

Aktiiaseltsis Tallinna Sadam võimalike korrupsiooniriskide tuvastamiseks moodustatud uurimiskomisjoni 14. jaanuari 2016. a istungi päevakorrapunkti 2 juures toimunud arutelu üleskirjutus

Artur Talvik

Tutvustab uurimiskomisjoni istungile kutsutud külalist, kelleks on TS Shipping OÜ tegevdirektor ja juhatuse liige ning OÜ Marine Claims Adjusters juhatuse liige Ülo Eero. Palub lühiülevaadet Botnica ostmisega seonduvatest asjaoludest.

Ülo Eero

Olen TS Shipping OÜ juhatuse liige ning Botnica omanikufirma esindaja. Vastavalt Tallinna Sadama ja TS Shippingu vahelisele Botnica müügilepingule maksame laeva koos protsentidega Tallinna Sadamale tagasi.

Valdo Randpere

Meile on esitatud kronoloogia Botnica soetamisega seonduvalt, mis algab aastast 2005, aga ehk hakkaks varasemast ajast peale? Kunagi olid ju Eestil jäämurdjad, mis maha müüdi, arvates, et Balti meri enam kunagi ei jäätu. Aga siis tuli 2005 ja meri jäätus. Kes see „geenius“ oli, kes otsustas jäämurdjad maha müüa?

Ülo Eero

Mina ei olnud Tallinna Sadamaga ega eelmiste jäämurdjate müügiga seotud. Jää moodustumise kohta Balti meres on mul aga soomlaste poolt koostatud statistika, mis saab alguse aastast 1720. Sellest tuleneb, jää moodustumine Balti meres ja Soome lahes on aastati olnud erinev kuid vähese jääkattega aastatele on alati järgnenud külmemad talved koos laialdasema jää moodutumisega Soome lahes ja Balti meres ehk siis seda öelda ei saa, et talviti meie sadamate vaba ja aastaringset ekspluatatsiooni jääkatte moodustumine ei ohustaks.

Valdo Randpere

Ei. Nii kauget aega me ei taha. Aga mis aastal kõik jäämurdjad maha müüdi?

Ülo Eero

Ei olnud juures ja ei oska vastata sellele küsimusele.

Valdo Randpere

Kas see oli aastal 2002?

Ülo Eero

Ei oska vastata, ei olnud Tallinna Sadama eelmise jäämurdjaga mitte kuidagi seotud.

Valdo Randpere

... ja see on ka hea näide sellest, riik võib loll olla - müüb odavalt, ostab kallilt.

Ülo Eero

Jääkatte moodustumise suhtes olen dokumentaalset materjali kogunud juba aastaid ja mul on seega dokumentaalne originaalmaterjal Eesti vetes jää moodustumise kohta olemas juba aastast 1924. Olen osa Eesti vetes jää moodustumise ülevaadetest saanud ka Lätist. Näitena võib tuua 1924. aasta talve, kus jääd oli vähe, kuid misjärel järgnevatel külmadel aastatel olid jääolud rasked. Enda kohta veel nii paljut, et alustasin oma haridusteed Tallinna Merekoolist, misjärel õppisin veel Peterburi e Leningradi Kõrgemas Merekoolis ja merenduses olen olnud tegev kõik aastad, alates merenduseriala omandamisest. Esmalt töötasin Eesti Merelaevanduses, siis Norra lipu all Norra reederite laevades. Üheksakümne aastate päris alguses tehti mulle ettepanek alustada tööd Eesti firmas AS CMM (Kaubandusliku Meresõidu Konsultatsioonid), kus töötas näiteks Uno Laur jt. Töö suundadeks olid kaubandusliku meresõidu alased konsultatsioonid, laevade kindlustusjuhtumite lahendamised ning erinevate juriidiliste probleemide lahendamised, mis olid seotud laevade ja merendusega üldisemalt. Aktiivse töö tulemusena õnnestus Eestisse tuua näiteks selliste suurfirmade esindused kui Lloyds of London, China Pacific Insurance Company jne. Tihti tegelesime ka selliste probleemidega kui laevade kokkupõrked, merereostus jne.

Uute merendusega seotud valdkondade tekkel moodustasin 1994. aastal uue firma Claims Adjusters OÜ. Selle firma töösuundadeks olid lisaks merenduses tekkida võivate probleemide lahendamisele suurel määral ka laevade tehnilised ülevaatused, meritsi veetavate kaupade kindlustusjuhtumite lahendamised, laevade omanduse vahetusega seotud asjaajamised jne. Seda kõike siis nii Eestis kui Eestist väljas. See toimib siia maani. Eestis oleme näiteks korraldanud tehnilisi ülevaatusi ja hindamisi parvlaevadele, hinnanud Tallinkile kuuluvat laeva Meloodia, korraldanud tehnilist ülevaatusi ja hindamist eesti sõjamere laevadele jne. Merendust jääb Eestis päev-päevalt vähemaks. Erafirmaga (Marine Claims Adjusters OÜ) on alates Botnicaga tegelemisest aega üle jäänud väga vähe ja sedagi vaid nädalavahetustel ehk siis minu põhitöök on Botnica ekspluatatsioonis hoidmine.

Artur Talvik

Botnica lugu algas Teie konsultatsioonifirma kaudu?

Ülo Eero

Botnica eelmise omanikufirmaga ehk siis Soome firmaga Arctia Offshore OY olen ka varem korduvalt koostööd teinud. Varem kuulusid neile ka Soome saarte vahel kurseerivad parvlaevad. 2005 aastal olin neile abiks ühe nende laevade müügil, mil minu peal oli kogu laeva müügiga seotud asjaajamine koos paberimajandusega Oli veidi omapärane juhtum, kus viskasin nende laeva üle maailma müüki ja ostjaks tuli soomlane: eestlane müüs ja laua taga olid kaks soomlast – üks ostis ja teine müüs Soome riigis sees. Kuid dokumendid olid korras.

Ka pankade jaoks oli kõik korrektselt vormistatud ning seega kõik müügiga seotu korraldatud vastavalt rahvusvahelistele lepingutele, tavadele ja reeglitele. Rahvusvaheline merenduspraktika baseerub kindlatel reeglitel, lepingutel ning tavadel ja isetegevust seal väga praktiseerida ei saa ega tohi. Laevade ostusid ja müükegi tehakse kindlate protseduurireeglite ja lepinguvormide järgi. Näiteks BIMCO või Lloydsi reeglite ja lepingute järgi. Kui tõstatub mingi probleem, mis erineb tavapärasest, siis vormistatakse sellekohased lepingu lisad. Mingit põhimõtteliselt uut lepingut tavaliselt ei tehta.

Mis puutub Botnicasse, siis 2012. aasta aprillis pöördus ametlikult minu poole Soome omanikfirma Arctia Offshore OY president Tero Vauraste, kes pakkus minu firmale Marine Claims Adjusters OÜ võimalust olla maakleriks Botnicat müügil. Sama aasta aprillis vormistasime sellekohase ametliku maaklerlepingu Soome firma Arctic Offshore OY ja Marine Claims Adjusters OÜ vahel. Jutt ei olnud Botnica võimalikust müügist ainult Eestile, vaid jutt käis Botnica müügiks pakkumisest kogu meie regioonis. Venelaste huvi Botnica ostu vastu oli väga suur ja Botnicat sai pakutud müügiks ka lätlastele. Lätlastel on oma jäämurdja, mis on sarnane meie 1963. aastal ehitatud „Tarmoga“, kuid on üks aasta noorem. Lätlastel on samad probleemid mis meiegi Veeteede Ametil ehk siis vana jäämurdja võib küll välja jäämurdele saata, kuid kas ta ka tagasi tuleb, ei tea, kuna masinarikete korral igasugune varuosade baas 1962 ehitatud masinatele sisuliselt puudub.

Meil Eestis näitas konkreetset huvi üles Botnica ostuks Veeteede Amet tollaegse peadirektori Andrus Maide isikus. Andrus Maide tegi ka vastava esildise MKMile ja sealt hakkas see asi „kerima“. Minu organiseerida olid edaspidi Soome laevaomaniku soovil kõik kohtumised Veeteede Ameti ja MKMi esindajatega. Olin nendel kohtumistel ise juures kui laevaomaniku esindaja ja maakler. Esialgu oli potentsiaalseks ostjaks Veeteede Amet. MKMi poolt kureeris läbirääkimisi Eero Pärgmäe. Soomlased käisid Tallinnas kaks või kolm korda. Eesti potentsiaalsete ostjate esindajad käisid Soomes ka kas kaks või maksimaalselt kolm korda. Olin ka seal kõikide kohtumise juures. Soomlaste huvi müüa Botnica Eestisse ei olnud algselt väga suur, kuna Soomlased meid väga tõsiselt reaalsete ostjatena ei võtnud, kuna teadsid, et riigifirmade poolt laeva ost ei ole lihtne ja samal ajal käisid läbirääkimised Botnica müügi suhtes ka venelaste riiklike, jäämurdega tegelevate struktuuridega.

Kogu läbirääkimiste protsess venis ja ajaks, kui Eesti pool jõudis oma sisemiste arutelude käigus nii kaugele, et võttis vastu otsuse Botnica ostuga edasi minna, võtsid soomlased aja maha, kuna ootasid lõplikke pakkumisi ka teistelt potentsiaalsetelt ostjatelt. Eesti poolel oli seega vahepeal seis kus polnud enam kindel, kas soomlased Botnicat meile müüa tahavadki, kuna ilmselt võis vene pool teha parema pakkumise, kuna ka neil oli hädasti olemasolevale vanale jäämurdjate laevastikule uuemat jäämurdjat lisaks vaja.

Mis puudutab Botnica hinda, siis see pole nagu kunagi olnud küsimus, mille üle soomlased oleksid soovinud läbi rääkida. Soomlaste poolt oli kohe algselt fikseeritud laeva hinnaks 50 miljonit ja seda tingimusel „take it or leave it“ ehk siis ka teiste huviliste olemasolul oleks Botnica ära müüdud soomlaste soovitud 50 miljoni EUR eest igal juhul. Soomlased ei soovinud jätkata läbirääkimisi juhul, kui ostja poleks aktsepteerinud välja öeldud müügihinda. Minule jäi igatahes mulje, et venelaste poolt oli tehtud kõrgem pakkumine. Kuid soomlased

ei tahtnud ilmselt poliitilistel kaalutlustel venelastele Botnicat müüa ja otsus Botnica müügiks Eestisse võeti vastu Soome valitsuse tasemel. Venelastel on Soome lahe regioonis 5 vähevõimekat jäämurdjat ja sellist võimekust kui Botnica neil pole. Soomlastel on Soome lahe ja Botnia lahe tarbeks 8 jäämurdjat, kusjuures nendest 6 konventsionaalset jäämurdjat seisavad suviti kalda ääres ja toodavad Soome riigile miinust. Botnica ei ole konventsionaalne jäämurdja ja võib töötada ka suviti offshore töödel ehk siis laev, mis võib tuua ka kasumit, mitte ainult toota suviti seistes miinust. Botnica võib suviti töötada suvalistel offshore töödel ja seega on Botnica sugune multifunktsionaalne laev kindlasti eelistatum variant jäämurdjat vajavale laevaomanikule kui konventsionaalne jäämurdja, kus meeskonnatasud ja laeva ekspluatatsioonitasud suviti toodavad omanikule vaid miinust.

Artur Talvik

Kas see oli offshore ..?

Ülo Eero

Botnica ei ole puhas offshore laev. Offshore laevade kohta kehtib täiesti oma klassifitseerimise süsteem. Meie laeva nimetuse ette käib *multipurpose offshore vessel* ja lisaks veel *offshore DP 3* klass. Botnica on võimeline suht kõrge lainega - 4 m laine ja suhteliselt tugeva tuulega püsima avamerel ilma ankruteta paigal alla meetri täpsusega ja seejuures teostama väga keerukaid veealuseid ja veepealseid töid. Olen isiklikult 2013. aasta mais Norra meres Botnica pardal viibides näinud, kuidas laev suht suure laine ja tuulega püsis laevas oleva keeruka tehnika abil paigal alla poole meetrise täpsusega. Botnica on võimeline tegema suvalisi veealuseid täppistöid tuukrite või allveerobotitega sügavusteni kuni mitusada meetrit. TS Shipping on Botnicaga selliseid töid juba teostanud nii 2013. aastal Saksa vetes kui 2014 aastal Kara meres Exxon Mobili ja Rosnefti all töötades. Botnica DNV GL (det Norske Veritas ja germanischer Lloyd) klassisümbol on pikk jada erisümboleid, mis kõik annavad potentsiaalsetele klientidele aimu Botnica võimetest. Seda just kõrgeima võimaliku DP3 klassi näol.

Botnicale on ehitusest peale installeeritud kolm kraana, milledest peakraana on võimaline tõstma 160 tonni, teine kraana 15 tonni ja kolmas 5 tonni. Peakraana ehk siis 160 tonni kandevõimega kraana on „Heave Compensated“ tüüpi kraana, mis tähendab, et laeva kõikudes suvalises suunas, ka üles ja alla, hoiab kraana tõstetavat lasti nii vee all kui vee peal 3D mõõtmelises maailmas ühes punktis. Selliste kraanadega laevu, mis on ka samal ajal jäämurdjad, on kogu maailmas väga vähe. Soomlastel on neid kaks, Nordica ja Fennica, kuid kummalgi ei ole Botnica offshore võimekust. Botnica on peal näiteks „Moonpool“ ehk siis šaht, mis läheb läbi terve laeva korpuse kuni põhjani ja on alt avatav. See annab meile võimekuse kõrge laine, suure tuulega ja halbades ilmastikutingimustega veesata Moonpooli kaudu nii veealuseid roboteid kui tuukreid.

Mida me tegime 2014. aastal Kara meres? Enne Kara merre siirdumist ehitati meile Norras Moonpooli peale suur angaar, kuhu mahtus kaks 8,5 tonni kaaluvat robotit. Töö veealuste konstruktsioonide paigaldamisel ja ühendamisel käiski läbi Moonpool'i ja seda kusagil 100 meetrit allpool veepinda. See oli ülimat täpsust nõudev töö, millega ilmselt saime väga hästi

hakkama. Sellest annavad tunnistust nii 2013. aastal kui 2014. aastal Siemensilt, Exxon Mobililt ja Rosnefilit saadud „Customer Satisfaction“ raportid, kus 10 eri kategooria hindamiskaala järgi on laeva tehnilist seisukorda, omanikufirma tööd, meeskondade kvalifikatsiooni ja tööd hinnatud kõrgeimate hinnetega ehk siis „excellent“.

Artur Talvik

Läheme ostuprotsessi juurde tagasi. Eesti riik, valitsus, oli aru saanud, et ilma jäämurdjate me elada ei saa. Surve oli suur, kui ostmise otsus tehti. Kas konkureerivaid pakkumisi ei olnud? Miks?

Ülo Eero

Ei olnud ega pole ka praegu. Sellise klassi laevad laevade ostu-müügi turult puudusid nii 2012. aastal kui puuduvad ka praegu, see on kergesti tõestatav. Juhul kui keegi sooviks seda tüüpi multifunktsionaalset laeva osta, siis peaks ta selle ehitama.

Artur Talvik

Mis lähteülesanne ostmisel oli?

Ülo Eero

Vastavalt 16.10.2012 Tallinna sadama nõukogu protokollile oli üheks päevakorrapunktiks jäämurdja soetamine. Sama punkti raames olid ära toodud ka soetamise põhjused. Mis puutub laeva soetuse hinda, siis kuna multifunktsionaalseid jäämurdjaid peale Botnica polnud ei 2012. aastal ega pole ka praegu müügis mitte ühtegi, siis on ainus võimalus kas seda tüüpi laev kallilt ehitada või aktsepteerida müüja dikteeritud „firm“ hind. Laeva hindamine siin suurt rolli ei mängi, kuna hindamine peaks baseeruma vähemalt samalaadsete laevade ostu-müügi turu statistikal või uueväärse samasuguse laeva ehitushinnal, kuid ostu-müügi turg 2012 ja ka enne seda ning praegu puudub. Sellest tulenevalt kui keegi sooviks osta turult sama klassi laeva, mis oleks ka jäämurdja, siis neid lihtsalt ei ole. Neid on siamaani ehitatud endale vaid kas riigid, kellel on probleeme jääga või suuremad nafta ja gaasitööstuse firmad, mis toimetavad arktilistes vetes. Müügil neid pole.

Jaanus Karilaid

Läbi avaliku hanke oleks saanud siiski ära tõestada. Kas on teada, miks seda avalikku hanget ei korraldatud?

Ülo Eero

Minu mäletamist mööda hange tehti. Juba eelpoolmainitud protokollist nähtub, et Tallinna Sadam kuulutas välja vähempakkumisega hanke, mille tähtaeg oli 9.10.2012 kell 10.

Jaanus Karilaid

Kas on tõsi, et Soomes oli Botnica bilansiline väärtus 5 aastat enne selle soetamist ka 50 miljonit? Miks see summa väiksemaks ei läinud? Amortisatsioon? Mis siis viie aastaga juhtus?

Ülo Eero

Kui te võtate näiteks „Tarmo“, mis on ehitatud 1963, siis jäämurdjatele ei saa kohaldada kaubalaevadele tavapärasest amortisatsiooni arvestuse skeemi. Esiteks nende laevade ehitamiseks kasutatud metall on tunduvalt parem ja kestab tunduvalt kauem, nende motoressurss on suurem kuna ei teostata aastaringset pikki ülesõite.....

Jaanus Karilaid

Kas siis viie aastaga midagi ei muutu?

Ülo Eero

Muutub küll. Meil on ta arvel praegu minu teada bilansilise väärtusega 46 miljonit (eurot).

Jaanus Karilaid

OK. 4 neli miljonit muutus. Botnica osteti ära 50 miljoniga. Kas on tõendeid või kas oli olemas kalkulasioon, et sellise laeva rentimine kuskilt mujalt oleks olnud soodsam? Püsikulud odavamad?

Ülo Eero

Alustan rentimisest. Rentimine: aastatel 2003, 2004, 2010 ja 2011 olid rasked jääolud. Veeteede Amet üritas lisaks vanale „Tarmole“ leida midagi, mis aitaks meid välja. Oli jää, mis pani kinni Sillamäe, Kunda, Tallinna ja vist ka Paldiski (sadamad). See on fakt. Koostöös Veeteede Ametiga püüdsin leida laevu-jäämurdjaid, mis oleksid meile abiks jäämurdel kuid rendiks pakutavaid jäämurdjaid ei leidnud kusagilt. Isegi Kanadast sai otsitud, sest lähemalt ei olnud võimalik leida midagi. Andrus Maide (Veeteede Ameti peadirektor) peaks seda mäletama. Loota soomlaste peale? See ei ole meile kunagi kindlust andnud, et me sealt üldse midagi saame. Pigem vastupidi. Kui Botnica siia müüdi, siis 15. jaanuaril 2013 see sama firma, kellelt Botnica ostime, helistas mulle ja palus saata Botnica neile jääd murdma. Veeteede amet keeldus Botnica saatmisest Soome, kuna siis oleks meil omal probleemid tekkinud. Vabasid jäämurdjaid rendile ei ole lihtsalt kusagilt võtta. Ka rootslastelt mitte, kuna neil oma leping talviseks jäämurdeks Rootsi meresõiduametiga.

Jaanus Karilaid

8 jäämurdjat tootsid miinust?

Ülo Eero

Ükski riik ei anna talveks oma jäämurdjaid ära. Kunagi ei tea, milliseks talv kujuneb ja kui ka õnnestub mõni jäämurdja meile rentida, siis alati klausliga, et omanik võib neid suvalisel hetkel tagasi nõuda omale jääd murdma. Rootslaste puhul on siis määravaks Viking Supply ja

Rootsi meresõiduameti omavaheline leping. Sellised klauslid olid sees ka meile 2003,2004, 2010 ja 2011 renditud jäämurdjate lepingutes.

Jaanus Karilaid

Kas tagantjärgi tundub mõistlik, et just selliste parameetritega ja sellise hinnaga – 50 miljonit (eurot) - jäämurdja ostmine oli mõistlik? Kas oleks võinud olla ka mingi teine sisend - üldkoosoleku otsus või nõukogu otsus? Või kuidagi teistmoodi? Kas täna tagantjärele hinnates võinuks teha ka teistsuguse otsuse, kui 50 miljoniga osta Botnica?

Ülo Eero

Selgitan veelkord. Sellel hetkel, kui Botnicat meile pakuti, siis turul ei olnud ühtegi uuemat jäämurdjat peale Botnica. Müügis olid küll Taani kaks sõjalaeva/jäämurdjat, kuid need olid ehitatud aastatel 1962 ja 1963. Teine põhjendus, miks just Botnica oli parem variant oli soomlaste ajalehtedes kirjutu, kus kurdeti, et niisama seisevad jäämurdjad toodavad Soome riigile meeletult miinust. Ehk: kui me oleksime võtnud laeva, mis jääbki kõik suved seisma, siis oleks situatsioon analoogne „Tarmo´ga“. „Tarmo“ ei tegele suviti mitte millegagi. Ta toodab ainult miinust, sest meeskond peab peal olema et tagada laeva eksploatatsioon ka edaspidi. Samas. kui me võtame „Botnica“, siis meie esimesel kõige raskemal sissetöötamise ja eksploatatsiooniaastal, 2013. aastal esitasime „Botnica“ töö suhtes arveid välja 6, 9 miljoni euro ulatuses, 2014.aastal 15,65 miljoni euro ulatuses ja 2015. aastal 7,0 miljoni euro ulatuses. Nendest summadest tuleb muidugi maha arvestada „Botnica“ eksploatatsioonikulud. 2015. aastal hakkasid kehtima Euroopa Vene vastased sanktsioonid ja see mõjus üsna halvasti kogu offshore turule. Meil on küll siiani kehtiv tööleping Exxon Mobili ja Rosnefti ühisfirmaga, aga sanktsioonide tõttu me laevaga tööle minna ei saa.

Meeskonna kulude kohta saab öelda, et selleks kulub suurusjärgus 2,5 miljonit (eurot) aastas, olenevalt millega laev tegeleb. „Botnica“ ostul võttis Tallinna Sadam minu teada palgaskaala arvestuse üle jäämurdja „Tarmo“ pealt, mis ei olnud õige, kuna „Botnica“ meeskondade sertifikaatsioon on täiesti erinev „Tarmo“ meeskonna kompetentsist ja sertifikaatsioonist. Offshore turu multifunktsionaalsete jäämurdjate palgatasemed on tunduvalt kõrgemad.

Jaanus Karilaid

Palju siis kasum oli?

Artur Talvik

5 miljonit?

Ülo Eero

Ei. Vähem. Laeva on vaja ka investeerida, sest meie eesmärk on hoida „Botnicat“ eksploatatsioonivõimalikult kaua ja seega vaatame investeringute tegemisel ette vähemalt 15 aastat. Hetkel on investeringukavad ette tehtud aastani 2022. Laev on üle 15 aastat vana ja olemasoleva tehnika uuendamisse peab jõudumööda investeerima midagi igal aastal.

Jaanus Karilaid

Kas see on müüt või linnalegend, et laevanduseksperdid on hinnaks pakkunud 35 miljonit eurot?

Ülo Eero

Selliste ekspertide puhul küsiks esmalt, et kas need eksperdid on ise konkreetselt müünud või ostnud seda tüüpi laevasid. Ilmselt ei ole ehk siis tegu pigem argumenteerimata arvamusega. Juhul kui ka praegu visata turule otsing või päring samalaadse jäämurdja ostuks kui „Botnica“, siis päris kindlasti ei saaks ühtegi vastust ehk siis pakkumiste puudumine dikteerib tahes või tahtmatult müügihinna. Ja siis veel see põhimõtteline küsimus, et kas osta konventsionaalne jäämurdja, mis olematute jääolude korral seisab aastaringselt või jäämurdja, mis on võimeline ka muid töid tegema, vähendades seega ekspluatstioonilisi kulusid. Ükskõik, mida need eksperdid ka ei arva, kindel asjaolu, et Eesti riik on välja andnud vekslid, et tema kõik sadamad on aastaringselt laevatatavad ja seega peab samal riigil olema ka võimekus seda tagada. Ilmselgelt „Tarmo“ enam seda (jäämurdmist) ei kata.

2007 ja 2008 aastatel võttis Veeteede Amet ette suure projekti alustada uue jäämurdja ehitamist. 2008 astal sai disainprojekt valmis ja edasi pidi minema ehitushange, kuid siis kogu projekt külmutati. Disainprojekti tegemisel arvestati asjaolu, et mõttekas oli projekteerida vaid multifunktsionaalne jäämurdja, millele oleks saanud leida rakendust ka suviti.

Valdo Randpere

Mis see projekt oleks maksma läinud?

Ülo Eero

„Botnica“ suguse multifunktsionaalse ja DP3 klassi laeva ehitus oleks maksnud kuskil 130-135 miljonit. „Botnica“ käisid 27. detsembril (külas) 47 soome laevaehitajat- eksperti ja me tõstisime ka selle küsimuse üles. Juhul kui peaks tekkima taas soov ehitada täiesti uus „Botnica“ sarnase võimekusega laev, siis soomlaste arvates oleks sellise laeva ehitamine näiteks Soomes läheks maksma kusagil 130 – 135 miljonit.

Artur Talvik

Kui vana see Botnica on?

Ülo Eero

1998. aastal ehitatud

Henn Põlluaas

Küsiksin projekteerimise kohta. Kas see projekteerimine peatati? Kuni 2015.aasta lõpuni pikendati? Kas projekteeritakse edasi? Kas peatamist pikendati 2015. aasta lõpuni? Mis selle eest juba välja maksti?

Ülo Eero

Ma ei ole sellega seotud. Veeteede Amet tegeleb, otseselt. Meilt (OÜ Marine Claims Adjusters) küsiti algselt 2007. aasta alguses arvamust selle kohta, milline see jäämurdja tehnilistelt parameetritelt ja varustuse poolest olla võiks? Me kirjutasime suhteliselt pikalt selle kõik lahti. Käisin ka Veeteede Ametis 10 liikmelise komisjoni ees seda tutvustamas. Põhjendasime ka seda, mis vahe on konventsionaalsel ja multifunktsionaalsel jäämurdjal. Kui ainult konventsionaalne jäälõhkaja, siis mida ta võiks sisse tuua (kasum)? Botnica on aga multifunktsionaalne. Tavalise konventsionaalse jäämurdja ehitushind oleks olnud 2007. aastal kusagil 90- 95 miljonit (eurot / olenevalt varustuse astmest), aga see ei oleks olnud multifunktsionaalne, mistõttu ta oleks ikkagi suviti ainult seisnud ja tootnud miinust. Oli küll juttu ka sellest, et uut jäämurdjat võiks kasutada suviti õlitõrjeks, kuid see oleks eeldanud, et laevale oleks pidanud peale planeerima vähemalt 1000 – 1200 kuupmeetrist ja soojustusega õlitõrje tanki, kuid see oleks vähendanud muud laeva võimekust. Talvel merejäält õlitõrjet tehes on õli kättesaamine jäält või jääst ilma kuumutamiseteta võimatu.

Artur Talvik

„Tarmol“ on see peal?

Ülo Eero

Ei. „Tarmol“ ka ei ole. Meil ei sellist õlitõrje võimekust suure soojendusega tanki näol ühelgi Eesti jäämurdjal. „Botnica“ plussiks on ka see, et laeva ahtritekis on 1000 m² puitkattega peatekk, kuhu saab paigutada ükskõik millist tehnikat ja ükskõik mis konfiguratsioonis. Kara meres olid meil seal suured veeluste tööde robotid, robotite varuosad ja juhtimiskonsoolid ehk siis kõik see, mis on vajalik nafta puurimiseks. Kui ei oleks olnud naftahinna langust, oleks meil tasuvat tööd suviti piisavalt. 2013.a septembris sõlmitud leping Exxon Mobili ja Rosnefti ühisfirmaga on kehtiv kuni detsembrini aastal 2017. Teiste koostööpartneritega – Rootsiga, Norra -, kellega me töötasime sama projekti raames Kara meres on see leping tühistatud. Meil see leping veel kehtib. Praegu räägime läbi viie potentsiaalse koostööpartneriga, et saada Botnica selle aasta 20. aprillist tööle ükskõik siis kuhu. Variante millega praegu töötame on mitmeid ja esimesed hanke tulemused selguvad lähiajal. Variante on: kas minna Siemensi alla tööle, Saksamaale tuuleparkidesse nagu tegime seda 2013. aastal terve suvi või siis minna põhja arktilistesse vetesse, uurimislaevadele jääseiretuge pakkuma või siis Kaug-Itta, kus on nafta- ja gaasitööstus. Tuleb vaid varakult vaadata, et tööd Vene vetes ei läheks vastuollu Euroopa Vene vastaste sanktsioonidega. Need hetkel veel kehtivad.

Tarmo Olgo

Tuleme Botnica soetamise juurde. Viimased 10 aastat. Mis suhe oli teil alates 2005. aastast Tallinna Sadamaga või mis perioodil oli suhe Tallinna Sadama tüdrukoostööga?

Ülo Eero

Tallinna Sadamaga ei ole üldse varasemat töösuhet olnud. Esimene töösuhe oli siis, kui tuli alustada TS Shippingu ülesehitust ja „Botnica“ ekspuaterimist. „Botnica“ müügi teemadel suhtlesin 2012. aastal esmalt siiski vaid Veeteede Ameti ja MKMi esindajatega.

Tarmo Olgo

Kas töösuhe või lepinguline suhe?

Ülo Eero

Kõigepealt olin maakler kuni Botnica ostuni. Seejärel olin konsultant kuni aastani 2013 (jaanuarini), mil asutati TS Shipping OÜ. Mind kutsuti tööle ilmselt kui asjast veidi rohkem teadvat isikut TS Shippingu juhatuse liikmena. Algselt töötasin TS Shippingu kontori poolel täiesti üksi. Maist võtsime TS Shippingusse tööle personalijuhi, et laabuks töö 60 meeskonnaliikmega, seejärel lisandus tehnilise järelevalve osakonda superintendant ning laeva prahtimise osakonda üks inimene.

Artur Talvik

Kas sinna TS Shippingusse tehti konkurss?

Ülo Eero

Minu teada mitte. Mulle tehti konkreetne pakkumine ja sellega läksin edasi.

Tarmo Olgo

Kas olite Botnica omanikfirmal ainuesindaja?

Ülo Eero

Botnica müügi puhul - jah.

Tarmo Olgo

Kas selles regioonis oli ka teisi pakkumisi Botnicale? Kas see hind -50 miljonit (eurot) - oli teile ette antud? Oli realselt teisi pakkumisi? Kellega realselt läbirääkimisi peeti?

Ülo Eero

Hind öeldi soomlaste poolt välja kohe alguses MKM-i kohtumisel. Seal oli kohal ka Veeteede Ameti esindaja. Mulle kui maaklerile oli see hind ette antud. Etteantud hinnast allapoole ei tohtinud minna. Vahepeal pidi (hind) juba hakkama tõusma, sest soomlased peatasid vahepeal mingiks ajaks läbirääkimised Eestiga, kuna ilmselt oli Vene pool nõus maksma suuremat hinda.

Tarmo Olgo

Kellega te seal MKM-s rääkisite? Kes olid esindajad 11.05.2012?

Ülo Eero

Andrus Maide, Eero Pärnmäe.

Artur Talvik

Kas vene suunal ja läti suunal töötasid teised maaklerid?

Ülo Eero

Minul selline info puudub ja mina andsin „Botnica“ müügiinfo välja nii Venesse kui Lätti oma firma, kui laevaomaniku ametliku maakleri nimelt. Samas kunagi ei saa välistada varianti, et näiteks Vene pool püüab otse laeva omaniku peale välja minna. See on vene firmade puhul suhteliselt tavaline käitumine, kus püütakse maaklereid vältida. Mina seda ei tea, millise Vene potentsiaalse ostjaga laeva omanik veel eraldi läbirääkimisi pidas, kuid ilmselt kellegagi pidas ja ostja pakutav hind oli kõrgem, kuna muidu poleks Eestiga vahepeal läbirääkimisi peatatud.

Tarmo Olgo

Kas Teie selles antud regioonis olite maaklerina ainuõiguslik või pidasite läbirääkimisi ka lätlaste ja venelastega? Läbirääkimisi lisaks Eestile veel kellegagi?

Ülo Eero

Mina tegin pakkumised üle maailma. See on täiesti tavaline protseduur, on olemas veebilehed ja saidid, kuhu need pakkumised üles pannakse.

Tarmo Olgo

On pakkumised, aga kas Te pidasite ka läbirääkimisi?

Ülo Eero

Kuna Andrus Maide vastus tuli nii kiiresti, et Eesti on huvitatud, siis keskendusin sellele. Kui ka venelased olid huvitatud, siis mind nendesse läbirääkimistesse (venelastega) ei kaasatud ehk siis ma ei tea, millise konkreetse Vene firmaga laeva omanik läbirääkimisi pidas.

Tarmo Olgo

Kas ma sain õigesti aru, et Teie teistega peale Eesti läbirääkimisi ei pidanud?

Ülo Eero

Kordan veelkord üle, et minu maaklerileping on tehtud Soome firmaga ja siin esindasin Soome firmat mina.

Artur Talvik

Lätlastega ei teinud läbirääkimisi?

Ülo Eero

Pakkumised tegin, kuid läbirääkimistesse saab minna siis, kui huvile on vastatud. Venelased läksid ilmselt otse.

Valdo Randpere

(Selgitab, miks Botnica ostmine komisjoni huvitab). Kas laeva tegelik väärtus oli 50 miljonit? Laeva minevik seostub Allan Kiiliga, kelle nimi jookseb dokumentidest läbi; samuti Soome Veeteede Amet juhtkond sai vastu pead pistise võtmise eest seoses mitmeotstarbeliste laevade kasutamisega, mistõttu võib-olla ka sealpool ei olnud päris aus asjade ajamine. Juhan Parts kõrvaldas oma kirjaga nõukogu (Tallinna Sadama) protsessist, hanget ei tehtud See tekitab komisjonis huvi. Küsimus – kui olite ainuesindaja, siis kui venelased oleksid läinud soomlaste juurde ja ära laeva ostnud, kas te oleksite saanud oma maakleritasu?

Ülo Eero

Ei oleks saanud mingit maakleritasu

Valdo Randpere

Kuidas te siis saite rahulikult pealt vaadata? Kuipalju oli Teie maakleritasu, kui see ärisaladus ei ole?

Ülo Eero

Ma pean enne soomlastelt küsima, see oli siiski konfidentsiaalne leping. Ametlik kahe firma vaheline maaklerileping oli täiesti olemas. On minul selle lepingu originaal, on ka soomlastel. Arvestades seda, et tegu on kahe riigifirma vahelise tehinguga, mille juures viibisid Soome poolt pidevalt nii juristid kui igal kohtumisel mitmed firma juhtivad töötajad ei ole Arctia Offshor päris kindlasti selle tehingu raames mingite pististega tegelenud. Otsus „Botnica“ müüa ja just selle hinnaga võeti minu teada vastu Soome valitsuse tasemel.

Valdo Randpere

Ma rääkisingi Veeteede Ametist (Soome). Neid on poliitikaga seostatud, mis tekitab kõhklusi.

Ülo Eero

Need on erinevad asjad. Arctia Offshore ja Soome Merekulkuhallitus ei ole üks ja seesama. Mis puudutab Kiili juuresolekut, siis esimesel kohtumisel Soomes, kus mina ka olin, oli Kiil juures. Siis oli juba see number (laeva hind 50 miljonit) välja öeldud. Paneme järjekorra paika – MKM, Veeteede Amet, siis oli hind juba olemas ja alles siis tuli Tallinna Sadam ja Kiil. Hinna ütlesid soomlased kui müüja pool.

Artur Talvik

Teie olite maakler, Teile tulid soomlased ütleva, et Botnica võiks maha müüa 50 miljoniga ja Teie tegite pakkumise MKM-le ?

Ülo Eero

Ei teinud. Kõigepealt korraldasin esimese kohtumise soome laevaomaniku ja MKMi vahel, kus viibis ka Veeteede Ametist Andrus Maide. Soomlased tahtsid veenduda Eesti poole tõsisest soovist „Botnica“ osta. Esimene kokkusaamine oli MKM'is. Soome delegatsiooni juhtis Arctia Offshore OY president Tero Vauraste. Tema ütles siis ka välja selle hinnanumbri. Mina varem seda numbrit ei teadnud.

Artur Talvik

Teie asi oli huvi otsida?

Ülo Eero

Minu asi oli huvi otsida ja olla see pakkuja.

Artur Talvik

Kui Te teete sellise pakkumise, siis te peate ju teadma? Te ei saa öelda, et „Kuulge, mul on siin üks laev müüa?“

Ülo Eero

Kui pakutakse maakler olla sellise tehingu juures, siis minu jaoks pole vahet, mis on hind – kas 30 või 60 miljonit. Põhiline on vahendaja olla - „*that's it*“? On ennegi taolisi situatsioone olnud. Müügi hind fikseeritakse *bill of sale-s* või *memorandum of agreement`il* - lõplikel dokumentidel, mis tulid oktoobris või novembris. Enne oli terve pikk periood vahel, kus vahepeal soomlased ei tahtnud müüa ja siis Eesti pool ei saanud ilma hanketa osta. Hange ikkagi tehti, kuigi soomlased ütlesid alguses kohe välja, et nemad hankele tulema ei hakka.

Artur Talvik

Soomlased ütlesid MKM-s esimesel kohtumisel selle hinna välja. Kas MKM või keegi osakonnast kauples Eesti poole pealt selle hinna üle?

Ülo Eero

Kauplemisest ei olnud jutt. Variant oli see - kas võtad või ei. See oli kohe algusest peale - *take it or leave it*. Kui see hind teile ei sobi, siis ei võta. Kriitiline seis tekkis suhteliselt vara, kui soomlased venelastega läbirääkimistel said vist parema pakkumise. Aga ilmselt oli see mingi Soome poolne poliitiline kokkulepe, et mõistlikum on müüa eestlastele, et olla edaspidi ühtses Eesti-Soome-Rootsi jäämurde projektis „Winmos II“?, mille memorandumile kirjutas Michal alla 10. detsembril.

Kuigi me ei ole „Botnicat“ kunagi müügiks pakkunud, saime äsja vene maakleritelt ostupakkumise „Botnicale“, ja see tunduvat kõrgem kui praegune „Botnica“ bilansiline väärtus. Detsembris nõudis meid auditeeriv audiitorfirma deloitte, et me laseksime „Botnica“ hinnata. Detsembris saime „Botnicale“ hindamisakti Saksast ja selle akti alusel on „Botnica“ hetke väärtus 50 miljonit dollarit.

Valdo Randpere

Natuke väiksem.

Ülo Eero

Meie jaoks on tänase päeva seisuga määravamad sellised dokumendid nagu näiteks laeva kindlustuspoliis - kui palju laeva täieliku huku korral on kindlustused valmis välja maksta ja kindlustuspoliisis on korpuse ja masinate KASKO väärtus 50 miljonit EUR. Nad ei ole seda vaidlustanud.

Artur Talvik

Niipalju maksite kindlustusmaksu?

Ülo Eero

Meil on ikkagi KASKO kindlustusväärtus fikseeritud summale 50 miljonit.

Jaanus Karilaid

Kindlustusväärtus on meil fikseeritud. Aga mind huvitab, kas on mingi nõukogu või üldkoosoleku lähteressurss või otsus või dokument selle kohta, kui palju anti selle laeva või teenuse hankimiseks? Kas on olemas? Kas piirmäär on kuskil olemas või ei olnud?

Tsiteerib tabelist: „ajakirjandusse lekkis juuni lõpul minister Juhan Partsi poolt antud infost valitsusele, et Botnica ostu finantseeritakse 50 miljoniga. Kuna Botnica ostu läbirääkimisi peeti konfidentsiaalseteks, tekkis seoses sellega valitsuses kriis. Kust see usalduse kriis tekkis?

Ülo Eero

See 50 miljonit ei oleks tegelikult tohtinud nii vara lekkida ajakirjandusse. See on laeva müüja ja ostja vaheline asi kuniks läbirääkimised on lõpuni jõudnud ja ostja kindel soov lepinguga kinnitatud. Soomlased ei tahtnud seda numbrit 50 miljonit avalikult ajakirjanduses välja öleda, kuna venelastega läbirääkimistel oli hind ilmselt kõrgem.

Valdo Randpere

Jääb arusaamatuks, kui Te esinete ainuesindajana ja eksklusiivse maaklerina, siis kuidas kõrvalt saab veel pidada läbirääkimisi? Minu arust ei ole päris selged Teie seisukohad, kui 60 miljoniga oleks see laev maha müüdüd venelastele. Ma ei usu ka soomlaste patriotismi.

Küsimus: Te avaldasite, et tegite pakkumised Lätti, ja kuhu iganes veel, aga raha ei maininud. Millistele veebisaitidele Te tegite? Kas seda on tänapäeval võimalik tagasi, kuhu te panite? (Loetleb mõned nimed Läänemere regioonis, Ships for Sale?)

Ülo Eero

„Botnicat“ oli mõtet pakkuda vaid sinna, kus selle vastu oleks olnud tõsine ja reaalne huvi. Ei oleks olnud mõtet pakkuda laeva, ka sedasama „Botnicat“ müügiks sellistesse kohtadesse, kus seda laeva iialgi ei osteta.

Valdo Randpere

Tegite või ei teinud? Millistel tingimustel?

Ülo Eero

See oli üle 3 aasta tagasi. 2012.a detsembris kui ma Tallinna Sadamas „Botnica“ eksploatatsiooni teemat konsulteerisin sain arvutisse mingi viiruse, mistõttu osa arvutis olnud faile sai tõsiselt kahjustatud ja seega kogu „Botnica“ müügi algusaega detailselt tagantjärele taastada on problemaatiline, kuid põhiosale sai siiski osaline „back up“ tehtud. Ka jaanuaris oli veel probleeme osade failide avamisega. Ma võin mälu järgi taastada nii palju kui vaja, aga mis see teile annab?

Valdo Randpere

Saitidelt saaks tagantjärele vaadata, mis müügil, mis räägiti.

Ülo Eero

Hinda kindlasti ei olnud. Hinda pole ka maaklerlepingus.

Tarmo Olgo

2 küsimust: 1. Mis oli Botnica omanikfirma põhjus, miks ta Botnica maha müüs? 2. Eesti riik ostis Botnica ära. Kas ta osteti selles kompleksuses, milles Teie pakkumise tegite? Kas vahepeal kanti mingid seadmed juurde või võeti vähemaks? Toimus ka läbirääkimisi?

Ülo Eero

Minu pakkumine oli tehtud Veeteede Ametile ja Maidele. Maide käis pakkumisega MKM-is. Siis võeti ilmselt vastu ka otsus „Botnica“ füüsiliselt üle vaadata. MKMi ja Veeteede Ameti käsul käis Ravennas, Itaalias „Botnicat“ üle vaatamas Veeteede Ameti esindaja Martin Kaarjärv. Läksin Kaarjärvega Ravennasse kaasa kui laevaomaniku esindaja. Botnica tuli Ravennasse sisse lühikeseks ajaks varusid täiendama. Veeteede Ameti esindaja Martin Kaarjärv käis laeva detailselt läbi ja esitas ilmselt oma tehnilise ülevaatus tulemused otse Veeteede Ametile. Minul seda teavet pole, et mida Kaarjärv Veeteede Ametile edastas. Nii paljut sain mõned päevad hiljem teada, et laev pidavat sobima js siis tekkis ilmselt ka juba tõsisem huvi laev osta. Soomlased müüsid kogu laeva täiskompleksena ja kompleksust vähendada eriti ei õnnestu: kraanad on peal, need on ja jäävad; masinaid ei anna ära võtta; sillavarustust ka ära võtta ei saa. Kõik muu varustus on laeva sertifikaatidega paika pandud ja ilma neid nõudeid täitmata poleks laeva Ravenna sadamast välja saanud sõita.

Artur Talvik

Midagi pandi juurde?

Ülo Eero

Juurde ka ei pandud. Soome meeskond tõi (laeva) koos meie meeskonnaga Ravennast Tallinnasse.

Artur Talvik

Kas toomine oli hinna sees?

Ülo Eero

Ei olnud hinna sees. Soomlased tahtsid saada 64 000 eurot. Arvet pole aga esitatud. Ma ei tea, kas see on nõue on kusagil laeva omaniku bürokraatias märkamata jäänud. Me ootasime seda arvet tükk aega, aga võtsime siis päevakorrast maha. Tänapäevani pole seda arvet esitatud.

Artur Talvik

Miks nad müüsid?

Ülo Eero

Põhjus ilmselt lihtne: kui vaadata Soome jäämurdjate koosseisu, siis seal pole ühtegi jäämurdjat, mis oleks võimeline jääd murdma madalates vetes nagu näiteks meie „Eva 16“ (Pärnu sadamas). Soomlaste 8 jäämurdjat on kõik suure süvisega ja seega suutelised tooma laevasid vaid sadamate piirini, kuniks süvis lubab. Soomlastel oli plaan, et nad tahtsid ehitada ühe väiksema süvisega jäämurdja. See on tänaseks ka juba valmis ehitatud ja nimeks on „Ahto“ (süvis 5 m / Botnica 7.5 ja üle). Samas mida väiksem süvis, seda raskem paksemat jääd murda ehk siis külmade talvede puhul oleks meie Tallinna, Paldiski, Muuga või Sillamäe ja Kunda sadamateni jõudmiseks vaja suuremat jäämurdjat. Kaldale lähemale jõudes aga laevatatava vee sügavus väheneb ja see seab piirangud sõidurajoonile.

Henn Põlluaas

Ongi küsimuse tekkinud – miks osteti meile nii võimas laev? Kas ei ole üle dimensioneeritud?

Ülo Eero

Üle dimensioneeritud ei ole. Päril paljud tänapäevased laevad/tankerid, eriti need mis Muugal käivad, on üle 30 m laiad. Kui võtate „Tarmo“-suguse või väiksema jäämurdja, nagu siin käinud Viking`id oma 18 meetrise laiusega, siis need jääs enda järel suuri laevu sadamasse sisse tuua ei suuda. Jäämurdja taha jääva jääkanali laius on see, mis saab määravaks. Juhul kui kanal jäämurdja järel on ainult 18 meetrit lai, siis jääksid suuremad laevad kõik jäässe kinni ja sadamatesse talvel viimata. „Botnica“ korpus on ehitatud selliselt, et see on eest tunduvalt laiem võrreldes ahtri laiusega ja töötades jäämurdel asimuutkäituritega saab jäämurdja taha tekitada kanali, mis on laiem kui 30 meetrit. „Botnica“ liikumiskiirus ja manööverduskiirus on samuti väga olulised, kuna lubavad jääkaravanis liikuvaid laevasid sadamasse ja sealt välja viia prognooseeritava kiirusega ehk siis sellest tulenevalt saab täpsemalt planeerida ka sadamate enda tööd.

Artur Talvik

Kas Botnica praegu ei tööta?

Ülo Eero

Täna hommikul läks välja. Aga masinaid oleme proovinud vähemalt korra kuus.

Artur Talvik

Jääd lõhkuma?

Ülo Eero

Ei. Esialgu jääseire. Jää liigub idast siia poole. Analüüsimise nii vee temperatuuri kui jää moodustumise võimalikke stsenaariume. Valmis peab olema pidevalt. Jää moodustumise ja vee temperatuuride kaardid tulevad regulaarselt meile iga päev. Hetkel oleme prahitud ehk renditud Veeteede Ameti käsutuses ja nemad määravad, millal kuhu läheme. Kui Veeteede amet otsustab, et vaja näiteks Sillamäele või Kundasse laevadele appi minna, siis läheme. Samamoodi võib Veeteede amet meid ka soomlastele appi saata kui vastav kokkulepe saavutatakse.

Valdo Randpere

Laeva kohta on kirjutatud laeva mootor, on *nightmare* ?- kõigi inseneride jaoks õudukas?

Ülo Eero

Meil käisid laevas detsembrikuu lõpul Sorainen advokaadibüroo esindajad laevaga tutvumas. Algul näiteks Allar Jõks keeldus masinasse minemast. Pärast kui läks, oli siiralt üllatunud kui puhas ja korras meil masinaruum on. Oli kunagi soomlaste suhteliselt lõtv suhtumine hooldustöösse ja sellest ehk need soomlaste endi genereeritud „nightmare“ jutud. Huvitav on see, et needsamad soomlased on tahtnud peale „Botnica“ müüki meile tagasi laevale tööle tulla. Kui laev osteti, siis me tahtsime saada kätte ka kogu laeva tehnilist ajalugu kajastavaid faile, aga kuna need olid tehtud soome omanikule litsenseeritud programmidega, siis me neid alguses ei saanud. Hiljem siiski anti. Üldiselt on nii, et ostmisel on laevaomaniku teha, kas ta annab kõik failid ostjale laevaga kaasa või ei anna, soomlased üldjuhul ei anna. Hiljem kätte saadud tehniliste failide uurimisel selguski, et soomlaste tehnilise manageerimise kvaliteet oli meie omaga võrreldes kehvem. Nõutud tehnilised servise tööd tehti küll ära, aga mitte nii korralikult, kui teeme seda meie. Meie jaoks on peamine tagada maksimaalne masinate tööressurss ja minimaalne remondi vajadus.

Peamine küsimus masinate eksploateerimisel ongi selles, et kes kuidas oma masinatesse suhtub. „Botnica“ on lisaks 12 peamasinale ka 6 arvutiserverit, mis kõik on abiks tööde teostamisel. 12 masinat annab meile võimaluse kasutada vajadusel vaid kahte või nelja masinat, mis omakorda vähendab kütusekulu ja suurendab motoressurssi. Keerukas laev. Kui soome mehaanikutel oli selline suhtumine, siis meie pigem eelistame seda süsteemi, mis oli kunagi näiteks Tallina Merekoolis, kus koolitati välja laeva ohvitsere koos korraarmastusega.

Meeskonnaliikmete täpsus ja korrektsus oma tööülesannete täitmisel, sellest oleneb laeva töökindlus ja masinate ressursid. Ka ekspluatatsiooni kulu suuremas plaanis.

Jaanus Karilaid

Tsiteerib Tallinna Sadama nõukogu 3. juuli 2012 koosoleku otsuse väljavõtet, kus Priit Paiste ja Kalev Lillo avaldasid arvamust, et riik võiks Tallinna Sadama nõukogule anda omapoolsed suunised Botnica ostmiseks. Ma saan aru, et kui selline ettepanek oleks tulnud Veeteede Ametilt. Aga kas need isikud võtsid ka Teiega kontakti või teate, kust selline väga selge seisukoht võiks olla tulla?

Ülo Eero

Veeteede Ametit esindas Ravennas ja tegi laevale esmase tehnilise ülevaatus Martin Kaarjärvi. Teised isikud pole mulle laeva kohta eraldi küsimusi esitanud ega minuga kontakti otsinud.

Henn Põlluaas

27. 11.2012 ostis Tallinna Sadam Botnica ära. Juba 11.12.2012 otsustas Tallinna Sadam võõrandada laeva TS Shipping OÜ-le. Millega seoses selline käik ja mis seos on OÜ-l Tallinna Sadamaga?

Valdo Randpere

TS Shipping OÜ on Tallinna Sadama oma.

Ülo Eero

Mina selles otsuste vastuvõtmise protsessi juures ei olnud. Maailmas on laevanduses tavaliseks niinimetatud kreeka süsteem, kus kui laeva omanikul on 10 laeva, siis on tal kõikide laevade omanikuna registreeritud ka 10 eraldi firmat. Mõte on selles, et kui ühe laeva puhul peaksid tekkima mingid rahalised või muud probleemid või pretensioonid, siis teiste laevade edasi ekspluateerimist see ei segaks. Selles firmasse (TS Shipping) koondati see laev-riskide maandamine. Algselt oli 2012. aastal palju küsimusi: millal ja kas ehitada veel üks suur laev, kuna nn jäämurdja kontseptsioon kuni aastani 2022 nägi ette, et Eestil peaks olema kõikide sadamate aastaringse ekspluatatsiooni garanteerimiseks 2 suurt ja 1 väiksem jäämurdja. „Eva16“ täitis selle väiksema osa Pärnus, „Botnica“ täidab siis ühe suurema jäämurdja vajaduse. Olemasolevat jäämurdjat „Tarmo“ ei saa tõsiselt võtta, tal ei ole piisavat jääkaravanide vedamise kiirust, manööverdamise kiirust ja ei võimalda sadamatel planeerida kindla graafiku alusel tööd. Probleem on ka „Tarmo“ taha jääva jääkanali väike laius, mis teeb problemaatiliseks Muuga sadamasse siirduvate ja üle 30m laiade laevade liikumise jääs.

Botnica on kindlalt võimeline hoidma tunduvalt paremat jääkaravani kiirust ja tagama vajadusel jäässe kinnikülmuvaid laevade vabastamise. „Tarmo“ manööverdusvõime on sootuks teine ja Tarmo ühe koha peal jääs ennast vajadusel ümber keerata ei suuda.

Artur Talvik

Kui palju Botnica need kulud on seisnud ja kui palju sõitnud?

Ülo Eero

Päevane ekspluatatsioonikulu oleneb tehtavast tööst ja meeskonna suurusest. See võib olla kuni 25 000 eurot päevas.

Artur Talvik

Sõidab või seisab?

Ülo Eero

Kui sõidame, siis prahituna ja kellegi raha eest. Prahtijalt tuleb ka kütus. Niisama me ei sõida. Hetkel on Veeteede Amet (prahtija). Olid ka Rosneft koos Exxon Mobiliga, Siemens. Oleneb, kellega leping on sõlmitud. Leping võib olla nädalaks, kuuks, pikemaks ajaks. Meie leping Exxon Mobili ja Rosnefti ühsifirmaga oli sõlmitud kõikideks suvedeks alates 2014. aastast kuni 2017. aasta lõpuni. On tegelikult kehtiv ka praegu.

2014. aastal töötasime Kara meres Eesti lipu all ja see leping oli üsna tasuv. Eesti lipu alla on jäänud vaid üksikud laevad. Kaubalaevasid pole seejuures mitte ühtegi. Oleme samal turul teiste välismaiste laevadega ja see pole kerge, kuna meil puuduvad igasugused maksusoodustused ja puudub ka tugi riigi poolt. Isegi lätlastel on näiteks meremeeste tulumaks null.

Tarmo Olgo

Praegu töötate Tallinna Sadama tütarfirma TS Shipping OÜ tegevjuhina. Kas Teil kui tütarfirma juhil on täna selge Tallinna Sadama poolt kehtestatud mingid reeglid, kuidas Te peaksite käituma, mida peaksite tegema selleks, et korruptsiooni või pettust vältida?

Ülo Eero

Ärihuvide deklaratsioonid peavad esitama kõik inimesed. Me ise kontrollime oma töötajaid ja nende sidemeid, Tallinna Sadam kontrollib. Kogu meie kirj vahetus toimub läbi Tallinna Sadama serveri. On kehtestatud huvide konflikti vältimise kord mida järgime igapäevaselt.

Tarmo Olgo

Kas Tallinna Sadama siseaudit on vaadanud neid tehinguid, kus laev tööd teeb?

Ülo Eero

Jah.

Tarmo Olgo

Millal viimati vaadati, millist tehingut ?

Ülo Eero

Viimane audit (Deloitte) oli detsembris 2015. Lepingut, mis neljaks aastaks Exxon Mobili ja Rosneftiga sõlmitud. Uued tehingud tulevad ilmselt kohe-kohe.

Tarmo Olgo

Kas Tallinna Sadama sisekontroll on vaadanud?

Ülo Eero

On küll. Lepingutega on kogu nende sõlmimise ajal tutvunud nii sadama finantsjuhi Marko Raid kui sadama jurist Toomas Tralla. Keerukamate ja spetsiifilisemate merendusala lepinguklauslite puhul oleme kaasanud juriidilist abi väljastpoolt. Kõik lepingud on läbinud sadama sisekontrolli.

Ülo Eero

Ma ei oska öelda, kui paljud meie lepinguid vaadanud ja kontrollinud sadama töötajad mõistavad ingliskeelset mereterminoloogiat, sest pole olnud ühtegi „Botnica“ tööga seotud eestikeelset lepingut, aga siiani on kõik eraldi vaagimist vajavad klauslid vajadusel ka eesti keelde tõlgitud.

Tarmo Olgo

Kõik failid kadusid ära jaanuaris. Mis juhtus?

Ülo Eero

Kõik ei kadunud, suuremad kaod olid ilmselt sadamas, meil on omad failid siiski suuremalt jaolt alles. Sideprobleeme on olnud korduvalt. Mitu korda oleme Tallinna Sadama IT osakonnale saatnud ultimaatumid, et selliste sideprobleemidega tööd teha sellises spetsiifilises süsteemis kui seda on offshore laevandus on võimatu.

Meil on kõik alates meeskonnaliikmete palkadest ja kogu kirjavahetus käinud läbi Tallinna Sadama serveri ja seega failide kadumine, sünkroonis töötava arvutiside katkemine laeva ja kontori vahel või laeva ja maa vahel on väga kriitiline. Kogu meilindus, kontori arvutisüsteemid ja kaablid on ühenduses sadama serveritega.

Valdo Randpere

Back up`i Tallinna Sadamas ei tehta?

Ülo Eero

Ei olnud vist tehtud

Tarmo Olgo

Teie jaoks andmed kadunud?

Ülo Eero

Taastamisega minu teada tegeleti. Meie töö on paljus arvutipõhine. Aga näiteks Exxon Mobilile ei saa öelda, et side on maas või failid kadunud. Meie jaoks väljendub see reaalses riskis kaotada prahiraha ehk siis rendiraha. Lepingud on sellised.

Tarmo Olgo

Teie jaoks on reeglid paigas, kuidas korruptsiooniohu korral käituda? Mida konkreetset teete, kui üks pakub altkäemaksu? Milliseid käitumisreegleid peate järgima? Kellele teatama konkreetset?

Ülo Eero

Võtame asja nii nagu see meie reaalses elus on : ma ei kujuta ette, mis firma võiks meile altkäemaksu pakkuda või mille eest? Laeva kõik osad on mingi välisfirma firma toodang ja need firmad tegelevad ka remondi ja hooldustöödega. Näiteks kogu kallis DP süsteem on üles ehitatud Kongsbergi firma poolt, tema hooldab neid ja tal pole mingit mõtet meile midagi pakkuda, kuna kõik on juba ammu lepingutega detailselt paika pandud. Sama kehtib kõikide tehniliste vahendite puhul ja nende servise või remonditööde puhul. „Botnica“ töölepingud on tavaliselt käinud erinevate hangete raames kus samuti on kõik detailideni paika pandud. Offshore turg on selles suhtes väga pedantne. Kui rääkida korruptsiooniohtudest Eestis, siis meil neid samuti ei teki, kuna meil pole sellist koostööpartnerit, kes peaks meile midagi andma selleks et ise midagi sellist saada, mida lepingutega poleks juba paika pandud. Järgime huvide konflikti vältimise korda. Uued praamid ja Mercedese masinad? Seal on ehk küsitavus, kuna antud masinate edaspidise hooldusega saab ametlikult tegeleda vaid üks tootjatehase poolt määratud firma Eestis.

Tarmo Olgo

Hüpoteetiliselt. Kui keegi tuleb? Mis Te teete? Kas on selge, kelle poole te peaksite pöörduma? Mis edasi hakkab toimuma? Oma töötajate suhtes, kui on oht? Kahtlustused?

Ülo Eero

Informeerin Tallinna Sadama vastavat osakonda, oma nõukogu. Püüan kõigiti vältida sellise juhtumi tekkimist ja arengut. TS Shippingu nõukogu on üldjuhul infomeeritud kõikidest TS Shippinguga teostatavatest tehingutest ja TS Shippingu töötajate käikudest ehk siis mul ei saa siin keegi kõrvalt sisse tulla mingite oma pakkumistega. Nõukogu saab ka regulaarselt kirjalikke ettekandeid TS Shippingu tegevustest, läbirääkimistest jne.

Tarmo Olgo

Konkreetsed käitumisjuhiseid kirja pandud ei ole?

Ülo Eero

On värske sadama käskkiri, mis äsja välja tuli ja millest juhindume. Huvide konflikti vältimise kord.

Valdo Randpere

Kes teil nõukogu liikmed?

Ülo Eero

Meie nõukogus on Marko Raid, Carri Ginter ja oli Jaak Kabel. Viimane läheb MKM-i ainukese merendust tundva inimesena Lõuna-Aafrikasse pikale täiendõppele ja minu info kohaselt peaks meile asendusliikmeks tulema Ahti Kuningas MKM-st. Koos käime (nõukogu) regulaarselt. Minu asi on nõukogu informeerituna hoida kõigest, mida teeme. Teen ka regulaarselt suhteliselt pikki kirjalikke ettekandeid nõukogule sellest, kes ja kus ja mida teeb.

Tarmo Olgo

Me tahtsime lihtsalt teada, kas süsteem on täna paigas? Kas on teada, et süsteem on paika pandud?

Ülo Eero

Meie õnn, et oleme sellises sektoris tööl, kus meile ei ole mõtet ega õnnestu altkäemaksu anda. Kõik tööd oleme saanud tenderi korras, täiesti ametlikult. Kui oleme saanud nt Exxon Mobiliga või mõne suurfirmaga lepingu koostööks, siis seal on juriste niivõrd palju juures ja hangete kord niivõrd range, et seal midagi kusagil süsteemiväliselt teha ei ole kuidagi võimalik.

Jaanus Karilaid

Kas info sadama serverist läks kaduma ainult Teil või teistel ka?

Ülo Eero

Ei mitte ainult meil, sadamal ikka vist rohkem. Kuskil eelmise aasta lõpul. Küsimus ei olnud isegi kuupäevas. Tuli info, et failid hakkavad kaduma. See oli eelmise aasta lõpul. Päris palju oli infot, mis vist kaduma läksid. Ka näiteks sadama disaineri asjad.

Jaanus Karilaid

Kust tulevad tütarettevõtte rahavood?

Ülo Eero

Veeteede Ameti lepingust, lepingust Rosnefti ja Exxon Mobili tütarfirmalt. Offshore lepingust tulnud päevaraha oli pea kaks korda suurem võrreldes Veteede Ameti rendi päevarahaga. Hetkel mõjutavad kogu olukorda offshore turul Euroopa sanktsioonid ja madal nafta hind. Algu on väga raske olnud. Eesti lipu all offshore turule pääseda koos Eesti meeskondadega ei olnud kerge. Keegi ei tundnud Eestit kui mereriiki, kellel on „Botnica“ sugune offshore laev ja selle eksploatamiseks vajalik kompetentne meeskond. Raske on sellist laeva üldse mehitada meie meeskondadega. Jõudsime 2014. aastal siiski nii kaugele, et meid aktsepteerivad ka suurfirmad.

Valdo Randpere

Teie kasumlikkuse protsent? Parts andis käsu kasumlikkus määrata.

Ülo Eero

Kõik ei olene meist. Erinevaid arvutusi erinevateks variantideks teeme pidevalt.

Rainer Vakra

Kui failid hakkasid kaduma, niimoodi üksikutena kaduma, kas siis sellele sadama juhtkonna poolt tähelepanu ei pööratud?

Ülo Eero

See on pigem küsimus sadamale. Meie oleme teises majas, me näeme, et arvutisidega on probleeme ja alati informeerime sellest sadama IT osakonda. Kuidas sadama IT osakond sellele reageerib ma ei tea, aga probleeme on olnud juba 2013. aastast. Keegi ütles välja, et back up'i ei olnud. Ma sain aru, et faile taastada ei ole enam võimalik. Meil on see hea asi, et laevas on oma server koos backup süsteemiga TEOMAKI, mis on kogu laeva tehnilise manageerimise alus ja see süsteem on ühendatud ka kontori arvutitega ehk siis kõik muutused toimuvad reaajas. Seda siis vastavalt ISM (International Safety Management System) nõuetele. TS Shippingule on väljastatud ISM sertifikaat mis üldse lubab meil laeva mehitada ja laeva tehnilist järelevalvet teostada ehk siis laeva opereerida.

Rainer Vakra

Aastani 2015 on uue jäämurdja projekteerimine peatatud. Mis Te arvate, kas Eestil oleks vaja minna selle projektiga (ehitada uut jäämurdjat) edasi või mitte? Mis see seis täna Eestis on jäämurdjatega? Kas järgmine majandusminister peaks võtma suuna, et see projekt lõpuni viia või pigem mitte?

Ülo Eero

Seda peab natuke laiemalt vaatama. Jää oli, on ja tuleb kindlasti jälle. Jäämurdja on kui „kindlustuspoliis“ riigile tagamaks talvel kõikide sadamate lahtioleku. Seda „poliisi“ võib vaja minna, võib ka mitte, aga olemas peab ta olema. Nagu see on ka soomlastel ja rootslastel. Juhul, kui meil on ainult üks kaasaegne jäämurdja „Botnica“, mis on võimeline rajama piisava kiirusega kanalit lausjäässe, mille paksus on üle meetri ja selles jääs ka manööverdama, siis „Tarmo“ sellega ilmselt hakkama ei saaks. Lisaks on „Tarmo“ peamasinad valmistatud 1962. aastal, varuosad neile puuduvad ja neid ka enam ei valmistata. Mis on vaja teha, tehakse käsitsi, ehk siis – kui laev välja läheb, ei ole teada, kas ta ka omal jõul tagasi tuleb.

Jäämurdja kontseptsioon, mis töötati välja Veeteede Ameti, MKM, paljude ekspertide jt poolt, peaks olema olema Veeteede Ametis. Seal oli kirjas, et Eestil peab olema kaks suurt jäämurdjat Soome lahe ja Balti mere jäämurde tarbeks ja üks väike „Eva 316“ Pärnu jaoks. Miks kaks – nad käiksid laevakaravanidega edasi tagasi – üks viib ja teine toob, mis tähendab suurt ajavõitu ning võimalust sadamate tööd paremini planeerida. Ühe jäämurdja edasi tagasi sõit jääs näiteks Kunda või Sillamäe sadamate juurde võib võtta liialt kaua aega, sest

täiskiirusel jääd murda ei saa, kuna jää võib kahjustada jäämurdja järel sõitvaid laevasid. Miks multifunktsionaalne. Vaatame Soome näidet, kus kaheksast kuus jäämurdjat seisavad kõik suved ja toodavad riigile miinust. Kalliks läheb riigile.

Rainer Vakra

Kas Eesti peaks selle projektiga edasi minema või mitte? Kui ja, siis mis spetsifikatsiooniga. Kas peaks ostma või ei peaks ostma veel ühe laeva?

Ülo Eero

Ma vastan niimoodi. Kui tuleb raske talv, siis ühest jäämurdjast jääb väheks, et tagada sadamate plaaniline töö. Arvestades, et laevakaravani jääs liikumise kiirus on ehk 4 või 6 sõlme, siis näiteks Sillamäelt laeva Paldiski juurde jääpiirini toomine võib võtta väga kaua aega. Kui oleks kaks laeva, saaks vajadusel tagada kõikide sadamate sh. Sillamäe ja Kunda ning Muuga ja Paldiski sadamate tõrgeteta töö.

Artur Talvik

Täname põhjaliku ülevaate eest.

Üleskirjutuse koostanud:

Kaie Masing
Uurimiskomisjoni konsultant

Üleskirjutuse üle vaadanud:

Ülo Eero
(e-kiri 08.02.2016)