

Vilka kaubanduse pahupool – ohustatud Läänemeri

The dark side of lively trade – Baltic Sea endangered

Loode-Eesti õlireostusest

Eesti rannikut on tabanud suur naftareostus – sadu merelinde on hukkunud, kuni 5000 lindu on ohustatud. Lindude puhastamist aitab korraldada Maailma Looduse Fond. Eesti Looduse Fond (ELF) on pessimistlik, kuna reostuse likvideerimiseks ei ole piisavalt vahendeid ning jääolud raskendavad puhastustööd. Ametivõimud ei ole reostuse täpset algusaega veel suutnud kindlaks määrata. (DN, 2.02)

Eesti looderannikule, Nõva tuletõrjedepoosse on kokku korjatud õlised linnud. Pärast puhastamist viiakse linnud Tallinna Loomaaeda. Vabatahtlike hulgas on ELF-i inimesi ja Tallinna sukeldumisklubi liikmeid. Eesti ametivõimud ei ole suutnud veel anda mitte mingisugust teavet naftareostuse põhjustaja kohta. (TS, 2.02)

Naftareostus võib Eestis tappa kuni 5000 lindu, s.h luiki ning haruldaste pardiliikide esindajaid. Naftat võis Eesti rannikule sattuda kuni 20 tonni. Külmaoludes on lindude ellujäämisvõimalused praktiliselt olematud. (The Moscow Times, 2.02)

Naftareostusesse Eesti rannikul tuleb suhtuda tõsiselt. Juhtum näitab, et laevaliikluse

Oil pollution in North-West Estonia

Big oil pollution occurred on the coast of Estonia – hundreds of sea birds are dead, up to 5,000 birds are in danger. World Wildlife Fund helps to organise the cleaning of birds. Estonian Fund for Nature (ELF) is pessimistic since the resources for eliminating the pollution are insufficient and the ice conditions make cleaning works more complicated. The authorities have not yet been able to determine the exact starting time of the pollution. (DN, 2.02)

Oily birds are collected to the north-western coast of Estonia, to Nõva fire depot. Thereafter the birds are taken to the Zoo in Tallinn. ELF people and the Tallinn diving club members are among the voluntaries. Estonian authorities have not yet been able to give any information about the cause of the oil spill. (TS, 2.02)

The oil spill can kill up to 5,000 birds in Estonia, including swans and representatives of rare duck species. The amount of 20 tons of oil may have reached the coast of Estonia. For the birds, the chances of survival in the cold weather are almost non-existent. (The Moscow Times, 2.02)

The oil spill on the coast of Estonia should be taken very seriously. This case shows that the supervision

järelevalve Läänemerele ja ka naftatõrjevahendid on ebapiisavad. On murettekitav, et info Eesti ametkondade vahel ei liigu isegi nii tõsistel juhtudel. Eesti võimalused naftatõrjeks ja lindude päästmiseks on väga puudulikud. Ka Soome naftatõrjevalmidus pole piisav, kuid Soome on vastu võtnud seaduse, mis võimaldab trahvi määramise süüdi olevale laevale ka rahvusvahelistes vetes. Kuna Läänemere kaitse on Läänemere-äärsete riikide ühine asi, tuleks jõud järelevalve osas ühendada. *(TS, 3.02)*

Katastroof on andnud hoogu riigi naftareostuse tõrje fondi loomiseks. Eesti peaks rahvusvaheliste lepingute kohaselt suutma poole ööpäeva jooksul puhastada õlist 4,5 ruutkilomeetri suuruse ala, kuid tegelikkuses suudetakse puhastada vaid 0,6 ruutkilomeetrit. Naftareostuse võimaliku põhjustajana on nimetatud Libeeria lipu all seilavat tankerit Flawless. *(HS, 3.02)*

ELFi arvates on Eesti naftatõrje juba aastaid unarusse jäänud. Liidu tegevjuhi Jüri Salmi arvates on kurb, et Eestis peab alati enne midagi juhtuma, kui asjadesse tõsiselt suhtuma hakatakse. Eesti ei või lõpmatuseni rahapuu-dusele viidata. Seaduseelnõu kohaselt maksaksid naftatransiidiga tegelevad firmad fondi iga naftatonna pealt kümme krooni. Transiidi Assotsiatsioon on ettepanekule vastu. Tegev-direktor Andrus Kuusmanni sõnul ei ole nafta transiit raudteel aastaid kasvanud ja transiidi-firmad ei vastuta naftat transportivate laevade eest. *(Kaleva, 9.02)*

Soome valitsuse raporti kohaselt on Soome lahte voolava õli kogus viimase kümne aasta jooksul kahekordistunud. Tankeritega kaas-nevaid riske tuletas meelde Eesti õlireostus, mis on tapnud vähemalt 5000 Eesti ja Soome merelindu. *(IHT, 9.02)*

over shipping traffic in the Baltic Sea and the oil spill response means are insufficient. The fact that there is no communication between different Estonian authorities even in such serious cases, is worrisome. Possibilities of Estonia for oil spill response and saving birds are very deficient. Also the readiness of Finland to respond to oil spills is not sufficient but Finland has passed the law which allows to impose a fine for the faulty ship also in international waters. Since the protection of the Baltic Sea is a common concern of the Baltic Sea states, the supervision forces should be joined. *(TS, 3.02)*

The catastrophe has given impetus to the foundation of the oil spill response fund. According to the international agreements, Estonia should be able to clean the area of 4.5 square kilometres from oil during 12 hours but in reality only 0.6 square kilometres can be cleaned. The possible cause of the oil spill can be the tanker Flawless which is sailing under Liberian flag. *(HS, 3.02)*

According to ELF, the Estonian oil spill response has been neglected already for years. The Executive Manager of the fund Jüri Salm finds it sad that something should always happen before serious attention is paid to those matters. Lack of money cannot be stated as reason forever. According to the draft Act, the companies dealing with oil transit would pay 10 kroons per each oil ton. The Transit Association opposes the proposal. According to the Executive Manager Andrus Kuusmann, the oil transit on railway has not increased for years and the transit companies are not responsible for the vessels transporting oil. *(Kaleva, 9.02)*

According to the report by Finnish government, the amount of oil spilt to the Gulf of Finland has doubled during last ten years. Risks connected with tankers were reminded by the Estonian oil spill, which has killed at least 5,000 sea birds in Estonia and Finland. *(IHT, 9.02)*

Tuhandeid linde tapnud ja kümneid kilomeetrid rannikut rikkunud naftareostus Loode-Eestis avas lõpuks riigi rahakoti. Siseministeeriumis valminud kava kohaselt hangitakse lähiaastatel 48,6 miljoni euro väärtuses naftatõrjevahendeid. Sellest hoolimata arvatakse, et Eesti naftatõrje kaasajastamiseks on vaja vähemalt kolm-neli korda rohkem raha. (ESS, 19.02)

The oil spill in North-West Estonia which has killed thousands of birds and damaged tens of kilometres of the coast finally initiated the allocation of state funds. According to the plan prepared in the Ministry of Internal Affairs, the amount of EUR 48.6 will be spent on oil spill response equipment within next years. Nevertheless, it is considered that at least three-four times more money is really needed for updating the Estonian oil spill response system. (ESS, 19.02)

Uppunud kaubalaev Runner 4 põhjustas keskkonnareostuse

Uppunud kaubalaevalt Runner 4 on merre voolanud arvatust enam naftat. See on juba teine naftareostus Eesti rannikul sel talvel. Lahemaa rannik on reostuse käest pääsenud vaid tänu paksule jääle. Jääolud on rasked ja naftatõrje raskendatud. (ESS, 15.03)

Sunken cargo ship Runner 4 caused environmental pollution

The sunken cargo ship Runner 4 has spilt more oil into the sea than expected. It is already the second oil spill in the coast of Estonia this winter. The coast of Lahemaa has been spared from the pollution only because of thick ice. The sea is frozen and it makes the task of oil spill response more complicated. (ESS, 15.03)

Soome õlitõrjelaevad Halli, Hylje ja Seili alustasid õlireostuse likvideerimist Eesti põhjarannikul. Õlireostus merel on laiaulatuslik ning levib koos kiiresti liikuva jääga lääne suunas. Nafta on arvatavasti pärit uppunud kaubalaevalt Runner 4. Lisaks Soome laevadele on merel ka Eesti reostustõrjelaev EVA 316. Eestis otsitakse Soome eeskujul lahendusi õlifondi loomiseks, mis tooks lisamaksu kõigile Eestisse saabuvatele tankeritele. Keskkonnaministeeriumi ettepanek aga valitsusele ei sobinud. (HS, 17.03)

The Finnish oil spill response ships Halli, Hylje and Seili started to eliminate the oil spill on the northern coast of Estonia. Oil spill on the sea is extensive and spreads fast towards the west with floating ice. The oil supposedly comes from the sunken cargo ship Runner 4. In addition to Finnish ships, Estonian spill response ship EVA 316 is also at sea. By example of Finland, Estonia is also looking for solutions for founding the oil fund which would bring along extra tax for all tankers arriving to Tallinn. The government, however, did not like the proposal of the Ministry of Environment. (HS, 17.03)

Eesti valmisolek õlireostuse tõrjumiseks osutus olematuks, kuna ei ole veel vajalikku varustust ning eestlased teavad suurepäraselt, et Soomest saab ikka abi. Siiski jäid eestlased ootama, et soomlased tulevad ise palumata appi ja kannavad kulud. Tõsi, appitulek oli ka

Readiness of Estonia to respond to the oil spill was almost inexistent as there is no necessary equipment and Estonians know very well that the Finns come to help. Still the Estonians waited for the Finns themselves to help and incur the costs.

soomlaste endi huvides, kuna sobivad tuuled oleksid võinud õli viia Soome rannikule. (HS, 20.03)

Piirivalveameti peadirektor Roland Peets põhjendas Soomelt või Rootsilt abi mittepalumist sellega, et taoline reostus sellistes looduslikes tingimustes on pretsedent ning et alguses loodeti oma seadmetega hakkama saada. Soome ettepanek oli Eesti jaoks loomulikult hea. Soomlased soovisid ka oma varustust katsetada. Soome näitas üles eriti head tahet ja sai kogemusi; see oli näide sujuvast koostööst. (HS, 21.03)

Piirivalvelaev Kati jätkab õlitõrjet uppunud kaubalaeva Runner 4 lähedal. Reostatud piirkond tundub olevat kardetust väiksem ja ohutum. Runner 4lt pääses merre vaid kerget kütteõli, mis haihtub päikese ja tuule käes. (HS, 11.04)

Tuukritööde OÜ filmitud salvestisest selgus, et merepõhjas lekkiva kaubalaeva Runner 4 vasakus küljes on auk. Alumiiniumilasti transportinud Runneri õlitankidest pääseb õli merre. (HS, 13.04)

Runner 4 kavatsetakse tühjendada õlist maiskeskel. Kriisireguleerimismeeskond peab läbirääkimisi firmadega, kes suudaksid kaheksakümne meetri sügavuses õli pumbata. Mahutite tühjendamine võtab aega kaks nädalat. Runneri kütusepaakidest eraldub iga poole minuti tagant õlipiiskasid, mis moodustavad merepinnal laike. (HS, 15.04)

True, giving a hand was also in the interest of the Finns themselves as the opportune winds could have taken oil to the Finnish coast. (HS, 20.03)

General Manager of Border Guard Administration Roland Peets justified not asking help from Finland or Sweden. He said that this kind of pollution under such natural circumstances is a precedent and they hoped to cope themselves with own equipment. Proposal of Finns was naturally good for Estonia. The Finns also wanted to test their equipment. Finland showed an especially good will and received experience. It was a real example of smooth cooperation. (HS, 21.03)

Border guard ship Kati continues to engage in oil spill response near the cargo ship Runner 4. The polluted area seems to be smaller and safer than thought. Only some light fuel from Runner 4 leaked into the sea and it dissolves when exposed to the sun and wind. (HS, 11.04)

It became clear from the recording filmed by Tuukritööde OÜ that there is a hole on the left side of the leaking cargo ship Runner 4. Oil from oil tankers of Runner, which transported aluminium, spills into the sea. (HS, 13.04)

The oil is supposed to be pumped out of Runner 4 in the middle of May. The crisis regulating team negotiates with companies who would be able to pump oil at the depth of 80 m. It takes two weeks to empty the tanks. Every half an hour the oil drops leak out from the oil tanks of Runner, forming oil blotches on the sea surface. (HS, 15.04)

Probo Koala, Greenpeace ja mürgised jäätmed

Greenpeace nõuab, et Eesti peaks kinni ja kontrolliks mürgitankerit Probo Koala. Eesti ametiisikute sõnul saabus *Greenpeace*'i laev Arctic Sunrise ilma loata Paldiski sadamasse. Veeteede Ameti välissuhete ja infoosakonna juhi Tarmo Otsa sõnul suhtub Eesti keskonnaktivistide tegevusse austusega, kuid nõudmisi seekord ei rahuldata. (TS, 27.09)

Greenpeace'i laev takistas Paldiski sadamas tankerlaeva Probo Koala lahkumist. Laevalt pärinevad toksilised jäätmed põhjustasid Elevandiluurannikul keskkonnakatastroofi, mille tulemusena suri 7 inimest ning tuhanded said mürgitada. Elevandiluuranniku uurimiskomisjon palus Eestil Probo Koala lahkumist takistada. Eesti ametivõimud ei leidnud Probo Koalalt mürgiseid jäätmeid. Kuna naftatankerit omanik on Hollandi firma Trafigura Beheer, pöördus keskkonnaorganisatsioon laeva edaspidiseks kinnipidamiseks Hollandi poole. (Le Monde, 27.09)

Mürgiste ainete veos kahtlustatav tanker Probo Koala jäi veel Paldiski sadamasse. Sadam ei võtnud tankerit pesuvett enne analüüside vastuste selgumist vastu. Riigiprokurör Eve Oleski sõnul ei ole Eestil seaduslikku alust tankerit kinni hoida, kuna rahvusvahelist palvet aluse kinnipidamiseks ei ole esitatud. (HS, 27.09)

Riigiprokuratuur teatas, et Keskkriminaalpolitsei pidas tankerit Probo Koala kinni ning alustas kriminaalmenetlust. Keskkonnaminister Villu Reiljan sai ametliku faksi Elevandiluuranniku keskkonnaministrilt Ahizi Aka

Probo Koala, Greenpeace and toxic waste

Greenpeace demands from Estonia to stop and check the poison tanker Probo Koala. According to Estonian authorities, *Greenpeace* ship Arctic Sunrise arrived to the Paldiski port without permission. Tarmo Ots, the manager of foreign relations and information department of Estonian Maritime Administration says that Estonia respects the activities of the environmental activists but this time their requirements will not be satisfied. (TS, 27.09)

A ship of *Greenpeace* prevented the departure of tanker Probo Koala in Paldiski port. Toxic residues from the ship had caused an environmental catastrophe in Ivory Coast resulting in 7 killed and thousands of poisoned people. The investigation commission of Ivory Coast asked Estonia to prevent the departure of Probo Koala. Estonian officials did not find poisonous residues from Probo Koala. Since the owner of the oil tanker is the Dutch company Trafigura Beheer, the environmental organisation addressed Netherlands for further withholding of the ship. (Le Monde, 27.09)

Tanker Probo Koala, suspected of transporting poisonous substances still remains in Paldiski port. The port did not accept the bilge water before receiving answers to the analysis. According to the Public Prosecutor Eve Olesk, Estonia does not have a legal basis to detain the tanker since an international request for detaining the vessel has not been submitted. (HS, 27.09)

Public Prosecutor's Office announced that the Central Criminal Police withhold Probo Koala and started the criminal procedure. Minister of the Environment Villu Reiljan received an official fax from the Ivory Coast Minister of Environment

Danielilt, kes palus teha kõik võimaliku Probo Koala peatamiseks. (HS, 28.09)

Nüüd tänab ja õnnitleb EL *Greenpeace*'i, et tal õnnestus mürgilaev Probo Koala Paldiski sadamas kinni pidada. „*Greenpeace* täidab tühimiku Euroopa Liidu keskkonnaseadusandluse ja selle rakendamise vahel,” ütles ELi keskkonnavolinik Stavros Dimas oma viisi käigus Eestisse. Eesti keskkonnaminister Villu Reiljan ütles aga, et *Greenpeace*'il ei olnud riigi otsusega mitte mingisugust pistmist. „Elevandiluuranniku valitsus ja EL viisid meid juurdluse algatamiseni, *Greenpeace*'il pole sellega mingit pistmist,” ütles Reiljan. (DN, 28.09)

Keskkonnavolinik Stavros Dimas mõistis Paldiskis peetud pressikonverentsil tankeri Probo Koala tegevuse hukka. Dimasi sõnul on pooled ohtlike jäätmete merevedudest ebaseaduslikud. ELil ei ole õigust laevu trahvida, seadusandluse rakendamine jääb käesoleva juhtumi puhul Eesti kanda. Tankeri sadamast lahkumise takistamine on *Greenpeace*'i töövõit. Keskkonnavolinik Dimas ja Eesti keskkonnaminister Villu Reiljan tänasid *Greenpeace*'i koostöö eest. (HS, 29.09)

ELi direktiiv, mis keelab mürgiste jäätmete vedamise kolmandatesse riikidesse, ei toimi. Mürgitanker on peatunud mitmeid kordi ELi ja Aafrika sadamates, ilma et seda oleks varem uuritud ja kinni peetud. Ilma *Greenpeace*'i sekkumiseta oleks tanker tõenäoliselt ka seekord oma teed jätkanud. Eesti keskkonnaministril Villu Reiljanil on ilmselt õigus, kui ta arvab, et laev püüdis ära kasutada noore ELi liikmesriigi kogenemataust pils- ja jäätmevee kvaliteedi kontrollimisel. EK keskkonnavoliniku Stavros Dimase kiirvisiit Paldiskisse väärrib tunnustust. (HS, 1.10)

Ahizi Aka Daniel who asked to do everything possible to stop Probo Koala. (HS, 28.09)

Now the EU thanks and congratulates *Greenpeace* for succeeding to stop the poison vessel Probo Koala in Paldiski port. “*Greenpeace* fills the gap between the EU environmental legislation and its implementation,” said Stavros Dimas, the EU Commissioner for Environment during his visit to Estonia. Villu Reiljan, Estonian Minister of the Environment said that *Greenpeace* did not have anything to do with the state decision. “Ivory Coast government and EU took us to initiating the investigation, *Greenpeace* had nothing to do with it,” said Reiljan. (DN, 28.09)

Commissioner for Environment Stavros Dimas condemned the activity of Probo Koala in the press conference held in Paldiski. According to Dimas, half of the sea transport of dangerous waste is illegal. EU does not have the right to fine the ships. Therefore it will be Estonia's responsibility to implement the legislation. Preventing departure of the tanker from the port is a victory of *Greenpeace*. Commissioner for Environment Dimas and Estonian Minister of Environment Villu Reiljan thanked *Greenpeace* for cooperation. (HS, 29.09)

EU Directive forbidding the transport of poisonous residues to the third countries does not work. The poison tanker has stopped for several times in European and African ports without being investigated or detained before. Without interruption by *Greenpeace* the tanker would have continued its trip also this time. Estonian Minister of Environment Villu Reiljan is probably right when he thinks that the ship tried to use the the lack of experience of a young state in checking the bilge and waste water. The brief visit of the Commissioner for Environment of European Commission Stavros Dimas to Paldiski deserves recognition. (HS, 1.10)

Parvlaev Estonia hukkumisest

Eestis ja Rootsis uuritakse endiselt parvlaeva Estonia uppumise põhjusi. Rootsi ja Eesti parlamendi Estonia laevahukku ja relvavedu uurivad komisjonid arutasid riikide parlamendiliikmete koostööd Estonia huku selgitamisel. Parlamendisaadikud kinnitasid, et õnnetust uurinud rahvusvaheline komisjon oli pädev, kuid nüüd soovitakse uurida asjaolusid, mida varem ei ole uuritud, ning kasutada selleks uut tipptehnikat. *(TS, 10.03)*

Üle kümne aasta tagasi uppunud parvlaeva Estonia saatuse üle käib taas vaidlus. Eestis avaldatud värske raport arvustab karmilt rahvusvahelise Estonia komisjoni tööd. Rahvusvahelise komisjoni soomlastest liikmed Tuomo Karppinen ja Kari Lehtola arvates tekitab riigiprokurör Margus Kurmi tegevus raporti ettevalmistamisel hämmastust. Karppinen ja Lehtola on kaevanud Kurmi käitumise üle Eesti suursaatkonda Helsingis. *(HS, 7.04)*

Enam kui 11 aastat pärast reisiparvlaeva Estonia hukkumist Läänemeres soovib Eesti valitsus laevahuku põhjuste uurimiseks uue rahvusvahelise komisjoni kokkukutsumist. Eesti valitsuse koostatud komisjon avaldas raporti, mis juhib tähelepanu mitmetele ebaselgetele asjaoludele 1997. aastal avaldatud rahvusvahelise komisjoni lõppraportis. Eesti kutsus uue komisjoni kokku pärast 2005. aasta sügisel Rootsi tollitöötajate kaudu avalikuks saanud informatsiooni, et Estonial veeti vahetult enne laeva hukkumiseööd sõjatehnikat. *(Le Monde, 19.04)*

Tallinnas uuritakse riigilaevastiku lipulaeva huku uusi versioone. Rootsi ei ole huvitatud

On the disaster of M/S Estonia

The causes of sinking of *Estonia* are still being investigated in Estonia and Sweden. Commissions of Swedish and Estonian parliament investigating the shipwreck of Estonia discussed the cooperation of parliament members in clarifying the shipwreck of Estonia. The parliamentarians confirmed that the international commission investigating the accident was competent and now they wish to investigate the circumstances not investigated before and use new top technology for that. *(TS, 10.03)*

Arguments start again on the destiny of *M/S Estonia* which sank more than ten years ago. A recent report issued in Estonia roughly criticised the work of international commission. Finnish members of the international commission Tuomo Karppinen and Kari Lehtola think that the actions of the state prosecutor Margus Kurm in preparing the report arouse bewilderment. Karppinen and Lehtola have appealed the behaviour of Kurm to the Estonian Embassy in Helsinki. *(HS, 7.04)*

More than 11 years after the disaster of *M/S Estonia* in the Baltic Sea, Estonian Government wishes to convene a new international commission for investigating the causes of the shipwreck. Commission convened by Estonian Government issued a report which draws attention to several unclear circumstances in the final report issued by the international commission in 1997. Estonia convened the commission after a Swedish customs officer had, in the autumn of 2005, disclosed that military equipment was being transported on *M/S Estonia* at the night before the accident. *(Le Monde, 19.04)*

New versions of the accident of the flagship of the national fleet *M/S Estonia* is investigated in

katastroofi tegelike põhjuste väljaselgitamisest. Parvlaev Estonia oli Eesti laevastiku lipulaev ja selle põhjaminek oli mitte ainult rahvuslik trauma, vaid ka löök riigi mainele. (*Novõje Izvestija*, 5.06)

Rahvusvaheline komisjon, mis uuris Estonia hukku, tunnistas, et laev vedas sõjamoona. Margus Leivo, Eesti Estonia parlamendikomisjoni esimees ja Evelin Sepp, komisjoni aseesimees, on ühel meelel, et ei saa olla kindel, kas õnnetuse õöl oli pardal sõjamoona last või mitte. Sepp soovib, et Eesti paluks Rootsil välja anda selle inimese nimi, kes tegeles sõjamoona transpordiga. Lisaks peaks tema sõnul Eesti, Rootsi ja Soome üle vaatama haurahu küsimuse, et saaks minna vrakile uusi asitõendeid uurima. (*DN*, 8.12)

Vastavalt Riigikogu Estonia uurimiskomisjoni lõpparuandele ei olnud Eesti ametkonnad teadlikud parvlaevaga Estonia toimunud sõjatehnika vedudest Rootsi. Komisjon lükkas seega ümber Rootsi sõjaväeluure toonase ülema Erik Rossanderi väite, mille kohaselt Eesti oli 1994. aastal palunud Rootsit analüüsima nõukogudeaegset relvatehnoloogiat. Rootsi kaitseministri Mikael Odenbergi sõnul on Rootsi valmis andma kogu Estoniat puudutava info üle Eestile, kuid ei soovi juhtumi uut uurimist. (*DN*, 15.12; *HS*, 20.12)

Estonia uurimiskomisjon esitas Riigikogule lõpparuande. Uurimiskomisjoni esimehe Margus Leivo sõnul küsitles komisjon 56 inimest ning kogus üle 500 lehekülje materjale, kuid ei suutnud selgitada, kes Eesti oli sõjatehnika veoga seotud. Leivo rõhutas, et komisjon ei leidnud sõjatehnika transpordi ja laeva uppumise vahel seost, kuid laeva salajane last võib olla üks põhjus, miks

Tallinn. Sweden is not interested in clarifying the real causes for the catastrophe. M/S Estonia was the flagship of Estonian fleet and its sinking was not only a national trauma but also a blow to the image of the state. (*Novõje Izvestija*, 5.06)

International commission investigating the disaster of M/S Estonia admitted that the ship transported military equipment. Margus Leivo, the chairman of the Estonian parliamentary commission of M/S Estonia and Vice Chairman Evelyn Sepp agree that it is not certain whether there was military equipment on board at the night of the accident. Sepp wishes that Estonia would ask from Sweden the name of the person who dealt with transport of military equipment. Additionally she says that Estonia, Sweden and Finland should review the grave peace issue to make it possible to go and find new evidence from the wreck. (*DN*, 8.12)

According to the final report of the investigation commission of Estonia by the Riigikogu, the Estonian officials were not aware of the transport of military equipment to Sweden. Therefore the Commission rebuts the statement of the former Swedish military intelligence chief Erik Rossander according to which Estonia had asked Sweden in 1994 to analyse the Soviet time arms technology. Prime Minister of Sweden Mikael Odenberg says that Sweden is ready to give all M/S Estonia related information to Estonia but they do not wish to investigate it further. (*DN*, 15.12; *SvD*, 20.12)

Investigation commission of M/S Estonia submitted the final report to the Riigikogu. The chairman of the commission Margus Leivo said that the commission interviewed 56 people and collected more than 500 pages of materials but they could not find out whether Estonia was connected with the transport of the military equip-

õnnetusega on seotud nii palju salatsemist ja kuulujutte. (*TS*, 20.12; *Kaleva*, 20.12)

Prantsuse telekanalil *France 5* näidatakse viimase 50 aasta kõige suuremaid katastroofe käsitlevas dokumentaalseerias ka Estonia hukkimise lugu, mida võrreldakse Tšernobõli katastroofiga. Väljamõeldud süžee ning pääsente tunnistustega saates saab tund tunni haaval ettekujutuse laeva dramaatilisest hukkumisest ning selle põhjustest. (*Le Figaro*, 21.08)

ment. Leivo emphasised that the commission did not find any connections between the transport of military technology and the sinking of the ship but the mysterious cargo can be one of the reasons why there is so much secrecy and gossip connected to the accident. (*TS*, 20.12; *Kaleva*, 20.12)

French TV channel *France 5* shows also the story of the *M/S Estonia* disaster in documentaries handling the biggest catastrophes during last 50 years and it is compared to the catastrophe in Tshernobyl. The fictional plot and evidences of the saved ones give an idea about the dramatic disaster of the ferry and the related causes hour by hour. (*Le Figaro*, 21.08)