja meeskonnaliikmete kindlustuse vahel tuleneb niisilts erinevatest lepingutest, mis neid laevaomanikuga seovad. Reisija leping on pilet. Nüüd oleme, missuguse õigussüsteemi alusel ta oma hüvituse saab. On võimalik, et teatud riigi õigussüsteemist lähtudes, aga võimalik ka, et vastava konventsiooni alusel. Riik, mis on niisuguse konventsiooniga ühinenud, peab lähtuma sellest, mitte oma seadusest.

Aga see ei kaota mitte mingilgi määral laevaomaniku vastutust meeskonna ees — see kehtib töölepingu tõttu. Kui laevaomanik ka pole klubis meeskonda puudutavat riski kindlustanud, ei muuda see midagi — reeder maksab meeskonnaliikmetele tulenevalt töölepingust ja kogu lugu.

Oma riskid kindlustab aga laevaomanik siis, kui ta tunneb, et see on talle kindlasti vajalik. Kindlustus ei tähenda ju seda, et sina maksad natuke sisse, aga sulle makstakse suured kahjud kinni. Põhimõtteliselt läheb kindlustus sulle ikka kallimaks, kui see, mis tagasi saad. Kindlustama ollakse kohustatud vaid siis, kui seda nõuab pank või seadus. Meil on kindlustus vabatahtlik. Muidu kindlustatakse siis, kui selleks on objektiivne vajadus — kui on võima-

likud nii suured kahjud, et see hakkab mõjutama laeva-kompani finantsseisu.

Kui laevaomanik on vähe laevu, üks või kaks, siis on risk suur. Kui neid on palju, siis risk otsekui pihustub kogu selle hulga, n.-õ. paketi peale. Otstarbekusest lähtudes pole seejuures mõtet kõiki võimalikke riske kindlustada.

Kogu tonnaaži kindlustamine tähendaks meie õige mitu miljonit dollarit. Statistiliselt näib laevaomaniku vastutust vajavaid juhtumeid olevat vaid paar tükki aastas.

Seda just tänu sellele, et meil on suur pakett laevu. Nii et kindlustuse olemasolu või selle puudumine ei kaota mingil juhul laevaomaniku vastutust meeskonna ees — see tuleneb lepingust. Ja kui lepingu järgi on vastutus väga kõrgeks hinnatud, siis võib laevaomaniku kahju olla suur ning tal võib tekkida vajadus end kindlustada.

Klubid kontrollivad laevu järjekindlalt ja kogu programmi ulatuses, olenemata sellest, et laev võib kindlustatud olla vähema hulga riskide vastu kui programmi järgi võimalik.

Ka Eestis on kindlustuskompaniisid, mis võtaksid laevu kindlustada, kuid nad kindlustaksid need niikuini suuremates kompaniides edasi, ja see teeks asja kohe kallimaks. Meie laevad on kõik välismaal kindlustatud. Laevakere kindlustamisel on omad keerukused. Kuid P&I on veel keerulisem, sest vastutus tekib eri riikides. Klubid, nagu juba öeldud, on head selle poolest, et see on vastastikune kindlustamine ja puudub kasumihuvi. Aga eriti head on need veel seepärast, et klubil on iga sadama oma korrespondent. Kui tekib kindlustusjuhtum, informeerib ta otsekohe kindlustajat. Loomulikult ei ole ühelgi Eesti kindlustuskompaniil niisugust üle ilma ulatuvat korrespondentide võrku, sest seda saavad endale lubada vaid üpris suured kompaniid.

Klubide kolmas hea omadus on puhtalt teeninduslik:

neil on palju vastavat kirjan-dust ja igat liiki kindlustus-alast informatsiooni. On ju klubide töö üks suundi ka kindlustusjuhtumite tekki-mise vältimine. Sellest tule-neb ka laevade kontrolliprogramm, mida tehakse vähe-malt kord aastas. Klassifikat-siooniühingud tegelevad teh-nilise kontrolliga, kindlusta-jad kontrollivad kõike jälle oma liini pidi. Neil kahel as-jal on ka seos olemas: kui laev kaotab klassi, võib ta ka kindlustuse kaotada. Kind-lustamise üks tingimusi on laeva klassifitseeritus.

"Estonia" oli ja "Mare Baltikum" on täiel määral kind-lustatud kogu P&I-programmi kohaselt, sh. ka laeva-omaniku vastutus meeskonna ees.

Mispärast? Sest vastutus ise on asi, mil pole piire, ja seepärast piiratakse seda alati millegagi: konventsioo-nidega, laadungi puhul vast-tavate reeglitega, riigi sea-dusandlusega jne. Klubireeg-lid piiravad seda samuti: määratlevad hüvitatavate riskide ringi, limiteerivad kahjude korvamise määra. Näiteks UK korvab küll kah-jukannatanule makstava ühekordse kompensatsiooni, aga ei korva talle makstavat eluaegset pensiooni.

Meremehe töö on seotud suurema riskiga kui tavatöö-taja oma. Ehkki selle kohta seadust ei ole. Kui ta ise tahab oma elu kindlustada — või tööandja talle kindlustus-poliisi osta —, siis see on täiesti teine küsimus. Siia-maani kõnelesime me laeva-omaniku vastutuskindlustu-sest. Meremehe või lihtsalt inimese elu kindlustamine on hoopis iseasi, hoopis tei-ne tööstus. Viimase aja arut-lustes kiputakse neid kahte asja omavahel segi ajama. Praegune autokindlustus on näiteks vastutuskindlustus, kusjuures see on sunduslik, s.t. seadusega ette nähtud. Autoomanik ise aga võib pe-ale selle oma autot ka veel kindlustada, kuid ei pruugi — see on juba ta oma asi.

Inimelu asjus meil sund-kindlustust ei ole. Kui mere-mehe läheb end ise kindlus-tama, võtab kindlustuskom-panii kahtlemata arvesse ka tema elukutse iseärasused, enne kui kindlustusmaksu suuruse määrab. Põhimõtte-liselt on ju ka võimalik, et tööandja ostab oma töötajale elukindlustuse. Meremehe puhul võiks see olla õige kal-lis.

Mari Vamba

Koguti nõu

ja Enn Roo, Tallinna Sada-ma peadirektori asetäitja Priit Saksing, "Inreko" peadirektor Enn Rohula, "Ookeani" peadirektori ase-täitja Aksel Siemer, Kala-ameti peadirektori asetäitja Taidus Linikoja, Eesti Kap-tenite Klubi president Igor Gnezdilov, Kalandusliidu juhatause esimees Heino Palu, Meremuuseumi direk-tor Ants Pärna, Meremeeste Liidu juhatause esimees Rein Raudsalu. Kaitseministeerium ei olnud ainukesena esindajad leidnud.

See ilmatu pikk nimekiri sai ära toodud põhjusel, et rõhutada merendusringkonnade huvi merehariduse jätkamise vastu ning muret tema probleemide lahendamise pärast. Mis tegelikult tähendab muret kogu meie riigi (olematu?) merenduspoliitika pärast. Sestap kippus arutelu puudutama ka teisi meie merenduse probleeme, mis nii või teisiti ikka kooli-tusega haakuvad.

Pikema ettekande meren-duse osast Eesti majanduses ning katsetest valitsuses men-duse arendamiseks vaja-like otsuste vastuvõtmist või vähemalt arutamistki saavu-tada tegi Olev Leino. Kah-juks oli ta sunnitud nentima, et ettepanekud on jäänud vastukajata, puudutasid need siis kalanduse või me-reveo valupunkte. Ta tegi et-tepaneku korraldada mere-majandus-alane konverents, kus selle majandusharu kü-simusi arutada saaks.

Kalle Pedak tutvustas lü-hidalt merenduse arengu-suundi seoses Eesti lähene-misega Euroopa Ühendusele, toonitades, et igale spetsia-listile on selge, et merenduse olulisust meie majanduse arengule ei ole vaja tõestada, aga mitteasjatundjatele küll. Ta rääkis ka merendusperso-nali puudutavatest seadus-dest, k.a. ILO konventsiooni-dest, majanduslikest kaalu-lustest sadamate arendami-sel ja riigilaevastiku soetami-

sel ning loomulikult mere-meeste koolitamisest.

Enn Roo teavitas muutus-test, mis kaasnevad Eesti Merelaevanduse eelseisva erastamisega, mille käigus kindlasti väheneb aluste arv.

1993/94. a. Eesti Merehariduskeskuse lõpetanutele tuli laevandusse 67 avaldust töö saamiseks. 18 võeti tüü-rimeheks, 2 mehaanikuks, 8 sai muud tööd, üks radist sai puhvetipidaja koha. 33 noor-let tekkisid probleemid riig-keelele. Laevanduse kaad-riosakond püüdis olla va-hendajaks noorte spetsialis-tide saatmisel piirivalvesse, veeteede ameti laevadele, sõ-javäkke. Selle viimasega on probleem, et noored merele jääksid, sõjavägi kipub neid mujale suunama. Ohvitse-riks välja õppinud meest ka-sarmut küürima saata on ri-gi raha raiskamine.

Rein Raudsalu arvas, et meie üks eesmärk peaks ole-ma välja koolitada distsipli-neeritud ning hästi etteval-mistatud meremehi, keda Euroopa Ühenduse maades

(järg lk. 6)

Koguti nõu

(algus lk. 5)

hakataks arvestama ja hindama, ning saavutada, et EÜ hakkaks ka siin mereharidust toetama, nagu ta teeb seda näiteks Singapuris. EÜ on nimelt juba mures, sest ei jätku kvalifitseeritud mere-mehi nende laevadele tööle. Tema mure oli ka merendus-alase info laialipillatuse ning kättesaamatuse pärast.

Vajadust viia spetsialistide tase Euroopa omaga võrdseks toonitas ka Priit Sak-sing. Samas arvas ta, et meil on piisavalt tarku inimesi, kes oskavad meie arengu-kontseptsioonid välja töötada, ilma et peaks ilmtingima-ta kasutama väljastpoolt abi, mis enamasti abistaja oma spetsialistidele head tasu töötab. Kalandusest andsid ülevaate Heino Palu ja Tai-dus Linikoja.

Lõpuks sai kooli probleeme tutvustamiseks sõna ka rektor Valdur Aret. Ras-ke on teha tööd, kui tuleb kogu aeg selgitada, et ühis-konnale suurt kasu toovate merendusspetsialistide ette-valmistamine vajab ka suu-remaid investeeringuid. Haritud meremeeste ettevalmis-tamine tundub väljastpoolt vaadates ülemäärane suure riigi raha raiskamisena. Kõige drastilisem näide oli see, et Eesti kõrgkoolide eelarvete kinnitamise järel oli kaks kooli, kus 1995. a. palgafon-di vähendati: Muusikaaka-deemia ja Merehariduskes-kus. Ju loodetakse vähenda-pillipuhujate hulka Toom-pea lossi ees ja merd sõita väljamaa valgetel laevadel soome-, rootsi- või muukeel-sete meremeeste juhtimise all, mis on ju nii tore! Tehak-se ka igasuguseid arvestusi tingüliõpilaste järgi. Oli aeg, kui merekooli kadetti läks aastaks maksma 20 000 krooni. Elukallidus on tõus-nud, aga 1995. a. eelarve jär-gi saab sellesama tingkadeti peale kulutada 18 000 kroo-ni. Progress on märgatav, ometi midagi (keegi), mille (kelle) hind ei tõuse.

Suurimaks saavutuseks nimetas rektor seda, et mõne aastaga on venekeelsest teh-nikumist kujundatud eesti-keelne raketuskõrgkool. Täna Merehariduskeskus on mitmeharuline õppeasu-tus, mille moodustavad:

- * rakenduslik kõrgkool
- * EMK ametikool (ex Karu akadeemia)
- * Tartu kursused
- * Noorte Meremeeste Klubi
- * EMK õppelaevastik
- * Pärnu filiaal
- * EMK ja Kotka Merekooli ühisfirma "Marlog"
- * spordiklubi "Merepoeg"
- * muuseum

Tihedalt on kooliga seotud ka mereklassid Pärnus, Oris-saares ja Toilas.

Avamisel on doktorantuur ja magistratuur.

Hoonetest on praegu kasu-tada õppehoone Lasna-mäel, Mustakivi 25 (koos võimla ja õppetöökojaga), Luise 1A (koos võimla, aula ja diisilaboriga), Endla 2 ja Karu 16. Muudatusi võib veel tulla, sest õppepinda ty-leb ühe kadeti kohta 14 m², mida loeti ebaapiisvaks isegi NSVL standardite järgi.

Õppetöö sisuni seekord ei jõutud. Merenduses on nii-palju lahendamata proble-me, et Nõunike Kogu ei vaja ainult Merehariduskeskus, vaid kindlasti palju rohkem Eesti valitsus. Asjatundlik alge on loodud.

Reet Naber

MAJ-16, 26. 01. 95, kell 18.25
"Tallink" on saftunud ras-kustesse, omanikud suurendavad aktsiakapitali

TALLINN, 26. jaanuar, BNS — Suurim Tallinna ja Helsinki vahel reisijaid vedav laevafirma "Eminre" (tuntud kaubamärgi "Tallink" all) on saftunud tõsisesse kahjumisse, mida ta omanikud katavad aktsiakapitali suurendamise teel.

"Eminre" aktsiakapitali suurendatakse praeguselt 2 miljonilt ligi 40 miljoni kroonini, öeldi BNS-le Eesti Merelaevandusest.

"Eminre" võlad ulatuvad 70 miljoni kroonini. Omanikele — Inreko Laeva AS-le ja RAS Eesti Merelaevandusele — olaksee seejuures võlgu ligi 26 miljonit krooni. "Eminre" saada olevad võlad moodustavad omakorda ligi 30 miljonit krooni.

"Eesti Merelaevanduse" juhatus otsustas neljapäeval suurendada oma osalust "Eminre" aktsiakapitalis 17,96 miljoni krooni võrra, millega kustutatakse "Eminre" võlg. Samasuguse otsuse 7,84 mil-joni kroonise võla muutmiseks aktsiakapitaliks tegi varem ka Inreko Laeva AS.

Mõlemad osanikud lubasid "Eminrele" ka laenu — Mere-laevandus 15 ning "Inreko" 27 miljonit krooni —, samas garanteeritakse ka "Eminre" poolt mujalt võetavaid laene 30 miljoni krooni ulatuses.

"Eminre" kasutab kokku nelja suurt laeva — "Tallinki", "Georg Otsa", "Vana Tallin-nat" ja "Ambassadori" (Tallinn-Travemünde liinil), olles suurima reisijatekõibega laevafirma Tallinn—Helsinki liinil. "Eminre" turupositsiooni ähvardavad aga Soome firmad "Silja Line", "Viking Line" ning "Eestiniinjat", mis on kõi-vitanud või käivitamas regulaarset reisiühendust kahe pealinna vahel.

Eesti Merelaevanduse ju-hatus koosolekul nenditi nel-japäeval, et "Eminre" kahju-mi üheks põhjuseks on sügise-ne reisilaeva "Estonia" katast-roof, mis senistel hinnangutel põhjustas kompaniile kahju umbes 1 miljoni dollari ulatuses. Kompanii tegi 1994. aastal ka suuri investeeringuid umbes 30 miljoni krooni ulatuses.

Baltic News Service

MAJ-17, 26. 01. 95, kell 18.40

Eesti Merelaevandus pla-nib 1995. aastaks 55 miljoni dollari suuruseid investeeringuid, müüb aktsiaid.

TALLINN, 26. jaanuar, BNS — RAS Eesti Merelaevandus plaanib 1995. aastal kulutada investeeringuteks umbes 55 miljonit dollarit, sealhulgas omavahenditest umbes 21 miljonit dollarit.

Investeeringud kavatakse suunata eelkõige uute laevade ostmiseks ja Eesti Mere-laevanduse uue bürooahoone rekonstrueerimiseks.

Plaanitavate investeeringute kavaga tutvus neljapäeval ettevõtte juhatus.

Juhatus otsustas müüa Mere-laevanduse aktsiaid ja osalused enamuses firmades, kus ta on osanik. Kui praegu osaletakse 31 firmas, siis pärast aktsiate müüki jääb alles vaid viis firmat, kus Merelaevandus on osanik. Need on "Tallink Finland OY", AS Salma Lines (p.o. Saimaa Lines — toim.), AS Eksportihleb, E-Liini AS ja AS Eminre.

Maha müüakse osalus firmades AS EML Essa, AS EML Info, AS EML Tormilind, AS EML CN, AS Rapid, AS Kattedzh, AS Sovbunker, UE Blok, AS Inf-lot, Union Baltic Bank, Mariti-me Bank, Tööstuse ja Ehituse

Nemad teevad uudiseid

Kommertspank, AS Kamaz, AS Novaja Ganza, Tallinna Äri-pank, Kirde-Eesti AS, Tallinna Ehituskeraamika Tehas, Pskov-keramika, Arktikstroj, Erste Deutsch-Estnische Schiffahrts-gesellschaft, AS Se-Is, AS Rek-laami TV, Tartu Kommertspank ja AS Rae.

Juhatus koosolekul tehti mitmeid otsuseid firma majan-dustegevuse tõhustamiseks, ütles BNS-ile EML-i avalike su-hete osakonna juhataja Tiit Rõõsleht.

Uhtlasi otsustati ka pikenda-da ettevõtte 1994. majandus-aastat kuni 1. juulini 1995. a. ning viia raamatupidamisar-vestus vastavusse rahvusva-heliste nõuetega. See on va-jalik väliskrediitide taotlemise hõlbustamiseks.

Baltic News Service

Kommentaar. Eelnevate uudiste paremaks mõist-miseks on oluline teada, et Eesti Merelaevanduse juhatus koosolekul toimus neljapäeval, 26. jaanua-ril ja lõppes veidi enne kella viit.

Juhatus koosolek on üritus, millel arutatakse neid riigiaktsiaseltsi majandusprobleeme, mis ületavad peadirekto-ri pädevuse. See tähendab, et juhatus koos-olekul võtab otsuseid vastu riigi kui laeva-omaniku esindus. Seda rõhutab ka Toivo Ninnas oma intervjuus kaks le-hekülge eespool.

Pärast juhatus koos-olekut vormistatakse protokoll ning seejärel valmib pressiteade. Tõe-näoliselt ei avaldata kõike otsustatud pressi-teates, sest tegu on ma-jandusotsustega, mil-lest osa tuleb varjata võimalike konkurentide eest, teine osa aga puu-dutab partnerettevõt-teid, kellega tuleb teh-tud otsuste üle läbi rääkida. See on ka põh-jus, miks juhatus koos-olekule ajakirjanikke ei kutsuta. Siinkohal kuulub avalike suhete osakonnale ilmselt see-sama ümbäärane lause, milles sellele osakonna-le viidatakse.

Ent praegusel juhul on keegi juhatusliikmeist unustanud, mis otstarve tal riigiaktsiaseltsi juhatuses on — kaitsta riigi kui ettevõtte oma-niku huve. Ei tule ju ettevõtte mainele ka-

suks, kui tema partner-ettevõtte loevad järg-misel hommikul lehest, et Eesti Merelaevandus on otsustanud loobuda olemast nende omanik. Ettevõtte ajavad omava-helisi majandusarvu siiski mõnel muul teel.

Võib oletada, et pool-teise tunniga suutis sõ-numeid kirjutada ja edastada BNS-i tegevdi-riktor, kes on Eesti Me-re-laevanduse juhatuses liige. Kuigi — sõnumid ei edastatud tema initsiaalidega ning reedeses "Äripäevas" ilmunud vei-di teistsugune sõnum võis pärineda ka teisest allikast.

Igatahes edaspidi on RAS-i Eesti Merelaevan-dus juhatusliikmeil põh-just üksteist kõõrdi vaadates salamisi üks-teisele kõrva soistada. Ning mõtiskleda oma riigiesindaja rolli üle.

BNS-34, 27. 01. 95, kell 16.28

Eesti piirivalvelaev aitab jäävangi jäänud aluseid

TALLINN, 27. jaanuar, BNS — Eesti piirivalvelaev sõitis reedel appi alustele, mis jäid Lää-ne-Eesti saarestikus jäävangi. Seda ütles BNS-ile piirivalve-ameti pressiohvitser Aare Soome.

Piirivalve saatis jäävangis olevatele alustele appi oma suurima valvelaeva "Kõu".

Veeteede ameti Kuressaa-re osakonnast öeldi BNS-ile, et neil puuduvad andmed jää-vangi jäänud laevade kohta.

Saaremaal asuvasst piirivalvelaevade radiojaamast lausus valves olev ajateenija BNS-ile, et "piirivalve kohta ma info't ei anna, teiste aluste jäävangis viibimise kohta puu-duvad andmed."

Saaremaa Laevakompanii AS-ist kinnitati BNS-ile, et praamiliiklus kulgeb häireteta.

Jäävangis olevatele laeva-dele appi sõitnud "Kõu" (en-dine "Silma") saabus Eestisse kolmapäeval Soome kingitu-sena. Endine Soome piirivalvelaev on ehitatud 1963. aastal, alus on 48,3 meetrit pikk, veeväljasurve on 532,5 tonni ning kiirus üle 15 sõlme.

Soome sõnul suudab "Kõu" läbi murda poole meetri pak-susest jääst.

Eesti jäämurdjad "Tarmo" ja "Karu" pole Kopli ja Muuga sadamast esialgu välja sõit-nud.

Baltic News Service

Kommentaari. See uudis on küllalt tüüpiline näide avaliku arvamuse kujundamisest. Ametkon-nast endast lähtuv vali-kuline teave peab kujun-dama mulje tublist piir-ivalveametist saamatu veeteede ameti taustal.

Teistviisi valitud teave võiks sellesamas uudises jätta mulje saa-matust, kuid endale rin-nale patsutatavast piiri-valveametist tubli vee-teedeameti taustal. Kus-juures uudise edastami-seks on taust kumli-kult juurde sobitatud.

Põgusalt eeltoodud uudist samal päeval kontrollides saadud täp-sustused:

1. lõik: alused on üks väiksem piirivalvelaev. Lääne-Eesti saarestikus — tegelikult Roomassaare sadamas kai ääres.

2. lõik: alused on en-diselt üks piirivalve-laev.

3. lõik: vastab tõele, sest sadamas kai ääres olevat laeva ei loeta jäävangis olevaks. Vaja-lik tausta loomiseks.

6. ja 7. lõik paista-vad olevat need, mille jaoks see uudis on üld-se moodustatud.

8. lõik: vastab tõele. Jäämurdjad polnud välja sõitnud, sest keegi pol-nud tellimust esitanud. Vajalik tausta loomi-seks.

Järeldus: piirivalve-amet on ametkonna sise-probleemi lahendamise kiskunud asjasse mitte puutuva teise riigiame-ti. On veeteede amet tubli või mitte, aga jäämurdetöö kord, tasu-määrad ja vastavad juhendid on "Eesti Veeteede Ameti Teatajas" ilmu-nud. Sealt võib lugeda, et Roomassaare sadamat pole tänava talvel lah-ti hoitavate sadamate nimekirjas ning piiri-valvelaeva väljajaitami-seks sealt tulnuks jää-murdja tellida 24 tundi varem ning maksta erita-su.

Aga vähemalt saime teada, et "Kõu" on tub-li laev — küllap see osa uudises peab paika.

Toimetaja

MEREMUUSEUM STOCKHOLM



Teretulemast Läänemere-reenaabritele ja meresõitjatele Eestist inimese ja mere muuseumi!

Teretulemast Läänemere-reenaabritele ja meresõitjatele Eestist inimese ja mere muuseumi!

Nii kutsub Stockholmis Meremuuseumi eestikeelne voldik. Jaanuaris Eestis end tutvustanud Stockholm oli üheks kahest väljapakuta-vast muuseumist valinud meremuuseumi, arvestades ilmselt sinise rahva pikka mereajalugu ning huvi selle vastu. Muuseumi tutvusta-mist alustatakse teadand-misega, et ta "on riigilt saa-nud ülesandeks kanda hooft meie maa kaubalaevanduse, laevaehituse ja sõjalaevandu-se mälestiste eest". Lühidalt ekspositsioonist, aktuaalse-ter näitustest: need on mereröövlistest ning salakauba-veost. On ka info lahtiole-kuagade jm. vajaliku kohta.

Toredasse muuseumipä-rasse eesti keelde on trükise pannud David Papp.

Igati rõõmustav suhtumine meisse. Kahju, et Eesti Mere-muuseumil eestikeelset vol-dikut pole.

Reet Naber



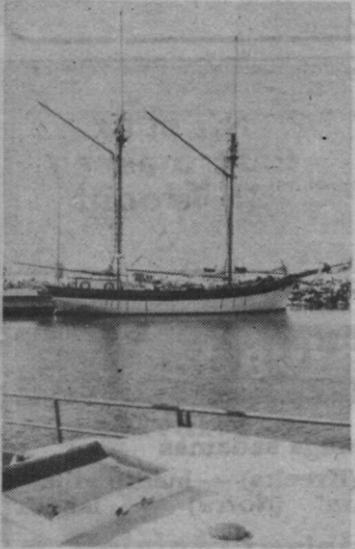
ESTNISCHES SCHIFFFAHRT MUSEUM

60

Ahvenamaa lugusid

Kökari tolli- ja piirivalvesadam

Soome mitmest sadamast, kus meritsi tulijad oma formaalsused saavad ära oendada, valisime meie Kökari oma. See asub väikese saartepeotäie lõunapoolses osas ja siitpoolt tulijale, kel Ahvenamaa sihiks, otse sõidupä-rane. Soome riik oma esin-dajate näol võttis meretagused külalised sõbralikult vastu. Neil on seal oma jälgimissüs-



"Albanus" on saabunud väljasõitu vormistama.

teem, et ootamatuid üllatusi ei juhtuks, kuigi kõik tõsised meresõitjad teavad merekombeid ja annavad oma tul-kust teada.

Kökari sadam ei ole mõel-dud pikemaks peatumiseks või suurema arvu aluste vas-tuvõtmiseks. Seal peatutak-

se just nii kaua, kuni kõik vajalikud dokumendid saab vormistatud. Meie sealoleku ajal klaaris end välja "Albanus", kel peal põhiliselt nais-soost meeskond (laevapere). Nimelt on sel laeval võimalik oma raha eest saada mere-sõiduõpetust ja -kogemust, mida agaralt kasutatakse. Nemad olid kai ääres seis-mise aega kasutanud ka pro-viandivarude täiendamiseks, maitsi üsna lähedal asuvas külalissadamis olid nad ära käia jõudnud.

Mis tolli- ja piirivalvesada-masse endasse puutub, siis kõigepealt märkad puhtust ja korda, mis seal valitseb. Nimelt olime me kai ääres peaaegu nende paadimaja kõrval ja esimene pilk langes sinna. Kohalik kaljune rand võimaldab paadikuuri nii ehitada, et sinna saab otse sisse sõita, ning ametialused olidki ilusti katuse all ootamas. Kuuriseintel korralikult üles riputatud kõik mereva-jalik: võrkudest ja hauskari-kest alates tööriistasteni väl-ja. Rannas oli veel paar väi-kest kõrvalhoonet, kus spet-siaalsed vahendid sees. Oli ka võimalus tankida.

Sadam ise on väike, siin peatutakse vaid formaalsus-te oendamiseks. Hooned on tagasihoidlikult loodusesse sobitatud, kaljude vahele.

Peahoone oli natuke kõrge-mal. Seal vormistati kõik pa-berid ning seejärel andis vii-sakas ja sõbralik *asemapääl-likkõ* kaasa head soovid Soo-me vetes seilamiseks. Igasu-gusest praktilisest infost rää-kimata.

Kes plaanib tuleval suvel



Holger Nordquist

Soome seilata, võiks tutvuda Soome Meresõiduameti välja antud trükisega "*Paadiga Soome*", millest on ka eesti-keelne tõlge saadaval. See aitab end kindlamini tunda ning Eesti meresõitjatest as-jalikuma ja teadlikuma mul-je jätta.

Asemapäällikkõ

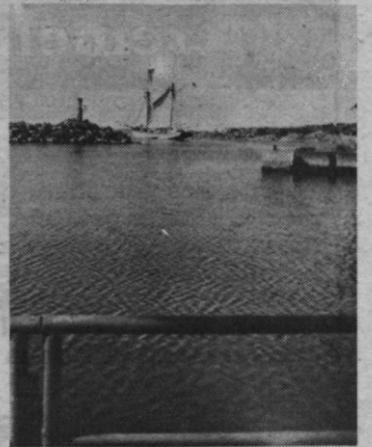
Holger Nordquist

Esimene kokkupuude Soo-me ametivõimudega oli 25. juulil Kökari rannavalvejaa-ma ülema vanemleitnant *Holger Nordquisti* isikus. Ta oli "Aureliat" juba kall oota-mas. Rahulikult selgitas ta, mida ja kuidas dokumenti-

desse kirjutada. Sellega läks veidi aega, nii saime tema tööst ka rääkida.

«Meil siin tehakse ära kõik protseduurid, me esindame rannavalvet, piirivalvet, poliitseid, passikontrolli, tolli, merepäästeteenistust ja siin-samas on ka radarijaam. Töö on pingeline, viimasele nädal-ial oli nii palju tegemist, et vahepeal ei saanud kaks ööpäeva magada.»

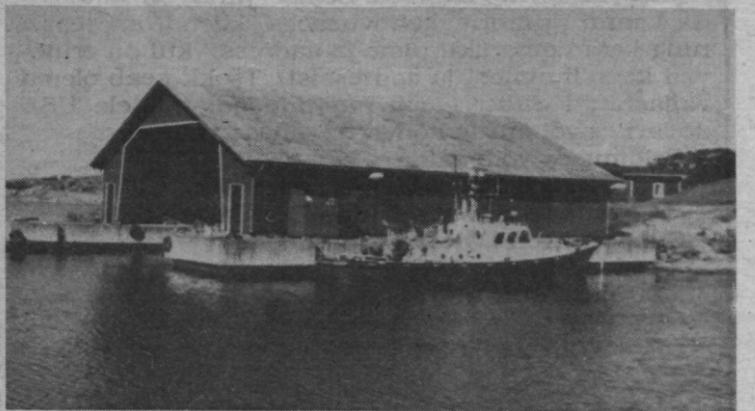
Holger Nordquist ise elab mandril, tööle tuleb loomuli-kult paadiga. Kui muud voi-malust pole, siis helikopteriga. Riigiametnik on äärmiselt korrektne ja asjalik, nõus soovitud keelse asju ajama, vähemalt kolme oskab ta korralikult. Teab ka rääkida, kes meie omadest juba tul-nud, kes tulemas, soovitab,



"Albanus" on formaalsus-tega valmis saanud ja lah-kub täies purjes.

kuhu kõige parem ankrusse jääda oleks.

Reet Naber
Reet Naber ja
Madli Vitismanni fotod



Piiripunkti majapidamine: paadikuuris kaks paati, väl-jas veel üks.

Kas meremees käib kirikus?

Sel teemal arutles möödu-nud aasta viimases "Mere-mehe" numbris kapten Vello Mäss. Sellele reageeris kirja-nik-juuletaja Elmar Pettai ning soovitas mul nimetatud artiklile kommentaar kirju-tada. Mõlemad mehed on mi-nule mõttevahetuse sõbrad, ja nii olen nüüd, nagu õel-dakse, kahe tule vahel. Kust alata?!

Ikka on erinevad usundid eri rahvaste kultuuri ja olmet mõjutanud. Lääne kultuuri-del on selleks ristiusk, mille sümboliks ristimärk. Lenin—Stalin tahtsid Jumala ära hävitada: nende usumärgiks oli punane viisnurk ning pu-nane lipp. Eestlastele oli nende märkide all elamine 50 aastaks peale surutud. Avalikkuse ees tuli olla ateist ehk jumalasalgalta. Vaevalt ei avalikult end kirikuinime-seks kuulutaja oleks saanud merekoolis õppida.

Elmar Pettai teadis öelda, et varasematel aegadel olid meremehed eriti usklikud, sest tormisel merel purjeta-des tundis ka kapten tihti oma väiksust Looja looduse vägevuse ees. Eks ususäde nakata inimest koduse mil-jöö kaudu, läbi leeri usuõpe-tuse ning veel mõnel muulgi viisil. Sellepärast, et inimene ehk v a j a b usku millessegi kõrgemasse.

Meenuvad jutustused eest-laste esimesest toredast parklaevast "Linda Mor-genröden", mida juhtis Nais-saarelt pärit kaugsõidukap-ten Leopold Rosen, usklik mees. Tema lugenud ikka pühapäeval kell 11 meeskon-nale raamatust jutluse, kui ilm lubas. Karilbi merelt At-landile purjetades tabas lae-va kohutav orkaan, ja kui kapten siis selle valbudes vaatas raadel tolknevaid purjeräbalaid ning teadis, et mahagonipalkidest tekklast oli kadunud ja üks laeva-meis laineist merre uhtunud, ei saanud ta olla tige Jumala peale, vaid küsis abi palu-

des: "Jumal, mis ma nüüd pean tegema, et sellest olu-korrast pääseda?" Seda or-kaani-lugu rääkis meile meie onu saunas pärast vihtlemist puhates. Tema oli tol laeval purjetades saanud tüüri-meis Gustav Aksbergiks. Onul oli olnud õnn jääda vantidesse kinni, kui kohu-tav laine üle laeva uhtus ja ta kaaslaste merre viis.

Üks tuntumaid kirikuskäi-jaid meremehi on omaaegne Merekooli direktor kapten Eduard Kägi, kes oma kõrges vanuses on nüüdki veel kirikuõpetaja.

Nii et meremehi käis kiriku-s.

Mis laevade õnnistamise puutub, siis ega vanasti Ees-ti randadel paate ja väikse-maid laevu küll ei õnnista-tud. Seda olevat aga tehtud paatidele ja võrkudele Ingeri-maa randadel; seal oli õnnis-tajaks muidugi vene õigeusu preester oma viirukipanniga.

Suuri laevu õnnistati. Saa-remaa laevaehitajal kapten Teiril ja ta kaaslasel Pajuäär-ol oli küll see traditsioon. Laeva õnnistamiseks korral-dati otsekuul rahvapidu. Lae-va tekil olid plankudest kok-ku naelutatud pikad laud ja pingid. Kutsuti kirikuõpetaja, tähtsamaid külalisi, omakseid ja töömehi. Algul pidas õpetaja õnnistamistali-tuse, siis sõõdi ja joodi nagu pidul ikka.

Nüüd püüan oma raugas-tunud peaga tulla kõige ras-kema küsimuse juurde. Mida tohime Jumalalt nõuda Laeva hukkamisel?

Inimene on üks pööraselt — ei leia sõna — komplitseeritud olemus. Ta on ise end uurinud sadu aastaid, aga ikka ei ole veel kõike avasta-nud. Üks arst ei suuda in-mese kogu keha tundmises spetsialist olla, sellepärast on nii palju eriarste. Inimese uurimise ja avastamise aeg üha jätkub. Piiblis on öel-dud, et Looja tegi inimese mullast. Tõsi see ju on: mul-

las kasvanud toit läheb emast läbi. Ja eks tavalinegi piim tule heinte ja lehma kaudu mullast.

Jumal on loov vaim ja ini-mene on Jumala nagu loova vaimu või omaduste tõttu, ning seepärast peab oma-pead ja omal vastutusel seda vaimu kasutama. Inimene tegi algul ühest puutüvest paadi, kuni hiljem jõudis vii-kingi laevani välja. Neid imeleme me siiani. Nüüd on tohutusured lae-vad, varustatud inimese tar-kuse kõrgete saavutustega, igat sorti elektrooniliste apa-raatidega. Aga avarikomisjoni-l on palju tööd. See peab välja uurima, miks mootor-parvlaev "Estonia" hukkus koos ligi tuhande inimesega pardal.

Üks eluga pääsenud inime-ne on rääkinud, et tema ei kuulnud laeva põhjaminekul rahva hulgast muud sõna kui Jumal ja Jeesus. Nende mälestus vajab risti.

Kirjapandu on isiklik arva-mus, ja igal inimesel on oma tõekspidamine.

Lidingsöl, 10. jaanuaril
Harald Aksberg

Sinised

"Suurel Tõllul"

23. jaanuaril tutvustas end avalikkusele Eesti Sinine Era-kond jäämurdjal "Suur Tõll". Muuseumilaeva seisukohalt oli meeldiv, et ka tehnikamä-lestisi peetakse osaks kultuuri-st. See on enesestmõistetav vanema kultuuritraditsiooni-ga Euroopa maades ja üldse valgete inimeste komme, mis ei taha kuidagi jõuda Eesti kultuuriametnike teadvusse. Meremuuseum on meeeldi nõus "Suure Tõllu" tagasi-hoidlikus, kuid auväärses miljöö nägema ka teiste era-kondade esindajaid. "Suur Tõll" kui Eesti Vabariigi järje-pidavuse sümbol kuulub mei-le kõigile. Jaak Sammet

Kaugõidukaptenite ühing taastamisel

TALLINNA MEREKOOLI LÕPETANUD KAUGSÕIDUKAPTENITE ÜHINGU PÕHIKIRI.

1 Ühingu ülesanded.

§ 1. „Tallinna merekooli lõpetanud kaugsõidukaptenite ühingu“ ülesandeks on:

1. Oma liigete keskel ühistunde arendamine;
2. oma liigete heaolu eest hoolitsemine;
3. merehariduse levingu ja kõrgemale järjele töstmise eest hoolitsemine;
4. Eesti kaubalaevanduse arengule kaasa aitamine.

§ 2. Oma ülesannetele vastavalt ühing võib:

1. Asutada toetuskapitale ja fonde;

mis. Järgmine kord otsusta-ti kokku tulla 16. märtsil, siis loodetavasti südalinnale lähemal. Koht ja aeg täpsus-tuvad. Asjastuhtuvald on endiselt oodatud.

Mari Vamba

Mis omaaegse ühingu ni-mes seisvasse sõnasse *kaug-sõidukapten* puutub, siis ar-vati, et seda ei maksa väga jälgalt võtta: teame ju kõik, et suur hulk eesti mehi vii-masel viiekümnel aastal mit-te omatahtsi ei jätnud kaug-sõitu minemata.

Tõll-poiss päkkapidi poliitikas

Viimaste aegade kõige suurema tormiilmaga kogunes 23. jaanuaril vanale jäämurdjale "Suur Tõll" mehi-naisi Eesti Si-nisest Erakonnast. See hiljuti loodud partei sisaldab teata-vasti mõnesuguse hulga loovinimesi ning muid kultuuritege-lasi. Pärast mõnda katset ühe või teise parteiga valimisliitu moodustada esinetakse Riigikogu valimistel nüüd siiski ise-oma nimekirjaga, kus 30 (või 29?) kandideerijat. "Tõllul" tehti valimiskampaaniaga algust. Telepildist selgus, et erakonna esimese Neeme Kuningas pidas kõnet ja laevakapten Olaf Vaarmaa kinkis talle "Tõllu" embleemi. Raadiost oli päeva jooksul kuulda, et *sinised* on kultuuri eest väljas, ning laeva-gi nimetati. Suured lehed ülesile järgmisel päeval "Tõllu" nime mainides ka kolm lauset. Selleni küll ei jõutud, et mis laev ja miks laev.

Mis tol korral "Tõllu" pardal vana laeva taastamise heaks te-gelikult räägiti ja tehti, me ei teagi, sest merelehte ei olnud ko-hale kutsutud.

Siniste üritustega seoses või seoseta, aga viiestes ER uudis-tes kõneles härra kapten küll jälle kord vahva Tõll-poisi kur-vast elust. Ei olevat enam niigi palju ülalpidamisraha, et teda õieti valvatagi jaksaks. Väljapääs võiks olla otsesuunitlusega (eelarve?) raha.

Igal juhul kuulis eesti rahvas sel tuisupäeval jälle paar kor-da "Suure Tõllu" olemasolust.

Mari Vamba

«Meremehe» tellimine

Kodumaal

Neile, kes pole jõudnud eelolevaks aastaks «Meremees» tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. **Tellimishind koos postikuluga on 100 krooni**, mis tuleb saata aadressil:

EE0001 Tallinn, Pikk 70
Eesti Meremeeste Liit
«Meremehe» tellimus

Välismaale

Kui makstakse Eestis, on aastatellimuse hind Euroopasse 250 krooni, mujale 300 krooni.

Kui makstakse välismaal, pakub tellimisvõimaluse AS Rahvusvaheline Ajakirjanduslevi (*Subscription International Ltd.*). Sel juhul on hinnad järgmised:

Euroopasse 41 \$
mujale 47 \$

Tasuda võib krediitkaartidega: Visa, Mastercard, Access, American Express. Sellisel juhul on vaja teada kaardi numbrit, kehtivusaega, kliendi aadressi ning kaardiomaniku nime ja aadressi (kui on erinevad kliendi nimest ja aadressist). Tšekk peab olema väljastatud *Subscription International* nimele USA dollarites või muus konverteeritavas valuutas.

Tellimused võib saata
faxil +372 6 397 069 või aadressil:
«Meremees» Subscriptions Department
Subscriptions International Ltd.
Akadeemia tee 21G
EE0026 Tallinn
ESTONIA
tel. +3725 247 832

Head lugemist!



AS MERESIDE

VANA-POSTI 7 EE0001 TALLINN
TEL. 372-2-444 777
FAX 372-6 313 131

Navigatsiooniseadmed,
mere-kommunikatsioonivahendid,
kontrolli- ja jälgimisseadmed,
ohutuseseadmed ja -vahendid.
Konsultatsioonid, müük, paigaldus,
hooldus.

Reklaami hind «Meremees»:

1 cm² maksab 2 krooni

Nii suur
kast maksab
25 krooni

RE Tallinna Sadam
sadamates seisid
2. veebruaril:

Kes meil käivad

Kesklinna sadamas	Muuga sadamas
"Kapten Voolens" (Eesti lipuga) — lossib konteinereid	"Exemplar" (Kreeka) — laadib vilja "Barbe Team" (Norra) — laadib väetist
"Sormovski 49" (Vene) — laadib alumiiniumi	Kopli sadamas
"Komsomolets Adžari" (Ukraina) — laadib alumiiniumi	"Aegviidu" (Eesti) — laadib paberit "Burevestnik Revoljutsii" (Vene) — laadib paberit
"Baltiiski 110" (Vene) — laadib väetist	Paldiski sadamas täna laevu ei ole.
"Volga 4003" (Vene) — laadib väetist	



TALLINK



ESTLINE



ScanTrans

AS ESAGENA Ltd

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



ESTMA



TERMINAAL

inreko

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 2. veebruaril:

"ELMAR KIVISTIK" — Ventspilsis
"ALEKSANDER ABERG" — teel Balboast
Chinwangtaosse
"PAUL KERES" — teel Durbanist Bahía
Blancasse
"KRISTJAN PALUSALU" — teel New
Orleansist Hiinasse
"GUSTAV SULE" — Beiras
"ALEKSANDER KOLMPERE" — New
Orleansis
"HAAPSALU" — Halifaxis
"VILJANDI" — Kaliningradis
"RAKVERE" — teel Helsingist Kopenhavni
"NARVA" — Mobile'is
"VALGA" — Buenos Aireses
"KEILA" — Skikdas
"KUNDA" — Leixoes's
"KADRINA" — Ijtitševskis
"PALDISKI" — teel São Fransisco do Sulis
"LOKSA" — Landskronas

Neile, kes ootavad...

"MAHTRA" — Antwerpenis
"SOMPA" — teel Karwarist Marina di
Carrarasse
"KEHRA" — teel Casablanca La Pallice'i
"AEGVIIDU" — Paljassaare sadamas
"KUIVASTU" — teel Marina di Carrarast
Pasajesi
"KUUSALU" — teel Dunkerques't Bandjuli
"PARILA" — Batas
"RAKKE" — teel Tuticorinist Suezis
"VALKLA" — teel Suezist Laem Chabangi
"PIHTLA" — Fortalezas
"ORJAKU" — teel Madrasest Pasajesi
"NAISSAAR" — teel Rotterdamist Peterburi
"VAINDLO" — Warringtonis
"FRISOHAVEN" — Oranis
"MUHU" — teel Antwerpenist Tallinna
"ABRUKA" — teel Temast Amsterdamist
"VILSANDI" — teel Constantzast
Vlissingeni
"KAPTEN KONGA" — teel Fredrikstadist
Vanasadamasse
"KAPTEN VOOLENS" — Vanasadamas

"MEHAANIK KRULL" — Antwerpenis
"KESSULAI" — Felixstowe's
"VIIRELAI" — Antwerpenis
"MANILAI" — teel Vanasadamast
Rotterdamist
"SUURLAI" — teel Vanasadamast Århusi
"HEINLAI" — teel Vanasadamast
Københavnist
"PAKRI" — teel Keadbyst Meeruse
sadamasse
"ANGYALFJÖLD" — teel Grangemouthist
Tallinna
"AEGNA" — remondis Loksas
"KABALA" — teel Norrköpingist Sevillasse
"MOHNI" — Bordeaux's
"RAPLA" — teel Tilburyst Tallinna
"TORMA" — teel Villagarciast Falkenbergi
"SOODLA" — teel Kaliningradist Sevillasse
"KLOOGA" — Zeebrugges
"TRANSESTONIA" — teel Københavnist
Helsingisse
"ELBLAG" — Muuga sadamas
"DONATA" — Vanasadamas

Arvutiküljendus: Vello Lind ja Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas.

Väljaandja

Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub
veebruaris

Toimetuse postiaadress:

EE0001 Tallinn,
Pikk 70, "Meremees"

«Printall»

Tellimuse nr. 612

Toimetaja
MADLI VITISMANN

Toimetusel on praegu ainult postiaadress ja NMT-telefon 8-25-238 088.