



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA
Merehariduskeskus

Henrik Mägi

**Rahvusvahelisi sõite teostavate kaubalaevade mehitamisnõuete ning
vastavate protseduuride muutmise võimalused Eesti kui lipuriigi
atraktiivsuse tõstmise eesmärgil**

Magistritöö

Juhendaja: Dots. Anatoli Alop

Tallinn 2023

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele,
olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Henrik Mägi

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 211822VAAM

Üliõpilase e-posti aadress: henrik.magi@mail.ee

Juhendaja Dots. Anatoli Alop

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: Meelike Paalberg, Itella Logistics OÜ juhatuse esimees

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord

Lühendid.....	5
Annotatsioon.....	7
Sissejuhatus	8
1 Meresõit, laevade mehitamine ning lipuriik.....	11
1.1 Merendus ja meremees	11
1.2 Rahvusvaheline Mereorganisatsioon	15
1.2.1 IMO tähtsaimad tegevused	16
1.2.2 IMO meresõiduohutuse komitee	18
1.3 Mereharidus ja STCW koodeks	18
1.4 Meresõiduohutus.....	21
1.5 Lipuriik ja laevaomanik	24
1.5.1 Laevaregistrid	27
1.5.2 Mugavuslipp	31
1.6 IMO ohutu mehitamise resolutsioon ja laevade mehitamise nõuded	32
2 Uurimismeetod, uurimisobjekti ja vastavate protseduuride kirjeldus	37
2.1 Uurimismeetodi ja -metoodika kirjeldus	37
2.2 Eesti, Suurbritannia ning Madalmaad kui lipuriigid.....	38
2.3 Eesti, Madalmaade ning Suurbritannia mehitamist reguleerivad nõuded	44
2.4 Intervjuu ja küsimustik	50
3 Eesti, Madalmaade, ning Suurbritannia laevade mehitamisnõuete võrdlev analüüs, soovitused.....	51
3.1 Võrdlus IMO miinimumnõuetega.....	51
3.1.1 Töö- ja puhkeaeg	52
3.1.2 Raamistik meeskonna suurusele	55
3.2 Digitaliseeritus ja dokumentide taotlemine	57
3.2.1 Meremehe teenistusraamat	58
3.2.2 Diplomid ja kinnituslehed	59
3.3 Toimingute lihtsus laevaomaniku seisukohast	60
3.4 Intervjuu ja küsimustiku analüüs	62
3.5 Analüüsi tulemused ja parendusmeetmete soovitused.....	68
Kokkuvõte	71
Summary.....	73

Viidatud allikad	75
Lisad	82
Lisa 1 – Intervjuu küsimused.....	82
Lisa 2 – Küsimustik laevandusfirmale Spliethoff Group	86
Lisa 3 – Suurbritannia minimaalse ohutu mehitatuse tunnistuse avaldus	88
Lisa 4 – Madalmaade minimaalse ohutu mehitatuse tunnistuse avaldus	95
Lisa 4 – Lipuriigi edukuse tabel	104
Lisa 5 – Suurbritannia meretöölepingu vorm	105
Lisa 5 – Merenduslaste koodeksite, liitude ja konventsioonide kirjeldus	114

Lühendid

DWT – laeva puhas kandevõime (ingl *deadweight*)

ECDIS – elektronkaartide kuva- ja informatsioonisüsteem (ingl *Electronic Chart Display and Information System*)

FOC – mugavuslipp (ingl *Flag of Convenience*)

GMDSS – ülemaailmne merehäda ja -ohutuse süsteem (ingl *Global Maritime Distress and Safety System*)

GT – laevade brutotonnaž ehk kogumahutavus (ingl *Gross Tonnage*)

IACS – Rahvusvaheline Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsioon (ingl *International Association of Classification Societies*)

ICS – Rahvusvaheline Laevanduskoda (ingl *International Chamber of Shipping*)

IGF – Rahvusvaheline koodeks laevadele, mis kasutavad kütusena gaasi või mõnda teist madala süttimistemperatuuriga kütust (ingl *The International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels*)

IHR – Rahvusvahelised Tervise-eeskirjad (ingl *International Health Regulations*)

ILO – Rahvusvaheline Tööorganisatsioon (ingl *International Labour Organization*)

IMO – Rahvusvaheline Merendusorganisatsioon (ingl *International Maritime Organization*)

IMSO – Rahvusvaheline mobiilsideorganisatsioon (ingl *International Mobile Satellite Organization*)

ISM – Rahvusvaheline ohutuskorralduse koodeks (ingl *International Safety Management Code*)

ISPS – Rahvusvaheline laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeks (ingl *International Code for the Security of Ships and Port Facilities*)

ITF – Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon (ingl *International Transport Workers Federation*)

ITU – Rahvusvaheline Telekommunikatsiooni Liit (ingl *International Telecommunication Union*)

LNG – veeldatud Maagaas (ingl *Liquefied Natural Gas*)

MLC – Meretöökonventsioon (ingl *Maritime Labour Convention*)

MSC – Meresõiduohutuse komitee (ingl *Maritime Safety Committee*)

MSN – Kaubandusliku meresõidu teatised (ingl *Merchant Shipping Notices*)

PSC – Sadamariigi kontroll (ingl *Port State Control*)

SOLAS – Rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (ingl *International Convention for the Safety of Life at Sea*)

STCW – Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (ingl *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*)

UNCLOS – ÜRO mereõiguse konventsioon (ingl *United Nations Convention on the Law of the Sea*)

VLCC – väga suur toornaftata vedaja (ingl *Very Large Crude Carrier*)

WHO – Maailma Terviseorganisatsioon (ingl *World Health Organization*)

Annotatsioon

Laevade mehitamine on lai mõiste. See hõlmab endas paljusid aspekte. Nende hulka kuuluvad näiteks laevapere liikmete haridus, töö ning elamistingimused laevas. Põhiline, millele antud uurimistöö baseerub, on ohutu mehitatuse tunnistus, mis väljastatakse laevale. Töö koostamisel selgus, et tegelikkuses pole antud teemat piisavalt uuritud ning autori arvates on see temaatika vähe reguleeritud nii rahvusvahelisel tasandil kui ka tegelikkuses lipuriigi tasandil.

Antud teadustöö keskendub nii rahvusvahelisele kui ka lipuriigi tasandil seadusandlusele ja protseduuridele seoses laevade mehitamisega. Töö eesmärgiks on võrrelda Eesti mehitamisnõudeid ning vastavaid protseduure Suurbritannia ning Madalmaade omadega. Püstitatud hüpoteesiks on, et Eesti riigi mehitamisnõudeid ning sellega seonduvaid protseduure on võimalik paremaks muuta, mille läbi suurendada Eesti kui lipuriigi atraktiivsust laevaomanike jaoks. Valimis olevad Madalmaad ja Suurbritannia valiti, kuna nad on eeskujulikud lipuriigid ning neil on suur laevastik.

Töös tehtud analüüsi käigus leiti, et reaalsuses on antud valdkond vähe reguleeritud. Suur vastutus antakse just lipuriigile. Rahvusvahelisel tasandil esitatud nõuded jätavad aga lipuriikidele võimaluse nõudeid erinevalt tõlgendada. Autor leiab, et nii rahvusvahelisel tasandil kui ka lipuriigi tasandil on vaja reeglistiku reformimist. Eeskujuna võiks võtta Suurbritannialt, kellel on antud valdkond võrreldes rahvusvaheliste ja Eesti reeglitega selgemini reguleeritud. Samuti tuli analüüsist välja, et Eesti vastav seadusandlus vajab reformimist. Kuna Eestis on laevade mehitamist käsitletud ühe laevaregistreerimise protsessi osana, on laevaomaniku jaoks keeruline leida informatsiooni mehitamise kohta. Autor väidab, et töös välja toodud parendusmeetmete sisse viimisel kasvab laevaomaniku jaoks Eesti kui lipuriigi atraktiivsus.

Võtmesõnad: laevade mehitamine, seadusandlus, IMO, ohutus, meremeeste dokumentatsioon, digitaliseeritus, protseduurid.

Sissejuhatus

Merendus on maailma rahvusvahelise majanduse tähtis osa. Meritsi veetakse hinnanguliselt kuni 90% kogu maailma kaupadest (Shipping and World Trade, 2022). Merendus pakub tööd väga paljudele inimestele maailmas. Merendus on tugevas seoses maismaa merendussektori ettevõtlusega, mida ilmestavad varasemate uuringute tulemused, mille kohaselt väidetakse, et 1 töökoht merel loob 3-6 töökohta maismaal (Hunt et al., 2016, 44). See näitab, kui kasulik on riigile see, et tema lipu all on palju laevu.

Rahalises vääringus loob iga laevanduses teenitud 1 miljon eurot lisaks veel 1,6 miljonit eurot mujal majandussektorites. Seetõttu on oluline jätkata riiklikul tasemel alustatud laevanduse konkurentsivõime tõstmise meetmete rakendamist eesmärgiga leida kompromisslahendusi nii riigi kui ka laevaomanike seisukohast lähtuvalt, sest senine lahendusvariant ei ole ennast õigustanud, kuna ei too Eestile täiendavat otsest ega kaudset maksutulud (Hunt et al., 2016, 44).

Meretranspordi teostavad laevad. Kuigi laevade hinnad oma suuruse ja otstarbe tõttu võivad paljuski erineda on laevad siiski vägagi hinnalised majandusobjektid. Kuid laev üksi ei realiseeri oma suurt väärtust. Laevale annavad reaalse väärtuse meremehed. Merendus ning sellest tulenevalt meremehe amet on ajalooliselt üks vanimaid ameteid, kui mitte kõige vanem. Esimeseks allikais mainitud meremeheks oli egiptlane Knemhotep, kes umbes 1490-1468 eKr tegi korduvaid kaubareise Punt (Meremees – Mereviki, 2021). Meresõidu arenedes tuli vajadus tööjaotuse ja erineva vastutuse järele ning tekkis laevajuhi elukutse (Meremees – Mereviki, 2021).

Eestil on ambitsioonikas plaan tuua Eesti lipu alla laevad tagasi. Selleks on juba välja töötatud mitmeid erinevaid abipakette ning toetusmeetmeid. Hetkel peab kahjuks tõdema, et antud projekt pole suuresti vilja kandnud, kuna Eesti lipu all on endiselt väga vähe laevu. Seda, et projekt pole vilja kandnud tõestab ka fakt, et Eesti Gaasi uus LNG punkerlaev läks 2021. aasta novembris Läti lipu alla. Põhjuseks oli see, et Eestist oli saanud nii nimetatud halli tsooni lipuriik (ERR, 2021). Täna on Eesti jällegi valges tsoonis. Eesti lipu all seilavat laeva tuleb mehitada vastavalt Eesti laevade mehitamisnõuetele. Lipuriigi üheks ülesandeks on laevade mehitamise õiguslik reguleerimine.

Käesoleva magistritöö teema on idee tasemel välja pakutud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt. Töö eesmärgiks on kindlaks teha, kas laevade mehitamisnõuded omavad märkimisväärset mõju laeva omanikele lipuriigi valimisel ning kui suur mõju sellel võiks olla.

Võrdlemisele Eestiga on üheks riigiks valitud Suurbritannia. Antud riik on valimis, sest Suurbritannia on alati olnud eeskujulik lipuriik ning on suurte mereriikide nimistus. Seega arvab autor, et antud mereriigilt tasub kindlasti Eestil eeskuju võtta. Teiseks riigiks, lisaks Suurbritanniale, on Madalmaad. Madalmaad on valikus, kuna tegevmeremehena sõidab autor ise merd just Madalmaade lipu all. Lisaks on Madalmaadel lipuriigina üsna palju suuri kaubalaevu nimekirjas. Madalmaad ning Suurbritannia ei ole mugavuslipu riigid, samas on mõlema riigi lipu all märkimisväärne arv laevu. Seega ongi autori arvates just need kaks riiki parimad, et leida erinevusi ja sarnasusi, millest teha järeldusi ning parendada võimalusel Eesti riigi laevade mehitamise regulatsioone ja kogu mehitamisega seotud protsesse, et Eesti lipuriigina oleks reederitele atraktiivsem. Oluline on märkida, et autor ei soovi siinkohal et Eesti muutuks mugavuslipu riigiks nagu seda on näiteks Panama, kuna ohutuse arvelt ei tohiks järeleandmisi teha.

Magistritöö eesmärgiks on võrrelda ja analüüsida Eesti mehitamisnõudeid kahe teise riigi omadega ning sellest tulenevalt järeldada, kas Eesti mehitamisnõuded on optimaalsed ja kas mehitamise protsess on reederitele atraktiivne. Samuti on oluline laevaomanikule asjaajamise lihtsus, lisaks erinevad soodustused ning muud hüved, mis võiksid meelitada laevu Eesti lipu alla registreerima. Seega ongi töö eesmärk leida võimalusi, kas ja kuidas on võimalik muuta läbi laevade mehitamise Eesti Vabariigi lipu all seilavate laevade arvu positiivses suunas. Antud töö võiks toetada projekti, et Eesti lipu alla tuleks tulevikus rohkem laevu (Eesti kui lipuriik, 2022).

Magistrant esitab järgneva hüpoteesi: Eesti riigi mehitamisnõuded ja sellega seonduvad protseduurid on võimalik paremaks muuta, mille läbi suurendada Eesti kui lipuriigi atraktiivsust laevaomanike jaoks.

Eesmärgi täitmiseks püstitatakse järgmised uurimisülesanded:

1. Analüüsida ja süstematiseerida merenduse ja merehariduse teoreetilisi lähtekohti.
2. Analüüsida mehitamisnõudeid tulenevalt IMO ohutu mehitamise resolutsioonist.

3. Analüüsida ja võrrelda omavahel Eesti, Madalmaade ning Suurbritannia mehitamisnõudeid.
4. Sünteesida teooria ja uuringu tulemused ning teha ettepanekuid Eesti laevadele esitatud mehitusnõuete parendamiseks.

Töös kasutatakse kolme riigi, s.h. Eesti laevadele esitatavaid nõudeid nende mehitamiseks. Töö käigus kogutud andmed struktureeritakse ning hiljem kasutatakse võrdlevat analüüsi.

Magistritöös on kolm peatükki. Esimeses peatükis kirjeldab töö autor teoreetilist tausta. Sellest tulenevalt oli oluline kirjeldada merenduse ajalugu ning meremehe ameti olemust. Meremeheks ei ole enam nii lihtne saada, kui mõni sajand tagasi. Meremehele on esitatud rida nõudeid, mis tulenevad mitmetest regulatsioonidest ja seadustest. See omakorda mõjutab laevade mehitamist. Laevade mehitamine saab alguse nõuetest, mille on kehtestanud IMO ehk Rahvusvaheline Mereorganisatsioon. Lisaks mehitamisnõuetele peab olema meremehel vastav haridus. Seda reguleerib STCW koodeks.

Teises peatükis on uurimisobjekti kirjeldus, kus kirjeldatakse laevade mehitamisele esitatavaid nõudeid, mis tulenevad IMO ohutu mehitamise resolutsioonist. Antud nõudeid võrreldakse töös vaadeldud riikide mehitamisnõuetega. Samuti kirjeldatakse antud riike kui mereriike kuna Eestil võib olla kasulik nii mõndagi neilt õppida. Viimases alapeatükis kirjeldab töö autor uurimismeetodit ja metoodikat, mida kasutati antud töös andmete analüüsimiseks.

Kolmandas peatükis analüüsitakse ja sünteesitakse eelnevalt kogutud materjali. Täpsemalt vaadeldakse ja võrreldakse riikide mehitamisnõudeid võrdluses ka IMO ohutu mehitamise resolutsiooniga. Lisaks analüüsitakse kas ja kui palju kasutatakse digitaliseeritust. Seejärel vaadeldakse toimingute lihtsust laevaomaniku seisukohalt. Sellest tulenevalt saab järeldada, kas ja kui palju mehitamisnõuded laevaomanike mõjutavad ühe või teise lipuriigi kasuks otsustamisel. Käesolevas peatükis leitakse lahendusi ning tehakse konkreetseid ettepanekuid Eesti laevadele esitatud mehitamisnõuete parendamiseks.

1 Meresõit, laevade mehitamine ning lipuriik

Meretransport on transpordiliik, mis on pidevas arengus ja laienemises. See on tingitud inimeste arvu kasvuga maailmas ja koos sellega kasvavas kaupade nõudluses. See omakorda tähendab, et on rohkem meremehi maailmas, kes merd sõidavad. Seega on laevade mehitamine ning meremeeste haridus vägagi olulisel kohal merendusklasteris. Järgnevalt selgitab autor merenduse ja merehariduse teoreetilisi lähtekohti. Eesmärk on jõuda lipuriigini, kellel on ainupädevus kehtestada nõuded meremeeste haridusele, laevade mehitamisele, täites IMO miinimumnõudeid, mis sisalduvad IMO ohutu mehitamise resolutsioonis ning sellele järgnevalt kirjeldatakse, milleks antud resolutsioon administratsioone kohustab.

1.1 Merendus ja meremees

Merendus on väga kaua aega juba Maa peal eksisteerinud. Arvatakse, et Vahemerel võiksid meresõitjad seilata juba 450 000 aasta eest. Pleistotseeni keskpaiga kaldajoonte hiljutine analüüs viitab, et juba muistsed inimlased pidid oskama merd sõita. Muud moodi pole lihtsalt võimalik, et nad oleksid jõudnud praeguse Egeuse mere saartele (Starr, 2022).

Millal inimesed täpselt merd sõitma õppisid, on raske öelda. Läbi ajaloo on paate ehitatud eeskätt puidust. Puit kui materjal ei pea ajahambale kuigi hästi vastu, eriti veel kümneid või sadu tuhandeid aastaid. Niisiis ei maksa loota, et arheoloogid leiavad kusagilt ajaloo vanima paadi (ERR, 2022).

Kui algselt olid jõuseadmeteks paatidel aerud ja/või teibad, siis peale seda tulid kasutusele purjed. Egiptuses kasutati esimesi purjelaevu Niiluse jõel sõitmiseks umbes 3400 eK. Purjede ajastuks kutsutakse perioodi, mil kauba transportimisel ja merelahingutes domineerisid purjelaevad. See algas 16. sajandil ja kestis 19. sajandi keskpaigani. Sel ajal kandsid raataglasega purjelaevad Euroopa maadeavastajaid ja uusasunikke paljudesse maailma punktidesse. Fregatt ehk sõjalaev oli kolmemastiline, kuni 60 meetrit pikk ning sellel oli kuni kolm kahuritega tekki. Purjelaevad nagu klipper ja park saavutasid oma maksimaalse kiiruse ja jõudluse 19. sajandi teisel poolel ning siis hakkasid meredel domineerima aurikud (Oliver, 2016).

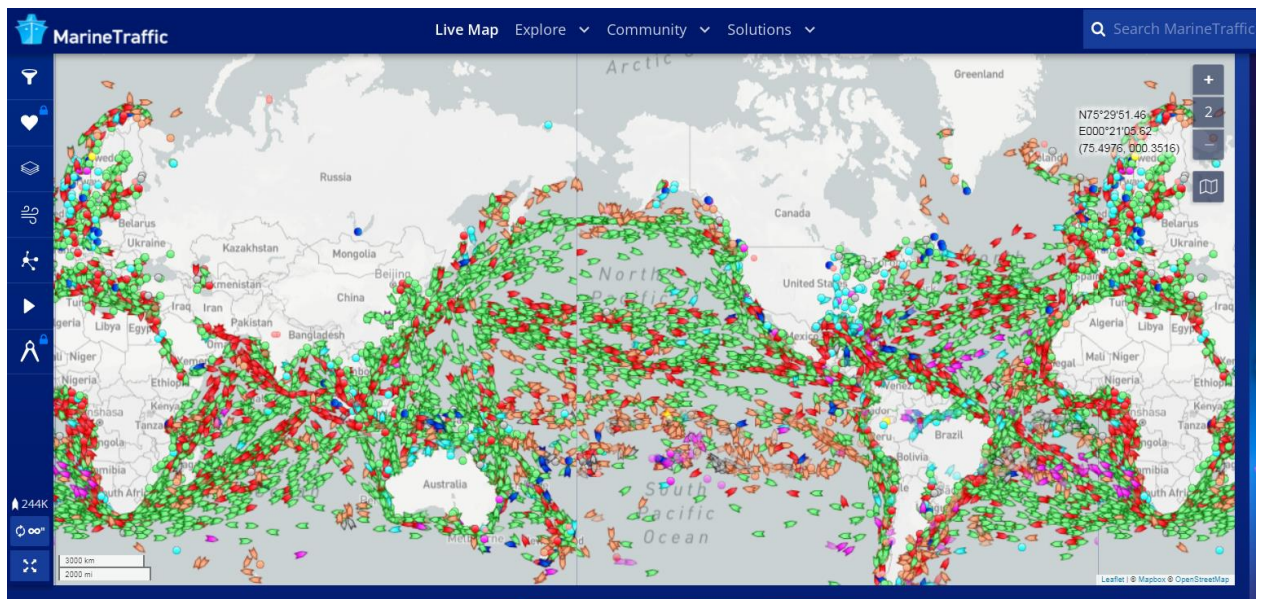
Üle Atlandi sõitis aurumasina jõul esimesena SIRIUS 1838. aastal, esimene auruturbiinilaev TURBINIA ehitati 1894. aastal. Aurikud moodustasid 20. sajandi algul aastakümneiks põhiosa

mereveost (Aurik – Mereviki, 2015). Aurumootori kasutusele võtmisega suurenesid kaubamahud väga palju. Alates sellest ajast on kaubamahud mööda merd ning sellest tulenevalt ka mööda maad ainult kasvanud ning jätkavad kasvamist siamaani väga kiire tempoga. Alates aastast 1980 on meretranspordi vedude maht kahekordistunud (Batalden & Sydnes, 2013). See tähendab, et kogu aeg ehitatakse juurde üha uusi ja suuremaid laevu, mis omakorda tähendab, et neid on vaja mehitada, mis tähendab nõudlust meremeeste järele.

Harva on merelogistika tähtsus kaubanduse ja arengu jaoks olnud ilmsem kui praegu, vaadeldes just 2021. aastat. Ajalooliselt kõrged ja muutlikud veohinnad, ummikud, suletud sadamad ja uued nõudmised laevandusele, millele järgnesid COVID-19 ja Ukraina sõda on avaldanud kõigi inimeste elule tuntavat mõju. Laevadel, mis veavad üle 80% ülemaailmsetest kaubakogustest, on kasvanud veokulud. See omakorda on põhjustanud kõrgema inflatsiooni, toidupuuduse ja tarneahelate katkestused – mis kõik kuuluvad praeguse ülemaailmse kriisi tunnuste hulka (Review of Maritime Transport, 2022).

Meretransport ja rahvusvaheline kaubandus on omavahel tihedalt põimunud. Tänapäeval on normaalsus, et laevadel on mitmekultuurilisus. See tähendab, et laevadel töötab erinevatest rahvustest meremehi. Samuti on üldjuhul laevandusfirmadel kontorid üle maailma laiali paisatud. Enamus kaupu on rohkemal või vähemal määral olnud mingis tootmise või tarbimise faasis seotud meretranspordiga. Tiit Toomits toob välja enda magistritöös järgmist: „Rahvusvaheline kaubandus on suures sõltuvuses meretranspordist. Suur osa maailma kogutoodangust on mingis tootmistsükli faasis olnud seotud meretranspordiga. Laevandussektori osatähtsust maailma majanduses saab kasutada tagasisidena hindamaks maailmamajanduse olukorda. Laevandussektori majanduslik seisund kajastab maailmamajanduse arengut ning annab edasi trende, mida saab kasutada ühe indikaatorina nõudluse-pakkumise suhete prognooside tegemisel“ (Toomits, 2017).

MarineTraffic veebilehel saame näha, kui tihedalt asuvad veeteedel igasuguse kuju ning suurusega laevad ja paadid maailma meredel, ookeanidel ja sadamates üle kogu maailma (Shipping Trends at a Glance, 2020). Alljärgnev kuvatõmmis annab aimu, kui palju laevu tegelikkuses seilab.



Joonis 1. MarineTraffic laevaliiklus otseülekande kaardi kuvatõmmis 16. jaanuar 2023 kell 12:57

Allikas: MarineTraffic veebileht (MarineTraffic, 2023)

Antud informatsioon tuleneb tänapäeval laevadel kasutatavast AIS süsteemist, mis on laevade automaatse identifitseerimise süsteem. See saadab kaldaseadmetele automaatselt iga teatud aja tagant infot, kus laev parasjagu asub. Tänu sellele on võimalik üsnagi hõlpsalt reaalsajas jälgida laevaliikluse tihedust. Tuleb aga aru saada, et informatsioon tuleb laeval olevast seadmest ning signaal peab jõudma ka kaldal olevatesse jaamadesse. Seega on tegelikkuses laevu isegi antud ajahetkel veel rohkem, kuna kõikide laevade signaal ei edastu kaldale suure vahemaa tõttu.

Meretransport, nii nagu ka maa- ja õhustransport, opereerib enda kindlas ruumis, mis samal ajal on ka geograafiline oma füüsiliste atribuutide järgi, strateegiline juhtimise osas ning kommertslik asutuse poolest. Kui geograafilised tingimused on üldjuhul konstantsed (välja arvatud hooajalised ilmastiku tingimused), siis strateegia ja eriti just kaubanduslikud kaalutlused on üldjuhul dünaamilised. Mereteedeks nimetatakse marsruute, mida kasutatakse meretranspordiks. Nendeks on mõne kilomeetri laiused koridorid, mis moodustavad maatransporti, ühendades neid sadamatega. Sadamad on maa- ja meretranspordi liidesed (Rodrigue et al., 2017, 140-145)

Meretransport on jõuliselt kasvanud. Sisuliselt toimub tänapäeval meretranspordis kaupade vedu igas suunas ning kõikidel meredel ja ka siseveekogudel. Ning nagu eelpool mainitud, tähendab see, et laevu tuleb pidevalt. 1. jaanuari 2022 aasta seisuga, oli eksploatatsioonis natuke rohkem

kui 50 tuhat laeva üldmahutavusega 1000 ja enam (Merchant Fleet – UNCTAD Handbook of Statistics 2022, 2023). Laevu saame liigitada erinevate tüüpide järgi:

- 1) Reisilaevad on omanud väga suurt rolli läbi ajaloo, kuna just need andsid võimaluse inimestel liikuda pikki vahemaid. Omakorda saame reisilaevad jagada kaheks erinevaks tüübiks. Reisiparvlaevade ja/või praamide vedu toimub lühikestel teekondadel ning suhteliselt kiirelt. Samas kruisilaevade reisikestus on üldjuhul rohkem kui mõni päev või isegi nädal ning külastatakse erinevaid paiku ja sadamaid. Kui reisiparvlaevad ja/või praamid on üldjuhul kiiremad ja väiksemad, siis kruisilaevad on suuremad ning pakuvad ~~omavaid~~ tänu sellele ka palju lisateenuseid reisijatele. 2014. aastal reisis kruisilaevadega ligikaudu 21,5 miljonit reisijat. See näitab, kui kõrge potentsiaaliga antud äri on.
- 2) Spetsialiseeritud kaubalaevad on disainitud vedama spetsiifilisi kaupu. Need omakorda on jaotatud vedellasti laevadeks ehk tankeriteks ning kuivlasti laevadeks ehk puistlastilaevadeks. Üldjuhul on spetsialiseeritud kaubalaevad suhteliselt suured. Suurimad tankerid, mis veavad toornaftat, on kuni 500 000 dwt. Neid kutsutakse ULCC. Tänapäeval on rohkem 250 000 – 350 000 dwt suuruseid tankereid ehk VLCC-d. Suurimad puistlastilaevad on kuni 400 000 dwt. Jällegi enam levinud on 100 000 – 150 000 dwt suurused puistlastilaevad.
- 3) Üldlasti laevad on mõeldud mitte puistlasti ehk pakendatud kaupade veoks. Traditsiooniliselt olid sellised laevad suurusega vähem kui 10 000 dwt kuna kaupade laadimine ja lossimine oli väga ajamahukas. Alates 1960. aastast on seda tüüpi laevu asendama hakanud konteinerilaevad, kuna kaupade käitlemine on kiirem ja efektiivsem, mis omakorda on kasulik majanduslikult.
- 4) Roll on/Roll-off (Ro-Ro) ehk veeremilaevad on mõeldud kaupade jaoks, mida sõna otseses mõttes saab laadida ja lossida ratastel. Näiteks on selliseks kaubaks sõiduaudod, veoautod jne. Sisuliselt on tegu parvlaevaga, kuid tänapäeval kasutatakse neid avameredel ning nad on suuremad, kui traditsioonilised parvlaevad (Rodrigue et al., 2017, 140-145).

Meretranspordi peamine eelis on ilmselgelt selle kasutegur ühe kaubaühiku kohta. See sobib enamjaolt just suurtööstuste tegevustega. Teisalt on meretranspordis ühed suurimad ärisse sisenemise kulud. See on osa meretranspordi tsüklist, mis hõlmab endas registreerimist, opereerimist ja lõpuks laeva vanametalli viimist. Üldjuhul on laevade eluiga 15-20 aastat ja selle sisse jäävad tohutud investeeringud, mis amortiseeruvad (Rodrigue et al., 2017, 140-145).

Avalik sektor on üldjuhul vastutav infrastruktuuri eest (meremärgid ja kaardid), avalikud kaid, süvendamine, turvalisus ja mitmetel juhtudel sadamate administreerimine (alludes siiski sadama võimudele). Erasektor on üldjuhul huvitatud spetsiaalsetest vahenditest (ingl *facilities*) nagu kaid, laadimise ja lossimise taristu ja laevad, mis on üldjuhul erafirmade valduses (Ibid).

Pidevalt on valitsused sekkunud, vahel ka väga jõuliselt, merendussektorisse, et saavutada erinevaid eesmärke. Näiteks majanduse kasvu, rahvusliku julgeolekut, paremat prestiiži, tasakaalu maksudes ja kaitsed rahvuslikule tööstusele. Saavutamaks selliseid eesmärke, valitsused tuginesid meetoditele nagu regulatsioonid, toetused, rahvusliku laevastiku eelistamine, kaupade eelistus ja sadamatesse sisenemise lihtsustamine (Ibid).

Laevandus on selgelt rahvusvahelise iseloomuga ala, eriti mis puudutab laevade omamist ja nende lipuriike. Laeva omamine on väga lai mõiste. Kui laeva omanikuks võib olla näiteks Kreeka pere või Jaapani suurfirma, siis see võib kanda ahtris hoopiski teise riigi lippu. Olemas on kahte tüüpi laevaregistreid, milledeks on rahvuslik ning nn avatud register, mida kutsutakse ka mugavuslipuks. Mugavuslipp tähendab üldjuhul, et laevaomanik saab enda laeva registreerida ja opereerida väiksemate kuludega. Pealegi on üldse vähem reegleid laeva omanikule, mida järgida. Sellegipoolest on merendus nüüd rohkem reguleeritud kui ei kunagi varem (Ibid).

1.2 Rahvusvaheline Mereorganisatsioon

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) spetsialiseeritud agentuur, mis vastutab laevanduse ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatud mere- ja õhusaaste vältimise eest. IMO töö toetab ÜRO säästva arengu eesmärke (Introduction to IMO, 2019).

ÜRO spetsialiseeritud agentuurina on IMO ülemaailmne standardeid kehtestav asutus rahvusvahelise laevanduse ohutuse, turvalisuse ja keskkonnategevuse alal. Selle põhiülesanne on luua laevandussektori jaoks õiglane ja tõhus, üldiselt vastu võetud ja universaalselt rakendatav regulatiivne raamistik (Introduction to IMO, 2019).

Teisisõnu, selle ülesanne on luua võrdsed võimalused, et laevaoperaatorid ei saaks oma finantsprobleeme lahendada lihtsalt (nõ otseteed kasutades) ning ohutuses, turvalisuses ja keskkonnategevuses järeleandmisi tehes. Selline lähenemine soodustab ka innovatsiooni ja

tõhusust. Laevandus on tõeliselt rahvusvaheline tööstusharu ja see saab tõhusalt toimida ainult siis, kui eeskirjad ja standardid lepitakse kokku, vastu võetakse ja rakendatakse rahvusvahelisel tasemel. IMO on foorum, kus see protsess toimub (Introduction to IMO, 2019).

Maailm toetub ohutule, turvalisele ja tõhusale rahvusvahelisele laevandustööstusele – seda tagab IMO välja töötatud ja hooldatav regulatiivne raamistik. IMO meetmed hõlmavad kõiki rahvusvahelise laevanduse aspekte – sealhulgas laevade projekteerimist, ehitamist, varustust, mehitamist, käitamist ja eksploatatsioonist kõrvaldamist, et tagada selle elutähtsa sektori ohutu, keskkonnasäästliku, energiatõhusa ja turvalisena püsimine (Ibid).

Laevandus on iga tulevase jätkusuutliku majanduskasvu programmi oluline komponent. IMO kaudu teevad organisatsiooni liikmesriigid, kodanikuühiskond ja laevandustööstus juba koostööd, et tagada jätkuv ja suurem panus keskkonnahoidlikku majandusse ja jätkusuutlikku kasvu. Säästva laevanduse ja säästva merenduse arengu edendamine on IMO lähiaastate üks peamisi prioriteete (Ibid).

Osana ÜRO perekonnast töötab IMO aktiivselt säästva arengu tegevuskava 2030 ja sellega seotud kestliku arengu eesmärkide nimel. Tõepoolest, enamik 2030. aasta tegevuskava elemente realiseeritakse ainult säästva transpordisektoriga, mis toetab maailmakaubandust ja hõlbustab maailmamajandust (Ibid).

Energiatõhusus, uus tehnoloogia ja innovatsioon, mereharidus ja -koolitus, mereturvalisus, mereliikluse juhtimine ja mereinfrastruktuuri arendamine: neid ja muid küsimusi hõlmavate ülemaailmsete standardite väljatöötamise ja rakendamise kaudu toetab IMO kohustust tagada institutsionaalne raamistik, mis on vajalik rohelse ja jätkusuutliku ülemaailmse meretranspordisüsteemi jaoks (Ibid).

1.2.1 IMO tähtsaimad tegevused

Parim viis saavutada ohutust merel on rahvusvaheliste eeskirjade väljatöötamine, mida järgivad riigid. Juba alates 19. sajandi keskpaigast võeti vastu mitmeid selliseid regulatsioone. Alates sellest ajast tegid mitmed riigid ettepaneku luua alaline rahvusvaheline organ, et meresõiduohutust tõhusamalt edendada, kuid need lootused täitusid alles ÜRO asutamisega. 1948. aastal võeti Genfis toimunud rahvusvahelisel konverentsil vastu konventsioon, millega

asutati ametlikult IMO. Algne nimi oli IMCO, kuid nimi muudeti 1982. aastal IMO-ks. IMO konventsioon jõustus 1958. aastal ja uus organisatsioon kogunes esimest korda järgmisel aastal. Organisatsiooni eesmärk on tagada riikide vaheline koostöö merenduse valdkonnas, mis hõlmab endas rahvusvahelist laevandust. Samuti toetada ja hõlbustada riikidel vastu võtma ühtseid ja kvaliteetseid standardeid meresõiduohutuses ning et vältida merereostust (Brief history of IMO, 2019).

IMO esimene ülesanne oli võtta vastu uus SOLAS versioon, mis on kõigist meresõiduohutust käsitlevatest lepingutest kõige olulisem. See saavutati 1960. aastal ja seejärel pööras IMO tähelepanu sellistele aspektidele nagu rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamine, laevadel lasti ja ohtlike kaupade vedu, samal ajal vaadati ümber laevade tonnaaži arvestamise süsteem. Selleks, et vältida merereostust võeti vastu MARPOL 73/78 (Ibid). See on rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon. Selle loomisele andis tõuke kahjuks ajaloost tuntud väga kurb sündmus. Nimelt aastal 1967 sattus tanker Torrey Canyon õnnetusse ning sellest tulenevalt lekkis merre 120,000 tonni toornaftat (Torrey Canyon: The world's first major oil tanker disaster, 2019). See oli piisav motivaator, et IMO töötaks välja MARPOL konventsiooni.

1970. aastatel käivitati ülemaailmne otsingu- ja päästesüsteem, millega loodi Rahvusvaheline mobiilsideorganisatsioon (IMSO), mis on oluliselt parandanud raadio- ja muude teadete edastamist laevadele. Ülemaailmne merehädä ja -ohutuse süsteem (GMDSS) võeti vastu 1988. aastal ja seda hakati järk-järgult täiustama 1992. aastast alates. 1999. aasta veebruaris läks GMDSS täielikult tööle, nii et nüüd saab kõikjal maailmas merehädä sattunud laev olla kindel, et abikutse saadetakse isegi kui laevaperel ei ole aega sellega tegeleda, kuna teade edastatakse automaatselt (Brief history of IMO, 2019).

Alates 1. juulist 1998 võeti esmakordselt vastu ISM koodeks ning 1. juulil 2002 laiienes selle nõue rohkematele laeva tüüpidele. SMS? koodeks annab rahvusvahelised standardid laevade ohutuks haldamiseks ja käitamiseks merel. 1. veebruaril 1997 jõustus STCW konventsioon. Antud konventsiooni täiustati 2010 aastal Manila konverentsi muudatustega. STCW konventsioon parandab oluliselt meremeeste väljaõppe standardeid ja annab IMO-le volitused kontrollida valitsuste tegevust osaliste suhtes, kes on kohustatud esitama IMO-le teavet konventsiooni järgimise kohta. Käesoleva sajandi alguses keskenduti rohkem meresõiduturvalisusele. Rahvusvahelise meresõidu turvalisuse tõhustamiseks töötati

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni juures välja rahvusvaheline laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeks ehk ISPS koodeks. Koodeks jõustus 1. juulil 2004. aastal SOLAS-e ühe osana (Brief History of IMO, 2019).

IMO kui ÜRO spetsialiseeritud agentuuri missiooniks on koostöö kaudu edendada ohutut, turvalist, keskkonnasäästlikku, tõhusat ja jätkusuutlikku laevandust. See saavutatakse kõrgeimate võimalike meresõiduohutuse ja -julgestuse standardite vastuvõtmisega, navigatsiooni tõhusust ning laevade põhjustatud reostuse vältimist ja kontrolli, samuti sellega seotud õigusküsimuste arvesse võtmist ja IMO vahendite tõhusat rakendamist, pidades silmas nende universaalset ja ühtset kohaldamist (Ibid).

1.2.2 IMO meresõiduohutuse komitee

MSC tegeleb kõigi meresõiduohutuse ja meresõiduturvalisusega seotud küsimustega, mis kuuluvad IMO reguleerimisalasse, hõlmates nii reisi- kui ka kaubalaevu. See hõlmab SOLAS konventsiooni ja sellega seotud koodeksite, näiteks ohtlike kaupu, päästevahendeid ja tuleohutussüsteeme käsitlevate koodeksite ajakohastamist. MSC tegeleb ka personali küsimustega, sealhulgas meremeeste väljaõpet, diplomeerimist ja vahiteenistust käsitleva STCW konventsiooni muudatustega. MSC praeguses päevakorras on palju erinevaid küsimusi, sealhulgas eesmärgipõhised standardid, autonoomsed laevad, piraatlus ja laevade vastu suunatud relvastatud röövid, küberjulgeolek, e-navigatsioon ning GMDSS moderniseerimine (Maritime Safety Committee, 2019).

1.3 Mereharidus ja STCW koodeks

Mereharidusest saab alguse meremehe karjäär. Tänapäeval ei ole võimalik töötada merel ei laevajuhina, ega ka teenindajana või madrusena kui ei ole omandatud isegi põhilist ohutusalast treeningut töötamiseks merel. Veel 19. saj. oli võimalik juhtida laeva kaptenina, selleks diplomit omamata. Sellised kaptenid kutsuti metskapteniteks. Tegelikult kutsuti neid metskapteniteks sellepärast, et nad oskasid laeva asukohta määrata ainult kaldaorientiiride, enamast metsa abil. Loa kaptenina sõita said nad praktilise, kauaaegse avariideta meresõidu eest. Üheks kuulsaimaks oli Kihnu Jõnn ehk Enn Uuetoa (Metskapten (1971), 2022). Ta uskus, et "laeva viivad üle vee mehed, mitte nende puudused" (Orav, 2003). Tänapäeval loomulikult selline asi ei tule kõne allagi.

1978. aasta STCW konventsioon kehtestas esimesena meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse põhinõuded rahvusvahelisel tasandil. Varem kehtestasid ohvitseride väljaõppe, sertifitseerimise ja vahiteenistuse standardid üksikud valitsused, tavaliselt ilma teiste riikide praktikaid kaasamata. Selle tulemusena olid standardid ja protseduurid väga erinevad, kuigi laevandus on kõigist tööstusharudest kõige rahvusvahelisem. Konventsioon näeb ette meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse miinimumstandardid, mida riigid on kohustatud täitma või ületama (International Convention on Standards... , 2019).

Konverentsil vastu võetud 1995. aasta muudatused kujutasid endast konventsiooni põhjalikku läbivaatamist ning reageeringut ilmselgele vajadusele ajakohastada konventsioon ja vastata kriitikutele, kes juhtisid tähelepanu paljudele ebamäärastele fraasidele, nagu "administratsiooni rahuldaval viisil (to the satisfaction of the Administration)", mille tulemusena tehti erinevaid tõlgendusi (Ibid).

1995. aasta muudatused jõustusid 1. veebruaril 1997. Revisjoni üheks põhijooneks oli tehnilise lisa jagamine eeskirjadeks, mis on jagatud peatükkideks nagu varem ja uus STCW koodeks, millele kanti üle palju tehnilisi eeskirju. Koodeksi A osa on kohustuslik, samas kui B osa on soovitatav. Reguleerimise selline jagamine lihtsustab asjaajamist ning ka ülevaatamist ja asjakohastamist: protseduurilistel ja juriidilistel põhjustel ei ole koodeksites muudatuste tegemiseks vaja kogu konverentsi kokku kutsuda (Ibid).

Teine oluline muudatus oli nõue, et konventsiooni osalised peavad esitama IMO-le üksikasjalikku teavet konventsiooni täitmise tagamiseks võetud haldusmeetmete kohta. See oli esimene kord, mil IMO hakkas tegelema vastavuse ja rakendamise – üldiselt on rakendamine lipuriikide ülesanne, samas kui sadamariigi kontroll tagab ka vastavuse. Muudetud konventsiooni I peatüki reegli I/7 kohaselt peavad osalised esitama IMO-le üksikasjalikku teavet konventsiooni täitmise tagamiseks võetud haldusmeetmete, koolituste, sertifitseerimismenetluste ja muude rakendamisega seotud tegurite kohta. Teabe vaatavad läbi STCW konventsiooni osaliste nimetatud pädevatest isikutest koosnevad rühmad, kes annavad oma järeldustest aru IMO peasekretärile, kes omakorda annab Meresõiduohutuse Komiteele aru täielikult järgivate osapoolte kohta. Seejärel koostab MSC nimekirja (nn valge nimekiri) "kinnitatud osapooltest" kooskõlas STCW konventsiooniga (Ibid).

STCW konventsiooni ja koodeksi Manila muudatused võeti vastu 25. juunil 2010, mis tähistab STCW konventsiooni ja koodeksi olulist läbivaatamist. 2010. aasta muudatused jõustusid 1. jaanuaril 2012 vaikiva heakskiitmise protseduuride alusel ning nende eesmärk oli kaasajastada konventsioon ja koodeks pärast nende esialgset vastuvõtmist toimunud muutustega ning võimaldada neil lahendada probleeme, mis eeldatavasti kerkivad esile tulevikus (International Convention on Standards... , 2019).

Vastuvõetud muudatuste hulgas on konventsiooni ja koodeksi igas peatükis mitmeid olulisi muudatusi, sealhulgas (Ibid):

- Täiustatud meetmed pädevustunnistustega seotud pettuste vältimiseks ja hindamisprotsessi tugevdamiseks (konventsiooniosaliste järgimise jälgimine)
- Muudetud töö- ja puhkeaja nõuded ning uued nõuded ennetamiseks narkootikumide ja alkoholi kuritarvitamist, samuti ajakohastatud standardid, mis on seotud meremeeste tervisenõuetega
- Uued diplomeerimise nõuded madrustele
- Uued nõuded kaasaegse tehnoloogia nagu näiteks ECDIS koolitusele
- Uued nõuded merekeskkonnateadlikkuse tõstmise koolitusele ning juhtimis- ja meeskonnatöö koolitusele
- Elektrotehniliste ohvitseride uued koolitus- ja diplomeerimise nõuded
- Igat tüüpi tankerite pardal teenindava personali pädevusnõuete uuendamine ning veeldatud gaasitankeritel teenindavale personalile pädevusnõuete uuendamine
- Uued nõuded turvakoolitusele, samuti sätted, mis tagavad meremeeste nõuetekohase väljaõppe piraatide rünnakuga toimetulekuks
- Kaasaegse koolitusmetoodika, sh kaugõppe ja veebipõhise õppe tutvustamine
- Uued koolitusjuhised polaarvetes tegutsevate laevade pardal teenindava personali jaoks
- Uued koolitusjuhised dünaamilisi positsioneerimissüsteeme kasutavatele töötajatele.

Üks aspekt on selle konventiooniga liitumine, kuid teine oleks selle korrapärane järgimine ja täitmine. Reaalsuses on tegelikult raske IMO poolt kontrollida, kas lipuriik täidab kõiki konventsioonis esitatud nõudeid, kahjuks esineb mõningaid riike, kus on avastatud väga laiaulatuslik pettus. Näiteks viidi läbi rahvusvaheline uuring, mis käsitles süstemaatilist pettust meremeeste pädevustunnistustega kauplemisel. Laevatööstust on globaliseerumine muutnud rohkem, kui ühtki teist traditsioonilist tööstusharu, nii et meremeeste jaoks on nüüd olemas ühine

ülemaailmne tööturg. Tööstandardite rahvusvaheline reguleerimine tööstuses on laialdane, sama lugu on ka nende reeglite vältimisega (Obando-Rojas et al., 2004).

Küsitlus viidi läbi STCW-78 konventsioonile allakirjutanud riikide hulgas, milles 21 ametiasutust vastas küsimustikule, kus sooviti saada teavet administratsiooni poolt viimase nelja aasta jooksul avastatud sertifikaatide pettuste kohta. Selliste avastuste koguarv oli 12 703, millest 11 808 tuvastati Filipiinidel. Paljudes teistes registrites oli pettuse osakaal palju väiksem (Obando-Rojas et al., 2004). Eesti Transpordiamet vastutab selle eest, et Eesti Vabariigi meremeeste väljaõppe vastaks STCW konventsiooni ja EL direktiivi 106/2008/EC nõuetele (Laevade ning väike- ja siseveelaevade järelevalve | Transpordiamet, 2023).

Järelevalve all on ka mittekonventsionaalset väljaõpet andvate mereõppeasutuste õppekavad ja nende alusel antava väljaõppe vastavus VV 20.06.2013 nr 96 määruse sätetele. Selleks tehakse regulaarselt (vajadusel ka pisteliselt) järelevalvet, osaletakse mereõppeasutuste eksamitel ja sertifitseeritakse (tegevusluba) mereõppeasutusi vastavalt nende valmisolekule väljaõppe läbiviimise osas (Laevade ning väike- ja siseveelaevade järelevalve | Transpordiamet, 2023).

Ameti järelevalve all on lootside kvalifikatsioonieksamite läbiviimine ja lootsita sõidu loaga seonduvad eksamid (teoreetilised ja praktilised eksamid merel). Lähtudes konventsioonist on Transpordiameti kontrolli all välisriikides väljastatud diplomite / tunnistuste / kinnituslehtede / tervisetõendite õigsuse ja kehtivuse kontroll, samuti väljastab VTS operaatorite ja väikelaevajuhtide raadioside lubasid (Laevade ning väike- ja siseveelaevade järelevalve | Transpordiamet, 2023).

Lisaks menetletakse ja väljastatakse laevade agenteerimisega seotud tegevuslubasid. Amet peab samuti meremeeste registrit. Vastavalt meresõiduohutuse seaduses sätestatule viib amet läbi laevaõnnetuste juurdlusi talle antud pädevuse piirides. Valdkonna tegevust reguleerivad rahvusvahelised konventsioonid, Euroopa Liidu õigusaktid ja siseriiklikud õigusaktid (Ibid).

1.4 Meresõiduohutus

Kas ja kuidas mõjutavad erinevad regulatsioonid meremeest ja laevaomanikku? Kas peetakse kinni kõikidest miinimumnõuetest ning kuidas see mõjutab omakorda ohutust? Laevaomanik püüab alati kulusid kokku hoida. Näiteks on väga suurel määral laevadel meeskondade arvu

vähendatud. Loomulikult siin ei saa võrrelda kaubalaevu reisilaevadega. Kui tänapäeval on tavaline, et kaubalaevade meeskonnad on 15-20 liikmelised, siis veel mõni aeg tagasi oli see number palju suurem. Näiteks 60 aastat tagasi oli tavaline, et USA lipu all seilavad kaubalaevad sõitsid 40 liikmelise laevaperega (Division on Engineering and Physical Sciences et al., 1990, 1).

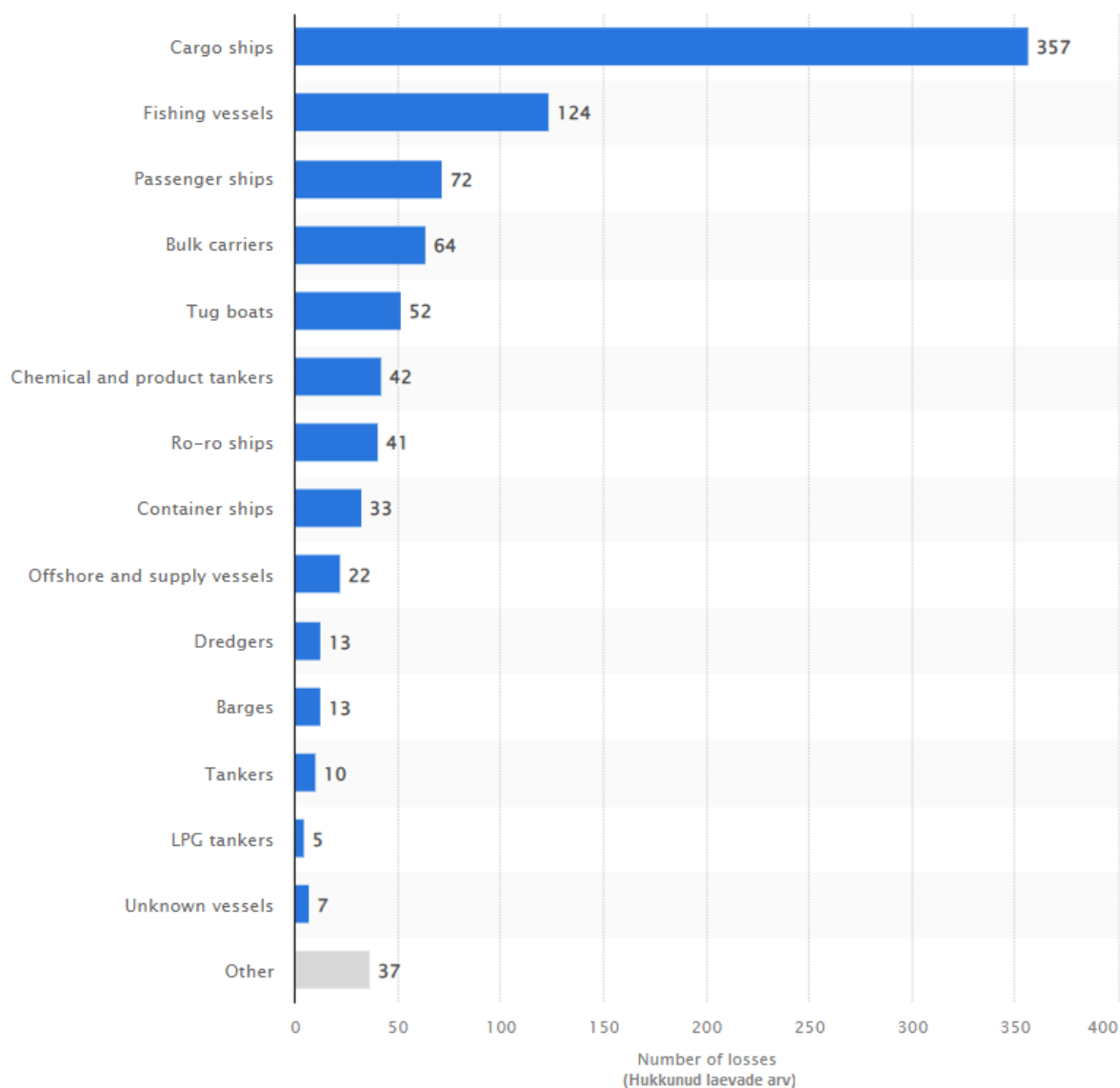
Tänapäeval on tehnoloogia areng aidanud kaasa mehitamise vähenemisele, mõnel juhul vaid 22 meremeheni VLCC tankeril. Tehnoloogilisel arengul on kaks poolt. Laevade projekteerimise ja navigatsioonivahendite täiustamine on vähendanud laevaõnnetuste sagedust ja tõsidust. Tehnoloogia rikete vähenemine on omakorda toonud esile inimliku vea mõju õnnetuse põhjuslikkuses (Hetherington et al., 2006). Laevapere liikmete arvu vähenemine viib omakorda ~~kaasa~~ väsimuseni, sest tööd ei ole laevas vähemaks jäänud. Tööd on reaalsuses isegi juurde tekkinud. Kuigi tegelikkuses on paljud seadused ja regulatsioonid just meremehe jaoks välja töötatud, siis tihtipeale jäävad ikkagi laevaomaniku huvid peale.

Oluline on märkida, et mereõnnetuste arv viimase kolmekümne aasta jooksul on vähenenud. See on paradoksaalne, kuna ka mehitamise tase on samuti samal perioodil langenud ning seda peab kindlasti arvestama. Valdavas enamuses viitab kahjude arv tegelikult laevadele, mis on kahjustatud, ning mida ei ole majanduslikult mõttekas parandada, kuid kindlustusandjad kirjeldavad seda kui konstruktiivset kogukahju. Joonisel 2 näeme hukkunud laevade arvu erinevate laevatüüpide lõikes.

Kuna originaaljoonis on pärit inglisekeelsest allikast, siis autor toob välja eestikeelsed tõlked laevatüüpidele.

- Cargo ships - Kaubalaevad
- Fishing vessels – Kalalaevad
- Passenger ships – Reisilaevad
- Bulk carriers – Puistlastilaevad
- Tug boats – Puksiirid
- Chemical and product tankers – Keemia- ja produkti tankerid
- Ro-Ro ships – Veeremilaevad
- Container ships – Konteinerilaevad
- Offshore and supply vessels - Varustuslaev ehk platvormivarustuslaev
- Dredgers – Süvendajad
- Barges – Pargased

- Tankers – Tankerid
- LPG tankers – LPG tankerid
- Unknown vessels – Teadmata laevad
- Others – Teised



Joonis 2. Hukkunud laevade arv kogu maailmas aastatel 2011–2021 laevatüübi järgi

Allikas: Statista veebileht (Worldwide ship losses by vessel type, 2023.)

Kaubandustõkete kaotamine ja transpordikulude alandamine on viimastel aastakümnetel globaliseerumist ja merekaubandust laialdaselt hoogustanud. Meretranspordi globaliseerumist on veelgi soodustanud tehnoloogiline areng, sealhulgas konteineriseerimine ja automatiseerimine, aga ka lipukonkurents, mis on võimaldanud seaduses sätestatu vältimist. Selle tulemusena on iga kaubalaeva meeskonnaliikmete arv oluliselt vähenenud (Baumler et al., 2021).

Meretööstuse selline majanduspõhine iseloom on endiselt kriitiline tunnus nii rahvusvahelise IMO kui ka riiklike ja piirkondlike ühenduste (nt Ameerika Ühendriigid, Euroopa Liit) poolt üha enam reguleeritud tegevuses. Rangemad eeskirjad ja määrused ohutuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse edendamiseks on suurenenud. Järelikult on töömaht, sealhulgas haldusülesannete maht plahvatuslikult kasvanud, nõudes kindla laevapere suuruse jaoks rohkem ressursse. Meretööstuses viidatakse sageli inimtegurile, kui räägitakse laevade pardaohutusest, mida võivad ohustada meremeeste väsimus, unepuudus, stress, eraldatus, üksindus, suhtlemishäired ning haridus- ja koolitusküsimused (Ibid).

Väsimus omakorda viib stressini ja masenduseni ning ka enesetappudeni. See on üks mõjudest, mis merendusele üldiselt kui ka laevaomanikule tegelikkuses mõju avaldab. The International Transport Workers' Federation (ITF) viis läbi uuringu, kust selgus, et meremeeste arv, kes teadsid kolleege, kes olid mõelnud enesetapule oli 6% kuni 35% vastanutest, olenevalt nende koduriigist (Mellbye & Carter, 2017). Meremehe amet on kutse, kus on kõrgeim surmaga lõppenud vigastuste määr, mille on põhjustanud tööõnnetused või laevaõnnetused (Hetherington et al., 2006).

Väsinud inimesed hakkavad tegema kergemini vigu, mis võivad viia õnnetusteni. McCallum rõhutas enda artiklis, et aastal 1993 "väsimus põhjustas 16% kriitiliste laevaõnnetuste ja 33% töötajate vigastustest" (McCallum et al., 1996). Siit saamegi järeldada, et laevapere liikmete arvu pealt kulusid kokku hoides osutuvad õnnetused just laevaomanikule vägagi kulukaks.

1.5 Lipuriik ja laevaomanik

Juba pikka aega traditsiooniliselt mereõiguse aluseks oleva avamere vabaduse mõiste jaguneb kolmeks aluspõhimõtteks: mis tahes rahvuse laev võib ookeanidel vabalt navigeerida; laeva rahvusriigil on laeva üle ainuvalitsemine ja ükski teine riik ei saa selle laeva üle valitseda. Vabadus on seega mereõiguse juhtpõhimõte, mida tugevalt kohandab rahvus (Alderton & Winchester, 2002).

Igal lipuriigil on 2 erinevat ülesannet. Esiteks olla lipuriik ning teiseks teostada / korraldada sadamavõimu. Lipuriigid kehtestavad nende poolt registreeritud laevaomanikele vastavaid merealaseid seaduseid. Üldjuhul töötab lipuriik välja uusi seadusi lähtudes merenduse konventsioonidest. Reaalselt saab kõiki laevu enda lipu alla registreerida eeldusel, et on loodud

toimiv ühendus (ingl *genuine link*) laeva ja riigi vahel. Kui laev on registreeritud, muutub laev seaduslikuks osaks riigist. Lipuriigil on esmane õiguslik vastutus laeva ohutuse, tööõiguse ja kaubandusasjade reguleerimises. (Stopford, 2009, 656-657, 664).

Üha olulisemaks ning tähtsamaks on saanud lipuriigi osatähtsus merenduses majanduslikust seisukohast, sest lipuriik saab pakkuda laevaomanikule võimalusi kulude kokkuhoiuks. Kui laev on registreeritud mingi riigi lipu alla, siis peab ta täitma vastava riigi seadusi. Laevanduses on unikaalne see, et laev liigub mööda maailma ringi, ning laevaomanikule ei ole keeruline lipuriigi vahetus / registreerimine. Kuid siiski on teatud põhimõtted, mida laevaomanik lipuriigi valimisel jälgib. Alljärgnevalt on välja toodud 4 põhilist printsiipi, mida üks laevaomanik lipuriigi valimisel tähtsaks peab (Stopford, 2009, 666-667):

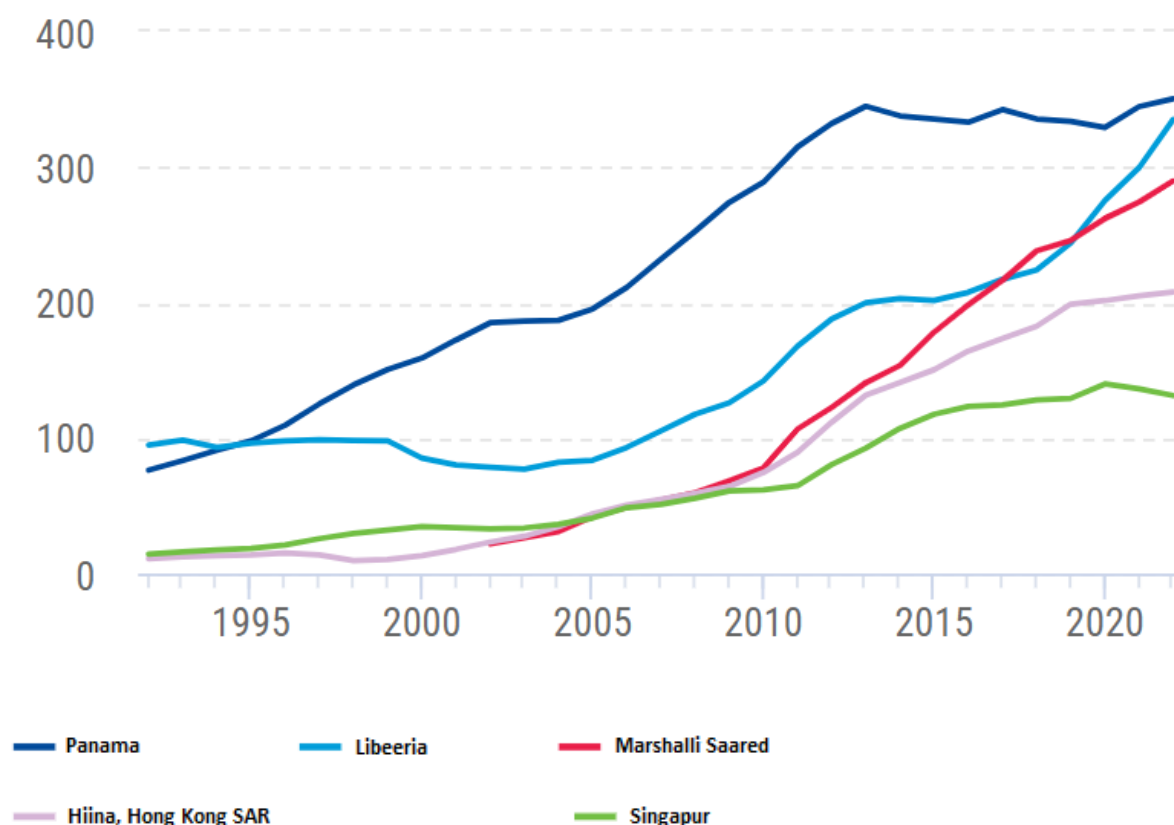
- 1) Maksu-, äriühingu- ja finantsõigus – Ettevõttele kehivad lipuriigi kaubandusseadused. Need seadused määravad ettevõtte maksukohustuse ja võivad kehtestada õigusnorme sellistes valdkondades nagu ettevõtte kui organisatsioon, arvelduste audit, personali töölevõtmine ja vastutuse piiramine. Kõik see mõjutab ärimajandust.
- 2) Meresõiduohutuse konventsioonide järgimine – Laevale kehtivad kõik riigi poolt laevade ehitamiseks ja käitamiseks kehtestatud ohutuseeskirjad. Registreerimine lipuriigis, mis on ühinenud 1974. aasta SOLAS konventsiooniga, seab laevaomanikule kohustuse järgida oma laeva opereerimisel vastavaid standarte. Seevastu laevaomanikel, kelle laeva lipuriik pole SOLAS konventsiooniga ühinenud, ei pea idee järgi neid nõudeid täitma, kuid külastades teisi riike peavad nad ikka nendega arvestama.
- 3) Laevapere ja töötingimused - Ettevõtte värbab laevapere ja määrab nende töötingimused vastavalt lipuriigi eeskirjadele. Mõned lipuriigid lubavad näiteks ainult oma kodanike või oma riigi residentide tööle võtmist.
- 4) Mereväe kaitse ja poliitiline aktsepteeritus – Järgmine põhjus lipu valimisel on kaitse ja poliitiline aktsepteeritus lipuriigi poolt. Näiteks paljud laevaomanikud vahetasid 1980. aastal lipud laeva ahtris USA lipu vastu, saamaks paremat kaitset Iraani – Iraagi sõja ajal (Stopford, 2009, 666-667).

Antud printsiibid võivad üsnagi palju mõjutada laevaomanikku valimaks lipuriiki (Stopford, 2009, 667). Seega lähtudes antud tööst võiks meeskonnaga seotud küsimused olla suureks kaalukaasiks, muutes Eesti atraktiivsust lipuriigina. Riigilippude edukuse mõõtmiseks on erinevaid näitajaid. See hõlmab suures osas õnnetusi, halduskoormust ja sadamates kinnipidamisi. Laevu ja laevapere kontrollivad sadamariigi inspektorid. See toimub tavaliselt

erakorraliselt (ingl *ad hoc*), kusjuures arvestust peab asjaomane kontrolliasutus (Dutch Shipping Register, 2023).

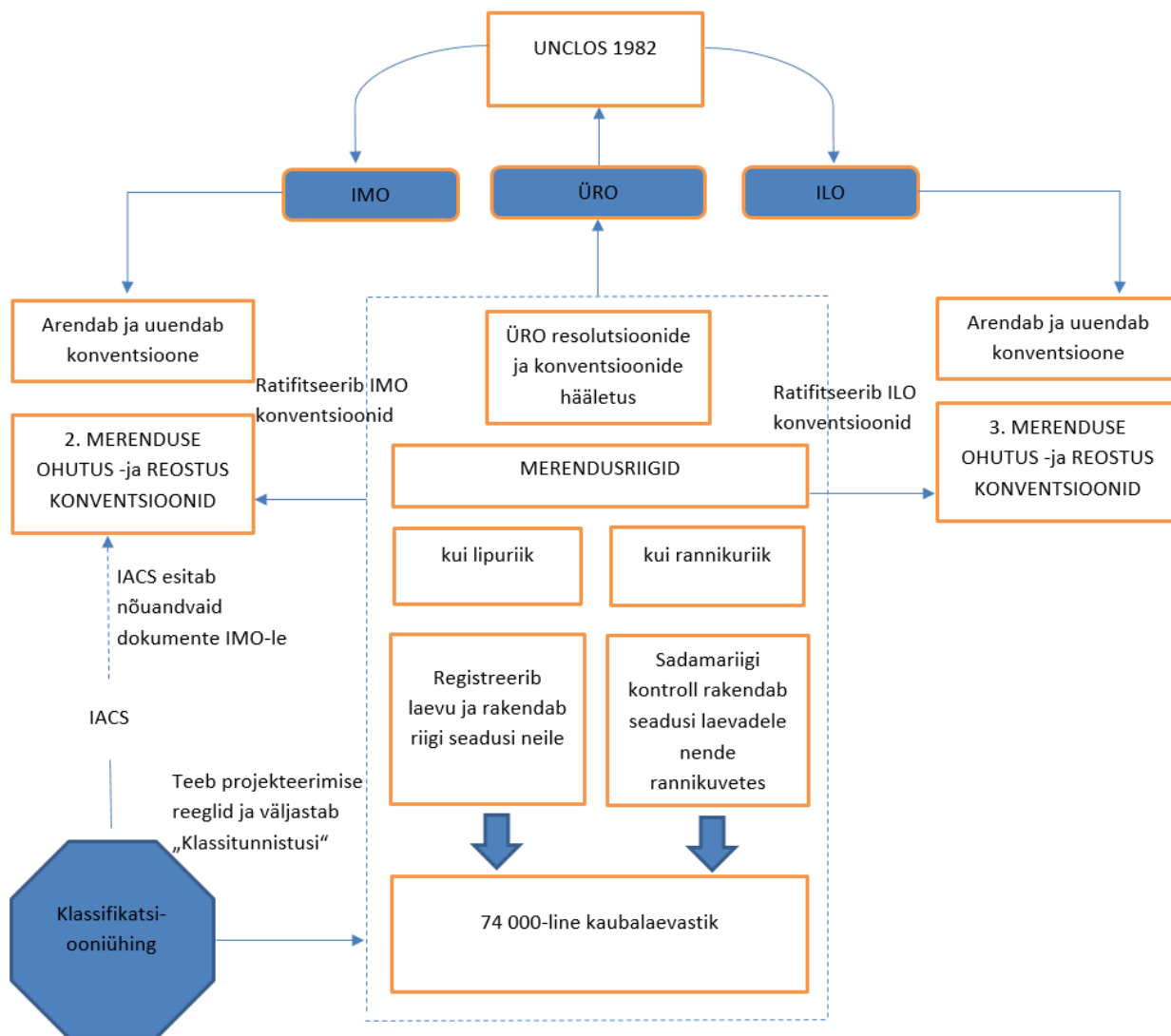
Ülemaailmseid kontrolliandmeid kasutatakse riigilippude tulemuslikkuse edetabeli koostamiseks. Tuntuim neist on Pariisi Vastastikuse Mõistmise Memorandumi tabel, millest lähtudes reastatakse riigid eelmise kolme aasta andmete põhjal. Mida rohkem kinnipidamisi lipul on, seda madalamal on see lipp edetabelis (Ibid).

Reeder on ettevõtja, kes valdab laeva ja kasutab seda oma nimel ning on kantud vastavasse laevaregistrisse. Reederina käsitatakse ka isikut, kes on võtnud laeva omanikult lepinguga kohustused ja vastutuse laeva meresõiduohutuse alase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest (Reederid | Transpordiamet, 2022). Järgnevalt näeb jooniselt 3 maailma viie suurima laevaregistri mahte, mis on välja toodud puhta kandevõimena (DTW miljonites tonnides). Selgelt tuleb välja, et tegemist on mugavuslipu riikidega.



Joonis 3. Viis suurimat laevaregistrit laeva puhta kandevõime (DTW) järgi miljonites tonnides
Allikas: UNCTAD veebileht (Merchant Fleet – UNCTAD Handbook of Statistics 2022, 2023)

Sõltumata seadusandlikust kavatsusest ei anna MLC 2006. aasta „laevaomaniku” määratlus otsest vastust selle kohta, kuidas konkreetsel juhul kindlaks teha, kes on see lõplik vastutaja. Siseriikliku õiguse ülesanne on tagada, et meremehed oleksid nõuetekohaselt teavitatud ja vastutavast reederist teadlikud (Lielbarde, 2018). Joonis 4 annab ülevaate seosest merendusorganisatsioonide ja lipuriigi vahel, mis näitab kui keeruliselt tegelikult on seotud erinevate merenduse organisatsioonid.



Joonis 4. Struktuurskeem merendust reguleerivatest organisatsioonidest

Allikas: (Stopford, 2009, 657)

1.5.1 Laevaregistrid

Kõik laevad on kohustatud sõitma mingisuguse riigilipu all. Selle ülesande nõuetekohaseks täitmiseks peab lipuriik kasutama laevandusregistrit, mis on haldustööriist hoidmaks kogu infot

ajakohasena ja täpsena, võimaldades valitsustel pakkuda laevandusettevõtetele korralikku teenust. Mõned riigid otsustavad tellida laevandusregistri haldamise erasektorilt (Dutch Shipping Register, 2023).

Kuna laevafirmad otsustavad, millise lipu all omad laevad registreerida, lähtub nende otsus suuresti kõnealuse riigi ärikliimast. Sellest tulenevalt pakuvad kõige jõukamad meresõiduriigid oma laevaregistrite kaudu parimaid teenuseid (Dutch Shipping Register, 2023).

Laev vajab riigikondsuse identifitseerimist juriidilisel ja ärilisel eesmärgil ning see saadakse laeva registreerimisel riigilipu administratsiooni poolt. Kõik üle 100 GT laevad tuleb registreerida. IMO töötas 2004. aastal välja süsteemi, kus laevadele genereeritakse unikaalne number peale registreerimist (Stopford, 2009, 667-669).

IMO laeva identifitseerimisnumber koosneb kolmest tähest "IMO", millele järgneb seitsmekohaline number, mille määrab IHS Maritime (varem tuntud kui Lloyd's Register-Fairplay) kõikidele laevadele. See ainulaadne seitsmekohaline number määratakse üldmahutavusega 100 ja enam liikuvatele merekaubalaevadele kiilu paigaldamisel, välja arvatud järgmised veesõidukid (IMO Identification Number Schemes, 2019):

- Laevad ilma mehaaniliste jõuseadmeteta
- Lõbusõidujahid
- Eriteenistuses olevad laevad (nt navigatsiooni märgutulede laevad/, SAR-laevad)
- Pargased
- Tiiburid, hõljukid
- Ujuvdokid ja sarnasel viisil klassifitseeritud ujuvehitised
- Sõja- ja sõjaväelaevad
- Puidust laevad

Laevaregistrid saame laias laastus jagada kolme gruppi: rahvuslik register, rahvusvaheline register ja avatud register ehk mugavuslipp (Stopford, 2009, 669).

- Rahvuslik register kohtleb laevafirmat samamoodi nagu iga teist äri, mis antud riigis tegutseb. Teatud erilised soodustused võivad küll olla, kuid üldiselt rääkides, laevafirma on täielikult kohustatud järgima antud riigi rahvuslike regulatsioone majanduses, äris, organisatsioonis ja tööjõu aspektides.
- Rahvusvahelise registri asutasid mõned lipuriigid, et pakkuda oma rahvuse laevaomanikele alternatiivi avatud registris registreerimisele. Nad suhtuvad laevafirmasse

suures pildis samamoodi nagu avatud registri puhul, üldiselt kasutades fikseeritud tonnaaži maksu laeva, mitte firma kasumi pealt. Eesmärk on pakkuda rahvusliku lipu keskkonda, mis pakub aga avatud registri mõningaid hüvesid.

- Avatud register ehk mugavuslipp pakub laevaomanikule majandusliku alternatiivi registreerides vastava riigi lipu alla ning selle eest võetakse ka tasu. Tingimused sõltuvad vastava riigi poliitikast. Avatud registri edu sõltub rahvusvaheliste laevaomanike ligimeelitamisest ja reguleerivate asutuste heakskiidu saavutamisest (Stopford, 2009, 669).

Juhised, mille järgi laevaomanik valib lipuriiki on järgmised (Branch & Robarts, 2014, 465, 470):

- a) Lipuriigil peaks olema kõikehõlmav seaduste ja regulatsioonide kompleks, mis peab olema kooskõlas rahvusvahelistega.
- b) Lipuriigil peaks olema tunnustatud õnnetuste uurimise süsteem ning see peaks viivitamatult ja põhjalikult seda läbi viima.
- c) Peaks olema ühine seadus, mis määrab ühenduse laeva ja lipuriigi vahel.
- d) Lipuriik peaks nõudma, et iga laev registris peab omama nõ otsuste tegijat, kes on 24/7 saadaval.
- e) Peaksid olema avalikult pakutud registrid.
- f) Lipuriik peaks olema ratifitseerinud vajalikud merendusala konventsioonid, mis tagavad meresõidu keskkonna ohutuse.
- g) Peaks olema saadaval personal, kes suudaks vastata laevaomaniku küsimustele.
- h) Peaks olema võimalik meremehe passi taotleda.
- i) Peaks olema hetkeseisuline nimekiri kõikidest laevadest antud lipu registris.
- j) Lipuriik peaks kindlasti ennem registreerimist nõudma eelmisest registrist kustutamise tõendit.
- k) Lipuriik peaks IMO-t informeerima iga-aastaselt detailidest, mis hõlmavad endas isikute vigastusi, hukkunuid ja reostust õnnetustes, mis on seotud laevadega.

Eestis on kokku 5 ametlikku laevaregistrit. Transpordiamet peab kolme registrit ja Tartu Maakohtu kinnistuosaakond peab laevakinnistusraamatut, mis koosneb kahest registrist. Laeva saab kanda Transpordiameti poolt peetavasse laevapereta prahitud laevade registrisse või laevakinnistusraamatusse (Eesti laevaregidrid ja laevade registreerimine, 2022).

Transpordiameti registrid:

- Esimene laevapereta prahitud laevade register, kus registreeritakse prahtija soovil need laevapereta prahitud laevad, mille vastutava isiku tegevuskoht on Eestis.
- Teine laevapereta prahitud laevade register, kus registreeritakse prahtija soovil need laevapereta prahitud laevad, mille vastutaval isikul ei ole Eestis tegevuskohta.
- Riigihaldusülesandeid täitvate (RHÜT) laevade andmekogu.

Laevakinnistusraamat koosneb kahest registrist:

- Laevaregister, kus registreeritakse merelaevad, millel on õigus kanda Eesti riigilippu ja mille üldpikkus on vähemalt 12 meetrit ning siseveelaevad, mis on vähemalt 12 meetrit pikad. Purjejahtlaev või kaater tuleb kanda laevaregistrisse, kui selle üldpikkus on vähemalt 24 meetrit.
- Ehitatavate laevade register, kus registreeritakse Eestis ehitatav mere- või siseveelaev või teisaldatav ujuvvahend.

Lipuriigi valikul tuleb appi ICS, kes koostab tabeleid, mis näitavad lipuriigi toimimist. Rahvusvahelises laevaregistrisüsteemis pole midagi oma olemuselt ebatavalist, kus laeva omanik võib asuda muus riigis kui riigis, mille lipu all laev seilab. Siiski tuleb leida tasakaal majandusliku eelise vahel konkreetse lipu valimisel, et vältida lipu kasutamist, mis ei täida oma rahvusvahelisi kohustusi. Lipuriigi toimimise tabel täidab kahte eesmärki (International Chamber of Shipping, 2023):

- 1) Julgustada laevaomanikke ja operaatoreid uurima enne registreerimist, kas lipuriigil on piisavalt sisu (ingl *substance*).
- 2) Julgustada laevaomanikke ja operaatoreid survestama oma lipuriiki, et viia sisse mis tahes täiustused, mis võivad olla vajalikud seoses ohutusega merel, merekeskkonna kaitsega või inimväärsel meremeeste töö- ja elamistingimustega.

Tabelist on suhteliselt lihtne kiirelt leida, kas on kõik rohelised kastikesed või ka mõni punane kast riigi järel. Töös lisa 4 on vastavad 2022/2023 kui ka sellele eelneva 2021/2022 perioodi tabelid.

1.5.2 Mugavuslipp

Mugavuslippude (FOC) süsteemi arendamine on avaldanud tõsiseid tagajärgi tööjõule, kuna laevaomanikud on odavamate laevaperede otsimisel värvanud arengumaadest odavtööjõu meeskondi (Alderton & Winchester, 2002)

Ajalooliselt on laevaomanikud registreerinud laevu riikidesse, mis ei ole nende enda elukohaks. Varasemalt oli see tingitud peamiselt poliitilistel või sõjalistel põhjustel, samas kui uuemad näited on palju tõenäolisemalt majanduslikel põhjustel. Kuid alles kahe maailmasõja vahelisel perioodil loodi teatud riikides spetsiaalselt "avatud" registrid, st riigid, mis aktsepteerivad mis tahes muu riigi laevade registreerimist praktiliselt ilma piiranguteta (Alderton & Winchester, 2002).

Sellel sõdade vahelisel perioodil kanti keeluseaduste vältimiseks Panama registrisse mitmed USA omanduses olevad reisilaevad. 1920. aastate alguses vabastas USA ja Panama vaheline leping laevanduskasumi maksustamisest ja see koos USA tööjõukulusid tõstnud seadustega andis USA laevaomanikele täiendavaid stiimuleid Panama lipu alla registreerimiseks. Esimesed Euroopa laevad vahetasid ka enda lipu Panama lipu vastu, kui mõned Hispaania omanikud leidsid, et nende riigis toimunud sotsiaalsed reformid on tõstnud nende tegevuskulud vastuvõetamatu tasemeni (Alderton & Winchester, 2002). 1939. aastaks peeti Panama registrit laevandusringkondades juba "mugavaks", kuid tegelikku terminit "mugavuslipp" hakati kasutama alles 1950. aastate alguses ja see järgnes kampaaniale „Mugavuslippude vastu“, mille algatas ITF oma 1948. aasta maailmakongressil Oslos (Ibid).

Konventsionaalsete lippudega riikides on ajalooliselt kehtinud teatud tööjõupiirangud nii kodakondsuse kui ka palga- ja töötingimuste osas. Seevastu mugavuslipu riikides on selliseid piiranguid vähe ja nende riikide lipu all sõitvate laevade laevaperesid nimetatakse sageli "mugavus meeskondadeks". Seda mitmel põhjusel. Esiteks on sellised meremehed pärit maailma vähem arenenud riikidest. Teiseks ja osaliselt eelmise punkti tõttu, kipuvad nad olema vähem tasustatud kui nende kolleegid maailma arenenumatest riikidest. Lõpuks töötavad sellised meremehed kehvemates töötingimustes, osaliselt selle tõttu kuna neil on madalam tase ametiühingusse kuulumise ja tunnustamise tõttu (Alderton & Winchester, 2002).

Käesoleva aasta alguse seisuga on ITF andmete põhjal maailmas 42 mugavuslipu riiki. Antud uuring on jällegi seotud kampaaniaga, et vähendada mugavuslipu riike (Current Registries Listed as FOCs, 2023).

1.6 IMO ohutu mehitamise resolutsioon ja laevade mehitamise nõuded

Laevade mehitamine on lai teema ning see moodustab tänapäeval suure ning mõjuva osa laevandusest, kuid on muutunud keeruliseks konkureerivas majanduskeskkonnas. Enamgi veel, meremeeste standardid on pidevas tõusus. Tänu MLC-le on meremeeste elutingimused vägagi palju paranenud (Branch & Robarts, 2014, 81).

Põhiline probleem rahvusvaheliselt on erinev palga vaherkord, mida pakutakse meremeestele üle maailma. See omakorda teeb laevaomanikule keeruliseks konkureerimise teiste firmadega võrdsetel alustel personalikulude osas. Näiteks Kaug-Ida riikide kompetentsed meremehed saavad palju väiksemat palka, kui näiteks Euroopa riikides nagu näiteks Madalmaad või Saksamaa. Enamgi veel, eurooplastele on pakutud rohkem puhkuse hüvesid. Seega paremad tingimused nõuavad suuremaid kulutusi. Ehk siis enam ja enam laevaomanike vahetab laeva lippu, et hoida just meeskonna ülalpidamise kuludelt kokku (Branch & Robarts, 2014, 84). Paljud arenenud riigid on välja töötanud meetmed, et vähendada meremeste maksukoormust. See omakorda vähendab ka laevaomaniku maksukoormust. Selle tulemusena väheneb lääne ja kolmandate riikide meremeeste palgalõhest tingitud ebavõrdsus (Ibid).

Enely Liepkalns toob enda töös välja, et „Mehitamine on laevaettevõtte teenindamine merepersonalile leidmiseks. Värbamisel otsivad merepersonaliga tegelevad ettevõtted meremehi ja pakuvad neid laevandusettevõtete personaliosakonnale, kus tegeletakse juba ülejäänuga. Täielik meeskonna juhtimine on lahendus, kus laevaettevõtte ostab personaliosakonna teenused täielikult sisse. Selle hulka kuulub meremeeste värbamine, treenimine, koolitamine, töö planeerimine, laeva peale ja maha kirjutamine, dokumentide kontroll ja logistika“ (Liepkalns, 2019).

Laevanduses on personalikulud muutunud oluliseks konkurentsiparameetriks. On olemas vastav tarkvara, mille abil on laevaomanikul võimalik välja arvestada kõige optimaalsem laevapere suurus ilma, et ohutuses allahindlust tehtaks. See tööriist aitab toetada kaubalaevade personali määramise otsuseid (Alapetite & Kozine, 2017).

Tööriist on realiseeritud veebikasutajaliidese kujul, mis kasutab diskreetsete sündmuste simulatsiooni ja võimaldab hinnata töökoormust ja seda, kas erinevad stsenaariumid on edukalt sooritatud, võttes arvesse laevapereliikmete arvu, vahigraafikuid, pädevuste jaotust ja teisi aspekte (Ibid).

Projekti tuumaks olev tarkvara SimManning on avatud lähtekoodiga. Tööriist on mõeldud merendusasutustele, diplomeerimisasutustele ja laevandusettevõtetele, et hinnata, kas laev on ohutult mehitatud. Meremeeste suutlikkus nõudeid täita sõltub ka väljaõppe, töö- ja puhkeaja, tööohutuse, -tervishoiu ja -hügieeni ning nõuetekohase toiduga varustamise tingimustest (Alapetite & Kozine, 2017).

Selle eesmärgi põhiprintsiip on potentsiaalselt optimeerida personalikulusid teades, et laeva ohutustase on korralikult säilitatud. Sellel põhimõttel põhinevate otsuste tegemise toetamiseks on vaja vahendit, mis annaks objektiivse aluse ja dokumentatsiooni hindamiseks, kas laev on ohutult mehitatud (Alapetite & Kozine, 2017). Kuigi antud süsteemil on veel palju puudujääke, siis idee järgi võiks see abivahend olla üks, mida Eesti võiks lipuriigina kasutusele võtta ja propageerida.

1970. aastate lõpus toimunud muudatused tööstuses sundisid kulude kokkuhoiumeetmeid otsima. Sellele andsid lahenduse võimekamate laevade lisandumine, mis võimaldasid mõningast meeskonna vähendamist. Merenduse administratsioonid konkureerivad omavahel, suurendamaks laevade tonnaaži enda lipu all, mistõttu on ohutu mehitamise tase jõudnud tänaseks väga madalale tasemele (MacDonald, 2006).

Kuna merendus on rahvusvaheline tööstus, siis ÜRO on tunnistanud vajadust luua asutused seda reguleerima. Eelkõige IMO, kelle ülesandeks on hõlbustada valitsuste vahelist koostööd tehnilistes küsimustes, mis mõjutavad rahvusvahelist laevandust ohutuse ja tõhususe osas. Seetõttu on IMO-l erilised kohustused mereohutuse ja laevade põhjustatud merekeskkonna reostuse ära hoidmise vallas. Oluline on, et ühtsed eeskirjad, mis reguleerivad laevade ehitusstandardeid, ohutut navigeerimist ja opereerimist ning mehitamist pädevate meremeeste poolt, peavad olema kõikide administratsioonide poolt aktsepteeritud. Nagu ICS väidab, „alternatiiviks oleks palju vastuolusid siseriiklikes eeskirjades, mille tulemuseks oleksid kaubanduslikud moonutused ja haldussegadus, mis kahjustaks maailmakaubanduse tõhusust“ (MacDonald, 2006).

Laevade mehitamist ei saa võtta kitsa mõistena. Ei ole olemas ühte seadust, akti või määrust, mis ütleks, kuidas laevu peab mehitama või kui suur peab olema laevapere. On olemas palju erinevaid seadusi, akte ja määrusi, mida peab järgima laeva mehitamisel. IMO on välja andnud resolutsiooni, milles kirjeldatakse mehitamisnõudeid. Laevade mehitamine saab autori arvates alguse haridusest. Ilma haritud meremeesteta ei ole kedagi laevale tööle võtta. Meremeeste haridust reguleerib STCW koodeks ning lipuriigi enda nõuded. Meresõiduohutust reguleerib SOLAS konventsioon, milles täpsemalt peatükk V/14.2 kohustab administratsiooni enda lipu all olevaid laevu ohutult mehitama. Samuti tuleb järgida ka rahvusvaheliste organisatsioonide nõudeid nagu näiteks ILO. Järgmiseks on rida seadusi, määrusi ja akte, mida järgides tuleb laev mehitada. Püramiidi tipus on rahvusvahelised seadused ning neile järgnevad lipuriigi omad. Lipuriik võib alati enda seadusi karmistada. Madalmaade ja Eesti puhul kehtivad lisaks IMO omadele veel ka Euroopa direktiivid, resolutsioonid ja määrused.

Ohutu mehitamise resolutsioon on välja antud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni poolt. Antud resolutsioon A.1047(27) on dokument, millest peavad lipuriigid lähtuma, kui kehtestatakse enda nõuded (Resolution A.1047(27), 2011). IMO Assamblee võttis oma 1999. aasta 21. istungjärgul vastu resolutsiooni A.890(21) ohutu mehitamise põhimõtete kohta, millega tunnistati kehtetuks resolutsioon A.481(12) (Brief history of IMO, 2019). Ohutu mehitamise põhimõtete muudatused võeti vastu 2003. aastal resolutsiooniga A.955(23), mis seejärel tühistati kehtivate minimaalse ohutu mehitamise põhimõtetega (resolutsioon A.1047(27)), mis võeti vastu 2011. aastal (Ibid).

Selles resolutsioonis märgitakse järgmist: „ohutu mehitamine sõltub kvalifitseeritud ja kogenud meremeeste arvust, mis on vajalikud laeva, meeskonna, reisijate, lasti ja vara ohutuse ja turvalisuse tagamiseks ning merekeskkonna kaitsmiseks. Lisaks rõhutatakse selles, et meremeeste suutlikkus säilitada asjakohaste nõuete järgimist sõltub ka tingimustest, mis on seotud koolituse, töö- ja puhkeaja, tööohutuse, -tervishoiu ja -hügieeni ning nõuetekohase toiduga varustamisega ning laiaulatuslike põhimõtete rahvusvahelise tunnustamisega. Laevade ohutu mehitamise kindlaksmääramise raamistik haldusasutustele suurendab oluliselt mereohutust ja merekeskkonna turvalisust ning kaitset“ (Ibid).

Sellest tulenevalt on nende põhimõtete eesmärk tagada, et laev on piisavalt ja tõhusalt mehitatud, et tagada laeva ohutus ja turvalisus, ohutu navigeerimine ja merel tegutsemine, ohutud tegevused sadamas, inimvigastuste või inimohvrite vältimine, merekeskkonna ja vara kahjustamise ära hoidmine ning tagada meremeeste heaolu ja tervis väsimuse vältimise kaudu (Ibid). Ohutu

mehitamise põhimõtted tulenevalt resolutsioonist A.1047(27), milleks laev koos meeskonnaga peab olema võimeline, need on järgmised (Resolution A.1047(27), 2011):

- 1) Peab suutma säilitada ohutu navigatsiooni-, sadama-, masina- ning raadiovahi vastavalt 1978. aasta STCW konventsiooni reeglile VIII/2 koos muudatustega ning teostama ka laeva üldist järelevalvet.
- 2) Peab suutma ohutult läbi viia laeva sildumisoperatsioone.
- 3) Peab suutma juhtida laeva ohutusfunktsioone, kui ta töötab statsionaarses või ~~peaaegu~~ statsionaarsele lähedases režiimis merel.
- 4) Peab suutma teha vajadusel toiminguid kahjustuste ärahoidmiseks merekeskkonnale.
- 5) Peab järgima ohutut korraldust ning puhtust kõikides ligipääsetavates ruumides, et minimeerida tulekahjuohtu.
- 6) Peab suutma vajadusel osutama arstiabi laeva pardal.
- 7) Peab suutma tagada lasti ohutu vedu meresõidu ajal.
- 8) Peab suutma inspekteerida ja hooldada vastavalt vajadusele, et laev oleks struktuurselt terviklik.
- 9) Peab suutma tegutseda vastavalt laeva turvaplaanile (SSP).

Lisaks peab meeskond olema võimeline (Resolution A.1047(27), 2011):

- 1) Opereerima kõiki veekindlaid sulgemisseadmeid ja hooldama neid, hoidmaks neid heas töokorras ning olla võimeline tegutsema kompetentse meeskonnana laeva avarii korral.
- 2) Kasutama kõiki pardal olevaid tulekustutus- ja avariiseadmeid ning päästevahendeid, teha sellekohast hooldust merel nagu on nõutud ning vajadusel koguda kokku kõik inimesed ning laev maha jätta.
- 3) Juhtida peamasinaid ja abimasinaid, seal hulgas reostuse vältimise seadmed ja hoidma neid heas seisukorras, mis võimaldaks laeval ületada prognoositavad ohud reisil.

Vajadusel tuleks arvesse võtta ka järgmisi pardal olevaid tegevusi (Ibid):

- 1) Kogu personali pidev väljaõppe, mille hulka kuuluvad tuletõrjevahendite ja hädaabivahendite, päästevahendite ja veekindlate sulgemisseadmete tööpõhimõtted ning kasutamine.
- 2) Eri väljaõppe nõuded teatud tüüpi laevadele ja juhtumid, kus meeskonnaliikmed on seotud laevaülesannetega, mis ületavad osakondade piire.
- 3) Korraliku toidu ja joogivee organiseerimine/korraldamine.
- 4) Vajadus täita erakorralisi ülesandeid ja kohustusi.

- 5) Pakkuda alustavatele meremeestele võimalust omandada vajalik koolitus ja kogemus.

Laeva minimaalne ohutu mehitatus tuleks kehtestada, võttes arvesse kõiki asjakohaseid tegureid, sealhulgas järgmisi (Resolution A.1047(27), 2011):

- 1) Laeva suurus ja tüüp.
- 2) Peajõuseadmete ja abiseadmete arv, suurus ja tüüp.
- 3) Laeva automatiseerimise tase.
- 4) Laeva ehitus ja varustus.
- 5) Kasutatud hooldusmeetod.
- 6) Veetav last.
- 7) Sadamakülastuste sagedus, kavandatavate reiside pikkus ja laad.
- 8) Sõidupiirkond, veeteed ja tegevused, milles laev osaleb.
- 9) Pardal toimuva koolituse ulatus.
- 10) Firma poolt laevale antava kaldatoetuse aste.
- 11) Kohaldatavad tööaja piirangud ja/või puhkeaja nõuded.
- 12) Kinnitatud laeva turvaplani sätted.

Selleks, et laev tohiks legaalselt merd sõita, peab lipuriik väljastama laevale ohutu mehitamise tunnistuse. Tunnistuse väljastamiseks peab laevaomanik esitama lipuriigile avalduse. Administratsioon võib nõuda et laevafirma poolt laeva toimimise eest vastutaval isikul koostada ja esitada oma ettepanek laeva minimaalse ohutu mehitamise kohta vastavalt administratsiooni määratud vormile (Resolution A.1047(27), 2011). Peale avalduse laekumist, peab administratsioon avaldust hindama ja selle sobivust ning kooskõla vastava laeva suhtes. Arvesse tuleb võtta antud resolutsiooni miinimumnõuded ning lisaks lipuriigi nõuded. Arvestada tuleb erinevate organisatsioonide nõuetega, mille alla kuuluvad lisaks IMO-le veel ILO, ITU and WHO (Ibid.) Töö lisa 5 on ära toodud SOLAS, STCW, ILO ja MLC, ITU, WHO ja IHR kirjeldus.

Lisaks reguleerivad Madalmaade ja Eesti nõudeid veel järgmised Euroopa direktiivid: DIREKTIIV (EU) 2022/993 ja DIREKTIIV (EU) 1999/63. Direktiiv 2022/993 reguleerib Euroopa Liidus meremeeste minimaalse väljaõppe taset ning kirjeldab ka põgusalt laevade ohutut mehitamist. Euroopa sotsiaalpartnerid on leppinud kokku meremeeste minimaalses puhkeajas ning selle kokkuleppe rakendamiseks on võetud vastu direktiiv 1999/63 (Direktiiv (EU) 2022/993, 2022).

2 Uurimismeetod, uurimisobjekti ja vastavate protseduuride kirjeldus

Alljärgnevas peatükis selgitab töö autor uurimisel kasutatud meetodeid ja metodoloogiat. Lisaks kirjeldatakse uurimisobjekti ja selle kasutamise keskkonda. Uurimistöös on väga olulised ühtaegu teooria ning praktiline pool. Esmalt tulevad kirjeldamisele töös käsitletud lipuriigid. Seejärel tuleb kirjeldamisele uurimisobjekt, milleks on laevade mehitamine. Samuti antakse ülevaade ühest intervjuust ja küsitlusest, mis tööga seoses läbi viidi.

2.1 Uurimismeetodi ja -metoodika kirjeldus

Uurimisstrateegiad jagunevad kvalitatiivseteks ja kvantitatiivseteks. Neid võib ka kombineerida. Reaalsuses on üldjuhul kasutusel kombineeritud, kuna iga uurimine sisaldab kasvõi vähesel määral kummastki metoodikast (Creswell, 2009). Antud töö baseerub siiski põhiliselt kvantitatiivsele uurimisele. Põhjuseks on see, et tegemist tuleb struktureeritud kui ka struktureerimata andmete kogumise ja analüüsimisega. Täpsemalt meetodiks on kasutusel hindav ning korrelatsiooniuuring. Hiljem on kasutusel kokkuvõttev hindamine.

Võrdlevas analüüsis saame võrrelda erinevate objektide olemust ja iseärasusi ning sellest teha kokkuvõtvad ning asjakohased järeldused. Antud uurimistöös on andmed analüüsimiseks saadud vastavate riikide asjaomaste ametite kodulehtedelt ja riikide seadusandlusest ning ühest intervjuust ja küsimustikust. Töö käigus koguti kokku kõigi kolme riigi andmed laevade mehitamise nõuete kohta. Samuti vaadeldi kuidas toimingud laevade mehitamisel käivad. Antud andmed oli vaja struktureerida, et neid saaks analüüsida ja võrrelda. Loomulikult tulenevad kõikide riikide laevade minimaalsed mehitamisnõuded IMO-lt, mis andis autorile võimaluse ka analüüsida kas IMO poolt esitatud minimumnõuded on piisavad, kuna iga riik võib alati esitada enda lipu laevadele karmimad nõuded.

Täpsemalt kasutatakse töös hindavat uuringut ja korrelatsiooniuuringut. Kasutades hindavat uuringut, täpsemalt kokkuvõtvat hindamist, saaks anda hinnangu iga riigi mehitamisnõuete ning registreerimise protsessidele ning selle mõjule meremeestele ja merendusele üldiselt antud riigis.

Korrelatsiooniuringu eesmärk on uurida seoseid kahe või rohkema muutuja vahel, mis üldjuhul tähendab erinevate seoste tugevust ja suunda iseloomustavate kordajate arvutamist. Antud uurimistöös on neid muutujaid kolm. Töös leitakse erinevusi ja sarnasusi Eesti, Madalmaade ning Suurbritannia laevade mehitamisel.

Intervjuu on suuline küsitlus, kus kogutakse andmeid vahetu sihipärase vestluse abil. Töö koostamise käigus viidi läbi üks intervjuu ning üks küsitlus. Küsitlus viidi läbi Madalmaade suurima laevandusfirma Spliethoff Group esindajaga. Firma valik oli loogiline, kuna autor just selles firmas töötabki. Intervjueeritavaks valiti Transpordiametist Laevanduse ohutuse ja järelevalve osakonna juhataja Kristjan Truu. Eesmärgiks oli saada vahetu informatsioon laevaomaniku seisukohast kui ka inspektorite arvamust seoses laevade mehitamisega. Siinkohal tuleb mainida, et magistristöös, kus kasutatakse intervjuud üheks meetodiliseks lahenduseks, peaks neid olema minimaalselt kolm. Autoril oli plaanis läbi viia 4 intervjuud, kuid paraku mitmete katsete järel, ei saanud autor intervjueeritavatega kontakti. Ülejäänud kolm planeeritud intervjuud olid laevafirma Hansa Shipping AS esindajaga, Tallink Groupi esindajaga ning Tschudi Ship Management AS esindajaga.

Selleks, et andmeid saaks analüüsida, on neid vaja struktureerida. Uurimistöös kasutatud andmed peavad olema kindlasti tõesed ning allikad usaldusväärsed. Antud töö kontekstis veendus autor antud allikate usaldusväärsuses. Seda lihtsustas ka asjaolu, et tegemist on sellist tüüpi informatsiooniga, kus andmete õigsus on sisuliselt garanteeritud.

2.2 Eesti, Suurbritannia ning Madalmaad kui lipuriigid

Eesti on riik Põhja-Euroopas. Eesti piirneb põhjas üle Soome lahe Soomega, läänes üle Läänemere Rootsi, lõunas Lätiga ja idas Venemaaga.

Merendusega tegeleb Eesti Vabariigis Transpordiamet (ingl *Republic of Estonian Transport Administration*)

Pealinn: Tallinn

Pindala: 45 228 km²

Elanike arv: 1,331 miljonit (2021)

Ametlik keel: Eesti

Eesti Transpordiamet toob välja järgmised eelised neile, kes valiks Eesti laeva lipuriigiks (Eesti kui lipuriik, 2022):

- võimalus valida erinevate laevaregistrite vahel
- mõistlikud registritasud
- soodsamad tonnaažitasud uuematele laevadele
- soodsad tööjõutasud laevapere liikmetele
- kvaliteetne mereharidus ja koolitatud spetsialistid
- erinevad digitaalsed lahendused, mis aitavad vähendada bürokraatiat
 - meremeeste infosüsteem
 - valmiv laevade infosüsteem
 - Maksu- ja Tolliameti e-teenused
 - e-notar jpm
- Eesti on Euroopa Liidu, NATO ja ÜRO liikmesriik
- Eesti on Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum (Paris MoU) valges nimekirjas laevade lipuriigina
- küberturvalisus – Eesti on maailma üks küberturvalisemaid riike
- e-residentsus, mille abil saab teise riigi kodanik:
 - registreerida ja juhtida ettevõtet väljaspool Eestit
 - allkirjastada oma dokumente digitaalselt
 - logida sisse infosüsteemidesse
 - turvaliselt kasutada e-teenuseid
- konkurentsivõimeline ettevõtluskeskkond – 0% tulumaks jaotamata ja reinvesteeritud kasumilt
- soodne geograafiline asukoht Läänemere ääres – 3794 kilomeetri pikkune rannajoon

Hetkeseis Eestil kui lipuriigil tegelikkuses hea ei ole. Eesti lipu all on 25.01.2022 seisuga 9 kaubalaeva. Nende hulgas üks loomaveolaev ja üks kalaveolaev. Autor luges kaubalaevade hulka ka punkerlaevad. Sama kuupäeva seisuga on Eesti lipu all 42 reisilaeva. Autor luges reisilaevade alla ka praamid ja parvlaevad, väiksemad reisijaid vedavad kaatrid ning vaid sissesõite tegevad väiksed reisilaevad. Andmed pärinevad Transpordiameti kodulehelt Exceli failist nimega Laevanimed (Eesti laevaregistrid ja laevade registreerimine, 2022).

Suurbritannia on riik Euroopas, mis koosneb Inglismaast, Walesist, Põhja-Iirimaast ja Šotimaast. Riik asub Suurbritannia saarel, Iirimaa saarel ja hulgal väiksematel saartel Euraasia

mandri looderanniku lähedal. Teda ümbritsevad Põhjameri, La Manche'i väin ja Atlandi ookean. Riigi ametlik nimi on Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik.

Merendusega tegeleb Suurbritannias Mere- ja rannavalveameti agentuur (ingl *Maritime & Coastguard Agency*).

Pealinn: London

Pindala: 243 610 km²

Elanike arv: 67,33 miljonit (2021)

Ametlik keel: Inglise

Mere- ja rannavalveameti agentuur toob välja järgmised eelised Suurbritannia valimisel laeva lipuriigiks (UK Flag Advantages, 2023):

- Ühendkuningriigi laevaregister pakub lihtsat rahvusvahelist laevade registreerimist, laias valikus integreeritud teenuseid ja ööpäevaringset tuge.
- Valides Ühendkuningriigi lippu laevale pakub Ühendkuningriigi mere- ja rannikuvalveameti osana maailmatasemel inspektoreid ja reguleerimist koos laevade registreerimisteenustega. Antud lipuriik on ülemaailmselt tunnustatud kõrgete standardite, meresõiduohutuse ja meremeeste heaolu eest.
- Valides antud lipu laevale, saab laevaomanik juurdepääsu paljudele merendusala- teadmistele ja kogemustele, mis on kohandatud laevaomaniku ärinõuetele. Nende kliendid saavad isikupärastatud ööpäevaringset teenust koos individuaalsetele vajadustele vastavate soodustuste ja tasupakettidega. Suurbritannia register on meretööstuse esirinnas ja nad on pühendunud oma pakkumise pidevale täiustamisele ja laevatööstuse vajadustele vastamisele.

Nende eesmärk on pakkuda klientidele parimat võimalikku teenindust, mis on loodud 24/7/365 tarnimiseks kaupu üle maailma. Lipuriigi pakutavad teenused on järgmised:

- 1) Täielikult digitaalne laeva registreerimine
- 2) 24/7 registreerimise tugi
- 3) Rahvusvahelised uuringud
- 4) 24/7 tehniline tugi
- 5) E-sertifikaat standardvarustuses
- 6) Rahvusvaheline poliitiline konsultatsioon
- 7) Meremeeste koolitus ja sertifitseerimine

- 8) Meremeeste heaolu juhend
- 9) Juurdepääs Ühendkuningriigi valitsuse mereturvameeskonnale
- 10) Rahvusvaheline diplomaatia tugi
- 11) Rahvusvaheline esindus IMO-s
- 12) Kriisidele reageerimine ja tugi
- 13) Esindused Ühendkuningriigis ja Kreekas

Ühendkuningriigis registreeritud laevad ei ole maailma suuremate kaubanduspiirkondade sadamariigi kontrolli tähelepanukeskpunktis. Laevaomanikule on kasulik:

- Qualship 21 staatus
- Tokyo MoU nimekirja staatus
- Pariisi MoU valge nimekirja staatus
- Vastavus ülemaailmselt tunnustatud standarditele

Laevaomaniku kasutada on nende pühendunud maailmakuulsate Ühendkuningriigi mere- ja rannavalveameti inspektorite meeskonda või klassi delegeerimise paindlikkust:

- Ühendkuningriigi rahvusvahelise mere- ja rannikuvalve agentuuri sürveiorite pühendunud meeskond
- Ettevõttesisene tehniline nõustamine ja tugi on saadaval 24/7 365 päeva aastas
- Alternatiivne vastavusskeem
- Täiustatud autoriseerimisskeem

Töötasu maksmisel on paindlikud või kompleksed tasud, pakkudes laevandusettevõtetele prognoositavat äriplaani ilma varjatud aastamaksudeta:

- Rahvusvahelise registri üks madalamaid registreerimistasusid
- Juurdepääs ülimalt konkurentsivõimelisele Ühendkuningriigi tonnaažimaksu skeemile
- Keskmised aastased kommertstasud alla 5000 naela
- Lipumaksud puuduvad
- Hiinaga soodsad sadamatasud
- Juurdepääs SmaRT (pluss) rahastamisele Ühendkuningriigi kadettide koolituse jaoks

Nad hoolitsevad meremeeste heaolu, koolituse ja sertifitseerimise eest, et laevaomanik saaks kasu valdkonna parimatest spetsialistidest, palgates meremehi kogu maailmast:

- Maailmatasemel meremeeste koolitus

- Kinnituslehed on aktsepteeritud 52 muu lipuriigi poolt
- Maailma juhtivad meremeeste heaolu uuringud ja nõuanded
- Ainult Ühendkuningriigi meremeeste palkamise nõuet ei ole

Laevu on võrreldes Eestiga Suurbritannial palju. 2021 aasta seisuga oli Suurbritannial 1091 laeva. Arvud puudutavad üle 100 GT laevu, sealhulgas laevapereta prahitud laevu (Shipping Fleet Statistics, 2022).

Madalmaade Kuningriik on riik, millest valdav osa asub Lääne-Euroopas. Madalmaade Kuningriik on alates 1954. aastast liitriik ja koosneb praegu neljast võrdõiguslikust maast: Madalmaadest ning Arubast, Curaçaost ja Saint-Martinist. Maadest suurim asub Euroopas ning ülejäänud kolm maad asuvad Kariibi meres. Madalmaad on üks neljast Madalmaade Kuningriigi maast. Euroopas piirneb ta idas Saksamaaga ja lõunas Belgiaga ning läänes Põhjamerega. Kariibi meres kuuluvad Madalmaade Kuningriigi koosseisu Bonaire, Sint Eustatius ja Saba. Madalmaadel on kaks pealinna. Ametlik pealinn on Amsterdam ja abipealinn on Haag.

Merendusega tegeleb Madalmaades Infrastruktuuri ja Veejuhtkonna ministeerium (ingl *Ministry of Infrastructure and Water Management*).

Pealinn: Amsterdam

Pindala: 41,545 km²

Elanike arv: 17,53 miljonit (2021)

Ametlik keel: Hollandi

Infrastruktuuri- ja Veejuhtkonna ministeerium toob välja järgmised eelised, valimaks Madalmaad laeva lipuriigiks (Why Fly the Dutch Flag? | NL Flag, 2023):

- **Parim äri jaoks** - Madalmaad, mis on tuntud kui värav Euroopasse ja on kuulus oma elanikkonna keeleoskuse poolest, on tõeliselt maailmatasemel ärisihtkoht. Hiljuti Forbes'i parimate äririikide hinnangus 4. kohal asunud Madalmaadel on strateegiline asukoht, mis on ideaalne hüppelaud Euroopa turule. Kuna 95% Euroopa kõige tulusamatest tarbijaturgudest on Amsterdamist ja Rotterdamist 24 tunniga ligipääsetavad, mõistetakse Madalmaades täielikult, kui oluline on äri teha põhjalikult, tõhusalt ja ettevõtlikul viisil. Loogiliselt on see loonud laevade registreerimissüsteemi, mis on ette valmistatud igaks võimaluseks.

- **Register, mida austada** - Euroopa Liidu suveräänse lipuliikmena on Madalmaades üks maailma prestiižsemaid laevaregistreid. Pariisi MoU valges nimekirjas esikohal olev Madalmaade lipp kinnitab teile sooja vastuvõttu kogu maailma sadamates. Ametnikud teavad kohe, et kõik on korras ning laevaomanike usaldusväärsus ja turvalisus laieneb kõigile neile, kellega meeskond kokku puutub.
- **Puhas seilamine** - Puhtamad ookeanid nõuavad vähem plastireostust ja vähem kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Madalmaade Laevaomanike Kuninglik Liit on kehtestanud kolmekordse – A (triple-A) kliimapõhimõtte ja Madalmaade lipu eesmärk on seda põhimõtet maksimaalselt ära kasutada ja aidata kaasa planeedi tulevikule. Tõhusa ja keskkonnasõbraliku laevanduse arendamine on peamine prioriteet ning Madalmaade laevandusregister on jätkusuutlikkuse osas seotud tugeva mainega. Madalmaade merenduskogukonda kuulumine toetab teid teel IMO 2030 ja IMO 2050 poole.
- **Vastutuse võtmine** – Madalmaade lippu juhib ametlikult infrastruktuuri- ja Veejuhtkonna ministerium. Madalmaade valitsuse hea maine ohutuse ja turvalisuse vallas tähendab, et lippu tunnustatakse ülemaailmselt märgina, et selle kandjad on tõestanud end usaldusväärseks. Veelgi enam, kuna Madalmaade ametiasutused võtavad tõsiselt oma vastutust hea meresõiduriigina, eeldatakse, et riigi lipu all sõitvad laevad teevad sama.
- **Konkurentsivõimeline hind, rahaliselt turvaline** - Madalmaade seadus annab omanikele ja juhtidele erisoodustusi. Madalmaad oli üks esimesi riike, kes võttis kasutusele tonnaažimaksurežiimi ja meremeeste jaoks on kehtestatud atraktiivne maksukorraldus. Laevapereta laevade korraldus pakub teile vajalikku paindlikkust. Madalmaade finantssektor on tugev ja hästi kapitaliseeritud ning sellel on hea arusaam merendusest ja kapital, mis on sektori toetamiseks saadaval.
- **Meeskond ja juriidilised küsimused** - Madalmaade lipu all sõitmine pakub laevaomanikele igasugust tõhusust. Kasutusel on kõrgelt automatiseeritud meeskonna sertifitseerimissüsteem, mis pakub paindlikkust laevade mehitamisel, pühendudes teie ettevõttele ning maksuvõimalusi, mis vähendavad kogunud Madalmaade meeskonna töölevõtmise kulusid. Juhtivad klassiühingud hoolitsevad lipuriigi kontrollide eest ja Madalmaade laevandusinspeksioon toetab Madalmaade lipu all sõitvaid laevu, kellel on probleeme välismaistes sadamates. Need ja teised merendusasutused tagavad teile kõrgeima võimaliku teenindustaseme.
- **Tugevus numbrites** - Üle 1220 laevast koosnev laevastik sõidab praegu Madalmaade lipu all ning registri selgroo moodustavad kruisilaevad, kommertssuperjahid, raske lasti-

ja spetsiaalsed kaubalaevad, süvendajad ja muud tööstuslaevad. Lähimereveo valdkonnas on Madalmaadel üks suurimaid mitme otstarbeliste/üldkaubaveo laevastikke, sealhulgas tugev spetsialiseeritud teenusepakkujate võrgustik.

- **Kaubandusjahtide standardid** - 30%-lise turuosa ja tunnustatud staatusega kommertsjahtide ja varustuse tarnijate maailma juhtiva riigina on Madalmaadel mõistlik pakkuda ka kommertsjahtide omanikele esmaklassilist registreerimislahendust. Madalmaade lipp pakub ühtset teenust kommertsjahtide ehitamiseks, registreerimiseks ja mehitamiseks. Selge tegutsemismudel on paigas ja omanikud (ning nende esindajad) võivad olla kindlad, et nende jaht on professionaalide kindlates kätes.
- **Merenduse tugiinfrastruktuur** - Madalmaade lipu all sõitmine avab ukse ka fenomenaalsele hulgale teenustele, mis on saadaval Madalmaade mitmekülgse merendusklatri laevaomanikele. Madalmaadele kuuluva laevastiku väärtus on üle 20 miljardi USA dollari. Laevastikuomanikud saavad kasu esmaklassilistest laevaehitajatest, merendusteenustest ja -uuringutest, Euroopa suurimast sadamakogukonnast, süvendus- ja offshore-ettevõtetest ning paljust muust. Äri, mille väärtus on 55 miljardit eurot aastas ja mis annab tööd umbes 259 000 inimesele, on palju sünergiat, millest laevaomanik võib osa saada.
- **Ette mõeldes** - Madalmaade majandus on ülemaailmsetes innovatsiooni edetabelis kõrgel kohal. See positsioon kajastub kindlasti ka merendussektoris. Oma laeva registreerimine Madalmaades viib teid kontakti juhtivate uurimisasutuste, merehariduskeskuste ja aktiivse merendusega tegelevate idufirmade kogukonnaga.

2.3 Eesti, Madalmaade ning Suurbritannia mehitamist reguleerivad nõuded

Eestis reguleerivad lisaks rahvusvahelistele konventsioonidele ja õigusaktidele laevade mehitamist järgmised õigusaktid:

- 1) Meresõiduohutuse seadus
- 2) Meretöö seadus
- 3) Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord
- 4) Reisilaevade ning 20-se ja suurema kogumahutavusega laevade miinimumkoosseisu määramise nõuded
- 5) Laeva vahiteenistuse kord

Selleks, et Eesti administratsioon saaks anda välja laevale ohutu mehitamise tunnistuse, tuleb lisaks rahvusvahelistele regulatsioonidele tugineda Eesti omadele. Järgnevalt kirjeldatakse, mis

õigusaktidele inspektorid tuginevad, määramaks liikmete arvu laevapardal. Eestis on ohutu laevade mehitamine kirjeldatud määruses „Reisilaevade ning 20-se ja suurema kogumahutavusega laevade miinimumkoosseisu määramise nõuded“. Antud määrus koosneb 14 paragrahvist (Reisilaevade ning 20-se ja suurema kogumahutavusega laevade miinimumkoosseisu määramise nõuded 2005).

- § 1. Laevapere miinimumkoosseisu määramise alused
- § 2. Rahvusvaheliste ja siseriiklike nõuete täitmine
- § 3. Laeva sisekorra tagamine
- § 4. Miinimumkoosseisu määramise eesmärk
- § 5. Üldnõuded
- § 6. Miinimumkoosseisu määramine
- § 7. Täiendavad tingimused miinimumkoosseisu määramiseks
- § 8. Reederi kohustused
- § 9. Miinimumkoosseisu muutmine
- § 10. Veeteede Ameti kohustused
- § 11. Ohutu mehitatuse tunnistuse väljastamine
- § 12. Tunnistuste kehtivus
- § 13. Ohutu mehitatuse tunnistuse tühistamine
- § 14. Määruse jõustumine

Põhimõte, mida järgida, on sarnane IMO resolutsiooniga, kus tuleb miinimumkoosseisu määramisel arvestada, et laeval oleksid tagatud piisavad ametikohad ning et liikmete arv oleks piisav tagamiseks laeva ohutu kasutamise, mis oleks turvaline ning ohutu keskkonnale. Miinimumkoosseisu määramisel arvestatakse rahvusvaheliste konventsioonide ja siseriiklike õigusaktide järgmiste nõuetega:

- 1) vahiteenistuse korraldamine
- 2) töö- ja puhkeaeg
- 3) meresõiduohutuse korraldamise koodeks (ISM koodeks)
- 4) meremeeste diplomeerimine
- 5) meremeeste koolitus ja kvalifikatsioon
- 6) tervisekaitse ja hügieen laevas
- 7) toidu ja joogivee tagamine
- 8) majutustingimused laevas

9) turvalisuse tagamine

Määruses „Laeva vahiteenistuse kord“, mis tugineb STCW koodeksile, kirjeldatakse kuidas peab olema tagatud nõuetekohane silla- ja masinavaht laevas. See on üks põhiaspektidest, millele inspektor peab tuginema, kui väljastatakse ohutu mehitamise tunnistus.

Seaduse § 2 p.1 sätestab, et kapten peab korraldama oma laeval vahiteenistuse, mis tagab laeva ohutu navigeerimise. Kapten korraldab vahiteenistuse selliselt, et vahipersonali tõhusust ei vähendaks üleväsimus ja et kohustused oleksid jaotatud nii, et reisi esimeses vahikorras olevad laevapere liikmed ja sellele järgnevates vahikordades olevad laevapere liikmed oleksid piisavalt väljapuhanud ning sobivad tööülesannete täitmiseks.

§ 7 p.1 sätestab, et kapten ja vahitüürimees peavad olema veendunud, et navigatsioonivahi koosseis on küllaldane laeva ohutuks navigeerimiseks. Navigatsioonivahi koosseisu kuuluvad kapten, tüürimehed ja tekimeeskonna liikmed.

§ 20 p. 1 sätestab, et masinavaht on isikust või isikute rühmast koosnev vaht või mehaaniku vastutuse periood, mille jooksul tema kohalolek masinaruumis võib, kuid ei pruugi olla nõutav. Masinavahi koosseisu kuuluvad vanemmehaanik, mehaanikud ja masinameeskond. Vanemmehaanik ja vahimehaanik peavad olema veendunud, et masinavahi koosseis on piisav, et tagada laeva eksploatatsiooniks vajalike masinate ja jõuseadmete nõuetekohane töö ja hooldus.

§ 29 p. 1 sätestab, et kui eksploatatsioonis olev laev seisab sadamas ankrus või kai ääres, on kapten kohustatud laeva ohutuse tagamiseks korraldama nõuetekohase ja efektiivse vahiteenistuse. Eri tüüpi jõu- ja abiseadmetega laevadel ning ohtliku lastiga laevadel rakendatakse vajaduse korral erinõudeid.

Lisaks töö- ja puhkeaega reguleerib Eestis Meretöö seadus. Lisaks peavad kõik sertifikaadid ja diplomid olema kooskõlas määrusega „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“.

Madalmaades reguleerivad lisaks rahvusvahelistele konventsioonidele ja õigusaktidele laevade mehitamist järgmised õigusaktid:

- 1) Meremeeste seadus (ingl Seafarers Act)
- 2) Meremeeste määrus (ingl Decree Seafarers)

- 3) Meremeeste regulatsioon (ingl Regulation seafarers)
- 4) Tunnustatud regulatsioon meremeeskonna koolitustele (ingl Recognition regulation maritime crew trainings)
- 5) Mehitamise seadus (2002-2013) (ingl Manning Act (2002-2013))
- 6) Töötundide seadus (ingl Working Hours Act)

Meremeeste seaduse artikkel 5 p. 1 sätestab, et laeval peab olema kehtiv Madalmaade ministri poolt väljastatud meeskonnatunnistus ning artikkel 5 p. 2 sätestab, et laev peab olema mehitatud vähemalt minimumile vastavalt meeskonna tunnistusele!

Mehitamise seaduse § 1 Ohutu mehitatuse värbamise ja säilitamise üldtingimused!

Artikkel 03 sätestab järgmist:

1. Vastutus laeva mehitamise eest vastavalt käesolevale seadusele lasub laevaomanikul.
2. Laevaomanik varustab kaptenit vahenditega, mis võimaldavad tal täita käesolevast seadusest tulenevaid kohustusi.
3. Käesoleva seaduse järgimise eest vastutavate asutuste huvides peab laevaomanik koostama iga laeva kohta ülevaate iga sellel laeval teeniva meeskonnaliikme kohta, mis peab sisaldama minimaalselt järgmist informatsiooni:
 - a. koolitus;
 - b. kogemus;
 - c. professionaalne oskus;
 - d. meditsiiniline sobivus.
4. Lõikes 3 nimetatud kohustuse täitmisel tervist puudutavad isikuandmed töödeldakse. Nende andmete töötlemine toimub selleks, et oleks võimalik kaaluda, kas juhtiva omaniku juhitud laevade meeskond vastab seaduses sätestatud nõuetele, mis puudutab füüsilist ja vaimset vormi. Selle töötlemise eest vastutab laevaomanik.
 1. Laevaomanik mehitab laeva nii, et mõistlikkuse piires saaks kogu pardal tehtav töö toimuda kooskõlas kehtivate töö- ja puhkeaja eeskirjadega ning võttes arvesse toimimise, riske merel ja lastiga, ohustamata pardal viibivaid inimesi, laeva, laeva lasti, keskkonda või laevaliiklust.

2. Laevaomanik tagab, et laevapere liikmed on pardal tööle asudes tuttavad nende konkreetsete ülesannete ja kõigi pardal kehtivate eeskirjade, protseduuride ja laeva omadustega, mis on seotud nende ülesannetega nii tava- kui ka hädaolukorras.
3. Kapten ja laevaohvitserid suhtuvad pardal viibivate isikute, laeva, lasti, keskkonda ja mereliikluses tubli meremehe praktikaga.
4. Kapten tagab, et laeva meeskond on kogu aeg valmis oma ülesannete täitmiseks laevas.

Suurbritannias reguleerivad lisaks rahvusvahelistele konventsioonidele ja õigusaktidele laevade mehitamist järgmised õigusaktid:

- 1) Kaubandusliku meresõidu - laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise korra regulatsioon 2022) (ingl The Merchant Shipping - Standards of Training, Certification and Watchkeeping Regulations 2022)
- 2) MSN 1856 (M+F) Parandus (ingl MSN 1856 (M+F) Amendment 1)
- 3) MSN 1857(M+F) Parandus 1 (ingl MSN 1857(M+F) Amendment 1)
- 4) MSN 1877 (M) Parandus 2 (ingl MSN 1877 (M) Amendment 2)
- 5) MSN 1868 (M) Parandus 1 (ingl MSN 1868 (M) Amendment 1)
- 6) MSN 1841 (M) Parandus 1 (ingl MSN 1841 (M) Amendment 1)
- 7) MSN 1846 (M) Parandus 1 (ingl MSN 1846 (M) Amendment 1)

Kaubandusliku meresõidu - laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise korra regulatsioon 2022, Osa 4 p. 55 (ohutu mehitatuse tunnistus) sätestab:

1. C) 500 või suurema kaubalaeva puhul peab ettevõtte selle tagama:
 2. A) Väljastatud laeva ohutu mehitatuse tunnistus, kehtib laevale ja selle mehitatuse kohta.
 - B) Ohutu mehitatuse dokumenti hoitakse kogu aeg laeva pardal.
 - C) Laeva mehitatus hoitakse kogu aeg vähemalt ohutu mehitamise dokumendis määratud tasemel.
 3. Laeva kapten, mille suhtes kohaldatakse käesolevat reeglit, peab tagama, et laev ei lähe merele, välja arvatud juhul, kui pardal on kehtiv laeva kohta väljastatud ohutu mehitamise dokument ja laeva mehitamine vastab sellele dokumendile.
 4. Ettevõtte, kes taotleb Ühendkuningriigi laevale ohutu mehitamise dokumenti, peab esitama riigisekretärile ettepanekud meremeeste arvu ja ametikohtade kohta, keda ta peab pardal veetavateks meremeesteks, et laev oleks ohutult mehitatud, kui see kavatsatud merereisile läheb.

5. Käesoleva määrusega nõutava ohutu mehitamise dokumendi taotlus peab olema riigisekretäri määratud vormis.
6. Riigisekretär võib anda ettevõtetele juhiseid ohutu mehitamise kohta, et aidata neil koostada lõike 4 alusel ettepanekuid.
7. Riigisekretär võib Ühendkuningriigis registreeritud laevale väljastada ohutu mehitamise dokumendi, kui ta on sellega veendunud, et:
 - A) lõike 4 kohaselt esitatud ettepanekud vastavad IMO resolutsiooni A.1047(27) nõuetele (ohutu mehitamise põhimõtted)
 - B) ettenähtud tasu on tasutud
8. Ettevõtte peab riigisekretäri teavitama niipea, kui riigisekretäri väljastatud ohutu mehitamise dokumendiga seotud asjaolud muutuvad.
9. Pärast lõike 8 kohase teate saamist laevaomanikult võib riigisekretär vaadata läbi dokumendi kehtivuse või kiita heaks ettevõtte uued ettepanekud.

Osa 4 p. 56 (Korraldus üldiselt ja merel) sätestab:

1. Laeva kapten peab tagama, et laeva vahiteenistus on alati piisav ohutu navigatsiooni-, masina- ja raadiovahi pidamiseks.
 - a) vastavalt STCW eeskirja VIII/2 lõikele 2
 - b) võttes arvesse - (i) valitsevad asjaolud ja tingimused; ja (ii) STCW koodeksi jaotist A-VIII/2.
2. Ilma et see piiraks lõikes 1 sätestatud kapteni kohustusi, peab kapten andma oma teenistusaja jooksul laeva ohutu juhtimise eest vastutavatele tekivahiohvitseridele juhiseid vastavalt:
 - a) STCW koodeksi jaotise A-VIII/2 osale 4-1
 - b) Nõuded, mis on täpsustatud MSN 1868(M) Parandus 1.
3. Laeva vanemmehaanik peab tagama, et masinavaht on alati piisav ohutu vahipidamiseks vastavalt:
 - a) STCW koodeksi jaotise A-VIII/2 osale 4-2
 - b) Nõuded, mis on täpsustatud MSN 1868(M) Parandus 1.

Osa 4 p. 57 (Korraldus sadamas) sätestab:

1. Normaalsetes tingimustes sadamas ohutult sildunud või ohutult ankrus oleva laeva kapten peab korraldama ohutuse tagamiseks sobiva ja tõhusa valve.
2. Lõikes 1 nõutud korraldused peavad olema kooskõlas:

- a) STCW koodeksi jaotise A-VIII/2 5. osale
- b) Nõuded, mis on täpsustatud MSN 1868(M) Parandus 1.

2.4 Intervjuu ja küsimustik

Töoga seoses viidi läbi 1 intervjuu ja viidi läbi üks küsitlus. Küsimustik saadeti autori firma esindajale e-kirja teel. Firmaks on Spliethoff Group, mis omab kõige suuremat laevastiku Madalmaade lipu all. Küsimustikule vastas Hr. Marco van Rijsinge. Ta on antud firma CSO ehk Firma Ohutuse Ohvitser ning ta on ka Kvaliteedi Tervise Ohutuse Turvalisuse Keskkonna osakonna juhataja (ingl *Quality Health Safety Security Environment Department*). Küsimustik on toodud lisas 2. Põhjus, miks autor otsustas valida just Spliethoff Group'i on lihtne, kuna vastav firma on edukaim Madalmaade lipu all ning oli soov saada vahetut arvamust Madalmaade, kui lippurigi olukorrast, ning kui suurt rolli laevaomaniku arvates laeva mehitamisnõuded omavad.

Järgnevalt viis autor läbi 04.04.2023 Transpordiametis läbi ühe intervjuu. Intervjueeritavaks valiti Laevanduse ohutuse ja järelevalve osakonna juhataja Kristjan Truu. Valiti antud isik, kuna vastav osakond tegelebki laevade ohutu mehitatuse tunnistuste väljastamisega. Autori arvates on antud intervjuu tugevaks argumendiks kirjeldamiseks mehitamisega seotud nõudeid Eestis kui lipuriigis. Intervjuu salvestati intervjueeritava nõusolekul, et hiljem saaks salvestit kasutada analüüsimiseks. Salvestis kustutati peale analüüsi poolte kokkuleppel ning ei avaldata kolmandatele osapooltele. Intervjuu küsimustik on toodud töö lisas 1. Kolmandas peatükis analüüsitakse küsitluse abil saadud vastuseid, millest saab aimu laevaomaniku seisukohast seoses mehitamisnõuetega. Samas peatükis analüüsitakse intervjuu tulemusi, millest saab informatsiooni Eestis seoses laevade mehitamisega ning kas ja mida saaks paremaks muuta.

3 Eesti, Madalmaade, ning Suurbritannia laevade mehitamisnõuete võrdlev analüüs, soovitused

Järgnevas peatükis vaadeldakse ja analüüsitakse laevade mehitamise protsessi riigiti. Võrreldakse just asjaajamäise lihtsust laevaomaniku seisukohast ning riikide vastavat seadusandlust ja ettekirjutisi. Analüüsitakse *Spliethoff Group* firma seisukohta seoses laevade mehitamisega ja Madalmaasid kui mereriiki. Autor peab tähtsaimaks töö osaks intervjuu analüüsi Laevanduse ohutuse ja järelevalve osakonna juhatajaga Kristjan Truuga.

3.1 Võrdlus IMO miinimumnõuetega

Paraku on IMO ohutu mehitamise resolutsioonis palju puudujääke. Esiteks tuleb alustada sellest, et realselt antud resolutsioon ei kirjelda konkreetseid numbreid meeskonna arvule. Põhjuseks on see, et laevad on kõik väga erinevad nii enda disaini kui ka sõidugraafiku poolest.

Sisuliselt ütleb resolutsioon, et arvestada tuleb laeva iseärasustega ning just lipuriik peab need kinnitama peale laevaomaniku taotlust. Lisaks antakse välja mehitamise miinimum sertifikaat eeldusel, et laev peab suutma liikuda punktist A punkti B ohutult. Kõiki teisi laevaoperatsioone ei arvestata tunnistuse välja andmisel. Vastavalt STCW konventsioonile peab olema laevas tagatud nõuetekohane silla- ja masinavaht. See on kõige konkreetsem säte, mis on ettenähtud rahvusvahelisel tasandil.

Sellest tulenevalt ei ole Eesti ega Madalmaad enda õigusaktidesse kirjutanud ühtegi konkreetset numbrit meeskonna suurusele erinevate laevade puhul. Küll aga on seda teinud Suurbritannia. Siinkohal tuleb mainida, et Eestil oli, kuid nüüdseks on kehtetu, seadus mis märkis konkreetset laevapere suuruse laeva suurusest lähtudes (Laevapere minimaalkoosseisu kehtestamise juhendi kinnitamine 1998).

See omakorda viib selleni, et iga inimene saab antud resolutsiooni tõlgendada erinevalt. Resolutsiooni A.890(21)7 kui juhendit võidakse tõlgendada vägagi erinevalt erinevate administratsioonide poolt (MacDonald, 2006).

Laevaomanikud kasutavad sageli lipuriigi valimisel otsustava tegurina mehitatuse taseme hindamist, mis põhjustab administratsioonidele kaubanduslikku survet konkureerida madala mehitamisega nõuetega (Ibid).

Kui mehitamise tase on määratud, on mis tahes kontrollirežiimil (nt PSC) raske hinnata meeskonna üleväsimust, isegi kui terve mõistus viitab selle olemasolule. Logiraamatuid on standardkontrolli käigus raske tõendina kasutada ning neil puudub sarnaselt meditsiinilise kontrolliga võimalus väsimust tuvastada. STCW töötundide logisid on sageli võltsitud. Teisalt meeskondade arvu suurendamine laevadel ei pruugi olla tõhus (või maailma tööjõupuuduse tõttu saavutatav). Paljud laevameeskonnad kannatasid väsimuse all, kuna võtmepersonalil oli puudulik delegeerimise oskus. Selle põhjuseks on kas halb juhtimine või tegelik või tajutav pädevuse puudumine noorema meeskonna hulgas (Ibid).

Kahe vahi süsteem, kus vahid on jagatud kapteni ja tüürimehe vahel, on enamikul juhtudel põhimõtteliselt vigane ja põhjustab väsimust. Mehitamise tasemed peavad olema sellised, kus kapten on võimeline abistatama navigeerimisel ja muudes kriitilise tähtsusega toimingutes ilma liigselt väsimata (MacDonald, 2006).

Tuleks uurida rangema mehitamise kalkulaatori väljatöötamist, mida võiksid kasutada kõik administratsioonid. Sellise kalkulaatori eesmärk oleks vähendada või kõrvaldada ebaselgusi, mis võimaldavad erinevatel administratsioonidel tõlgendada mehitamise tasemeid erinevalt kõrvaldades seega konkurentsieelise ehk luua võrdsed võimalused mehitamiseks. Selline "kalkulaator" võib olla mudelipõhine või kasutusel IT põhine (Ibid). Siin arvab autor, et just Eesti võiks olla üks neist riikidest, kes antud teemat jõulisemalt käsitlema hakkab. Seda võiks toetada ka fakt, et oleme arenenud e-riik.

3.1.1 Töö- ja puhkeaeg

Tulenevalt STCW koodeksist ja MLC konventsioonist, peab olema tagatud piisav puhkeaeg isikutele, kes võtavad osa vahipidamisest laevas. Täpsemalt koodeksi A osa, peatükk VIII/1 sätestab, et vahi eest vastutavale ohvitserile või vahist osa võtvale reakoosseisule, kes täidavad ohutuse, reostuse vältimise ja turvalisusega seotud kohustusi peab olema tagatud piisav puhkeaeg järgnevalt:

- 1) Vähemalt 10 tundi puhkust mis tahes 24-tunnise ajavahemiku jooksul.

2) 77 tundi mis tahes 7-päevase perioodi jooksul.

Siinkohal tuleb täpsustada, et puhkeajad võib jagada mitte rohkem kui kaheks perioodiks, millest üks peab olema vähemalt 6 tunni pikkusega ja järjestikuste puhke perioodide vahelised intervallid ei tohi ületada 14 tundi. Loomulikult siin saab eristada eriolukordi, kus laeva, isikute või keskkonna päästmiseks sisuliselt antud reeglid ei kehti. Samad nõuded on välja toodud ka MLC konventsioonis.

Kuid nagu eelpool mitmeid kordi mainitud, võib administratsioon enda reegleid rangemaks muuta. Sellegi poolest ei ole antud töös uuritavate riikide arvates töö- ja puhkeajaga karmimaks muudetud, vaid on see lihtsalt üle võetud STCW koodeksist ja MLC konventsioonist. Ehk lipuriikide seadusandlus lihtsalt viitab ning täpsustab, et tuleb jälgida koodeksis välja toodud nõudeid. Samas on Eestil tegelikkuses asja natuke täpsustatud. Eestil on välja toodud väikene kitsendus Meretööseaduses, mis täpsustab, et vahiteenistuses osaleva laevapere liikme tööaeg tuleb jagada vahtidesse, kui merereis kestab katkematult vähemalt 12 tundi. Samuti on välja toodud võimalikud erisused, et puhkeajaga ei tohi 24 tunni jooksul jagada rohkem kui kolme ossa. Seda jällegi ei tohi rakendada rohkem kui kahel päeval 7 päevase perioodi jooksul. Samuti võib rakendada olukorda, kus nädalane puhkeajag on 70 tundi, kuid selline erand on lubatud ainult kahel järjestikusel nädalal. Reeder võib sellist puhkeaja piirangu erandit uuesti kasutada alles pärast erandi kahekordse kestusega võrdse ajavahemiku möödumist. Samuti sarnaselt Eestiga on ka Suurbritannia MSN 1877 (M) Parandus 2 täpsustanud 70 tunnise nädalase puhkeaja erisust ning puhkeaja jagamist kolme ossa.

Üldiselt on vahid jagatud 4 tunnisteks perioodideks keskmise suurusega kaubalaeva puhul, kus on lisaks kaptenile 3 tüürimeest. Väiksemate laevade puhul, kus on ainult 2 tüürimeest, võidakse praktiseerida 6 üle 6 vahti. Autor toob siinkohal välja olukorra, kus kapten vahti ei pea.

Normaalses olukorras tähendab, et see et 4 tunnise vahi puhul saab tüürimees 8 tundi puhkust ning 6 tunnise vahi puhul 6 tundi puhkust. Siinkohal on oluline märkida, et reaalsuses on niimoodi ainult paberil. See tähendab olukorda, kus vahi üleandmine ei käi sõna otseses mõttes hetkega. Nõuetekohaselt antakse vahti üle 5-10 min. Seega vahti üle andev ohvitser või mehaanik töötab juba tegelikult oma puhkeajast. Niisamuti järgmine tekiohvitser või mehaanik peab tulema 5-10 min varem vahti, mis tähendab samuti puhkeajast töötamist. Lisaks on reaalsus see, et kohe ei jääda magama peale vahti ning süüa on ka vaja.

Autor saab siinkohal väita enda kogemusest, et see võib-olla küllaltki väsitav. Samas on kõik töö- ja puhkeaja nõuded täidetud. Samas arvab autor, et lipuriigil ei oleks mõtet antud töö- ja puhkeajaga karmistada, kuna see ei oleks lihtsalt pragmaatiline enam ning laevafirma lihtsalt ei valiks antud lippu. Samas tuleb siinkohal arvestada ka töö eripäraga. Autor arvab, et me ei saagi võrrelda tööd merel samaväärselt, kui kaldapeal, mis toimub üldjuhul 8:00-17:00.

Teisalt saab autor rääkida enda kogemusest, et 4 tunnine vahisüsteem on igati mõistlik. Olles 4 tundi vahis ning hiljem omades 8 tundi puhkust on vägagi piisav enda välja puhkamiseks. Tuleb loomulikult välja tuua, et vahel on vaja teha ka ületunde, mis tähendab päevas 10 tundi tööd, kuid see ei vähenda oluliselt puhkeajaga.

Teisalt peab autor tähtsaks tuua välja aspekti, kus paberi peal võivad olla nii vanemtüürimehe, 2. kui ka 3. tüürimehe puhke tunnid samad, kuid siiski on nende puhkus reaalsuses erinev. Seda seetõttu, et osad töötunnid satuvad öisesse vahetusse, mis on kahtlemata raskem, kui päeval. Siin paraku ei ole midagi selle vastu teha, kuna laev peab opereerima 24 tundi ööpäevas.

Kokkuvõttes arvab autor, et lipuriigil ei ole siin palju midagi mehitamise seisukohast paremaks või karmimaks teha. Ehk mehitamise tunnistuse väljaandmisel tuleks vaadata kriitilise pilguga, et tegelikkuses oleksid tagatud töö- ja puhkeaja nõuded.

Hilisem vastutus langeb juba kapteni õlule. Tema on vastavalt STCW ja administratsiooni reeglistikule vastutav, et laevas oleksid tagatud nõuetekohased vahid ning oleks tagatud töö- ja puhkeaja järgmine. Samuti peab olema igale laevapere liikmele väljastatud nõuetekohane töö- ja puhkeaja leht.

Administratsioon ei saa kontrollida, kui laev on merel ning kapten laseb laevapereliikmetel rohkem tööd teha, kuna hiljem paberile pannakse kirja ikkagi reeglitele vastavalt. Kontrolli saavad teostada sadamavõimud, kuid seegi alati ei pruugi olla adekvaatne, sest väsimust kindlaks teha on siiski suhteliselt keeruline. Kontrollida saab küsitledes kaptenit ja laevapere liikmeid ning kontrollides töölehti. Seega reaalsuses oht ületöötamiseks laevas jääb alati.

3.1.2 Raamistik meeskonna suurusele

Antud töö üheks võtmekohaks on täpne meeskonna suuruse reguleerimine nii rahvusvahelisel tasandil, kui edasi lipuriigini välja. Antud töö koostamisel on välja tulnud, et antud teema on autori arvates vähe reguleeritud ning palju on ümmargust juttu. Sellegipoolest on töösse valitud Suurbritannial antud temaatika selgesti lahendatud.

MSN 1868 (M) Parandus 1 on välja toodud lisadena A ja B tabel, kui palju peab laevas olema tüürimehi ja mehaanikuid, vastavalt suurusele. Siinkohal tuleb mõõnda, et otseselt pole küll täpsustatud reakoosseisu arvu, kuid sellele leiab vaste antud dokumendi eelmistest punktidest.

Tabel 1. Juhised sobivate mehitamistasemete kohta – teki ohvitserid

Trading Area	Size of Ship (GT)	Number of STCW Certificated Officers to be carried				
		Master (II/2)	Chief Mate (II/2)	OOW (II/1)	Master (II/3)	OOW (II/3)
Unlimited	3000 or more	1	1	2	-	-
Unlimited	500 or more but less than 3000	1	1	1	-	-
Unlimited	Less than 500	1	-	2(a)	-	-
Near Coastal	3000 or more	1	1	1	-	-
Near Coastal	500 or more but less than 3000	1	1	1(b)	-	-
Near Coastal	Less than 500	-	-	-	1	1

Allikas: (MSN 1868 (M) Amendment 1, 2022)

Kuna tegemist on inglise keelse tabeliga, siis autor toob välja Tabeli 1 selgituse ja tõlke:

- Trading area – sõidupiirkond
- Size of Ship – laeva suurus
- Number of STCW Certificated Officers to be Carried - laeval vajaminevate STCW koodeksi kohaselt sertifitseeritud ohvitseride arv
- Near Coastal - rannasõit
- Master – kapten
- Chief Mate – vanemtüürimees

- OOW – vahitüürimees
- Unlimited – viiramatu
- Or more – või suurem
- Or more but less than – või suurem aga väiksem kui
- Less than – vähem kui
- a) võib olla üks, kui kapten peab vahti
- b) Ei pea olema laevas, kui kapten peab vahti
- i) Kõik vahimadrused peavad omama STCW koodeksist tulenevalt II/4 sertifikaate
- ii) Mehitamise tasemed peavad vastama käesoleva teatise nõuetele

Tabel 2. Juhised sobivate mehitamistasemete kohta – mehaanikud

Trading Area	Registered Power (kW)	Chief Engineer Requirements
Unlimited	3000 or more	C/E, STCW III/2, unlimited
Unlimited	750 or more but less than 3000	C/E, STCW III/3, < 3000 kW
Unlimited	350 or more but less than 750	2/E, STCW III/3, < 3000 kW or SMEOL*
Near-coastal	9000 or more	C/E, STCW III/2, unlimited
Near-coastal	3000 or more but less than 9000	C/E, STCW III/2, < 9000 kW NC
Near-coastal	750 or more but less than 3000	C/E, STCW III/3, < 3000 kW
Near-coastal	350 or more but less than 750	MEOL*

Allikas: (MSN 1868 (M) Amendment 1, 2022)

Tabel 2 jätk.

Second Engineer Requirements	Engineer OOW Requirements	Total
2/E, STCW III/2, unlimited	EOOW, STCW III/1	3
2/E, STCW III/3, < 3000 kW	EOOW, STCW III/1	3
MEOL* (a)	-	2
2/E, STCW III/2, unlimited	-	2
2/E, STCW III/2, < 9000 kW NC	-	2
2/E, STCW III/3, < 3000 kW NC	-	2
-	-	1

Allikas: (MSN 1868 (M) Amendment 1, 2022)

Kuna tegemist on inglise keelse tabeliga, siis autor toob välja selgituse ja tõlke Tabelite 2 ja 3 kohta:

- Trading area – sõidupiiirkond
- Unlimited – piiramatult
- Near Coastal - rannasõit
- Registered Power (kW) – registreeritud peamasinate võimsus (KW)
- Chief Engineer Requirements – vanemmehaaniku sertifikaadi nõuded
- Second Engineer Requirements – 2. mehaaniku sertifikaadi nõuded
- Engineer OOW Requirements – vahimehaaniku sertifikaadi nõuded
- Or more – või suurem
- Or more but less than – või suurem aga väiksem kui

Tabelites 2 ja 3 toodu eeldab, et laeval on kasutusel U.M.S. ehk mehitamata masinaruumi süsteem.

- a) Meremees võib teenindada kahel kohal teki- ja masinaruumis tingimusel, et laev ei ole tanker ja isik tekiteenistuses ei ole oluline vahimees või kapten.
- b) Masinaruumi reakoosseisul peavad omama vahipädevuse sertifikaadid vastavalt STCW koodeksile III/4, välja arvatud laevadel, mille võimsus on alla 750 kW
- c) Mehitamise tasemed peavad vastama käesoleva teatise nõuetele

Autori arvates on Suurbritannial vastav tabelisüsteem eeskujulik ning nii Eesti kui IMO peaks võtma sellest eeskujuna ning enda seadusandlust uuendama ning konkreetsemaks muutma, kuna antud süsteem väldib kaheti mõistmist lipuriigi ja laevaomaniku vahel. Antud töökontekstis on eelpool välja toodud tabelid kõige konkreetsemad juhised, mida võib leida seoses laevade mehitamisega nii rahvusvahelisel kui lipuriigi tasandil.

3.2 Digitaliseeritus ja dokumentide taotlemine

Laevaomanikule on oluline paberimajanduse lihtsus ja kiirus. Erinevate dokumentide taotlemine peab olema kiire ja arusaadav. Samuti peavad saama ka meremehed vastava riigilipu administratsioonist enda dokumente taotleda ja uuendada lihtsalt ja kiirelt. Järgnevalt vaatlemegi kuidas toimub erinevate asjakohaste dokumentide taotlemine ja uuendamine ning kas ja kui palju on selles digitaliseeritust ning kas vastavad lahendused on kasutajasõbralikud.

3.2.1 Meremehe teenistusraamat

Meremehe teenistusraamat on Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni konventsiooni „Meremeeste riiklike isikut tõendavate dokumentide kohta“ nõuetele vastav reisidokument, mis antakse Eesti kodanikust meremehele, kes töötab konventsiooniga ühinenud riigis registreeritud tsiviillaeval või on registreeritud selle riigi territooriumil asuvas tööbüroos (Meremehe teenistusraamatu taotlemine, 2023).

Iga konventsiooniga ühinenud liikmesriik võib väljastada meremehe isikut tõendava dokumendi meremehele, kes on esitanud taotluse dokumendi saamiseks ning kes teenib konventsiooniga ühinenud liikmesriigi territooriumil registreeritud laeval või on registreeritud selle riigi territooriumil asuvas tööbüroos (Ibid).

Eestis on meremehe teenistusraamatu taotlemine võrdlemisi keeruline protsess. Sisuliselt on taotlemine sama nagu passilgi. Kindlasti tuleb külastada teenindust ehk siis PPA. Erinevaid vajalike andmeid saab PPA automaatselt kontrollida, kui need on kantud meremeeste registrisse. Antud registrisse kantakse andmed laevapere liikmete, lootside, laevaliikluse korraldamise süsteemi ja raadioside operaatorite kvalifikatsiooni tõendavate dokumentide ning lootsita sõidu lubade kohta.

Nõue, et teenistusraamatu puhul tuleb anda sõrmejalg ei anna võimalust taotleda seda distantsilt ning seeläbi on üsna tüütu. Eesti meremehe teenistusraamat kehtib 5 aastat. Eesti meremehe teenistusraamatut ei olegi kõigil võimalik taotleda. Antud dokumenti saavad taotleda ainult Eesti kodanikud. Lisaks on veel n.ö hall teenistusraamat ehk meresõidutunnistus. Sisuliselt on tegemist sama süsteemiga nagu hall pass ja tavaline. Ehk siis seda dokumenti saavad taotleda Eestis elamisõigust või elamisluba omavad välismaalasest meremehed.

Seega on Eestis hoopiski veel kolmas võimalus välja töötatud, milleks on meremeeste isikukoodid. Antud magistritöö koostamise ajal loodi Eestis uus võimalus. Alates 10. jaanuarist saavad tööandjad Transpordiametilt taotleda isikukoode Eesti lipu all sõitval laeval töötavatele või tööle asuvatele mitteresidentidest laevapere liikmetele (Mitteresidentidest meremehed saavad taotleda Eesti isikukoode | Transpordiamet, 2023).

Antud võimalus pakub nüüd lahendust, kus laevapere liige ei pea enam dokumendi taotlemiseks Eestisse või välisriigi esindusse kohapeale minema. Kahtlemata on tegu lahendusega, mis tõstab Eesti kui mereriigi konkurentsivõimet tuues lihtsuse protsessidesse. Isikukood moodustatakse ja väljastatakse 1-2 tööpäeva jooksul, mis on Eesti kui eeskujuliku e-riigi näitaja.

Madalmaades on meremeeste dokumentatsiooniga tegelemiseks spetsiaalne organisatsioon, milleks on Kiwa Licensing. Organisatsioon täidab administratsiooni vastavaid ülesandeid. Kiwa Licensing loodi 2010. aastal, kuna suurem osa lube väljastavast organisatsioonist viidi Inimkeskkonna- ja Transpordiinspeksioonist erasektorisse. Alates sellest kui ollakse valitsuselt vastavad tegevused üle võtnud, on Kiwa Licensing suutnud igal aastal lõppkasutajatele pakutavat teenust täiustada: tarneaegu on lühendatud, samas kui Madalmaade klientide litsentsi väljastamise kulud on oluliselt vähenenud (About Kiwa Licensing, 2023).

Digitaaalseks taotlemiseks tuleb luua vastav konto lihtsalt e-kirja saatmisega vastavale aadressile. Taotleda saab meremees ise või seda võib teha ka firma. E-kirjas tuleb edastada nõutud andmed. Peale seda tehakse konto ning seejärel saab sinna sisse logida ning taotluse lõpuni viia. Meremehe teenistusraamat kehtib 10 aastat (Seaman's Book, 2023). Tähtis on välja tuua, et kogu protsess on võimalik läbi viia distantilt, mis on oluline just välismaa meremeeste puhul.

Suurbritannia meremehe teenistusraamatu taotlemise protsessi kohta on väga selge ning arusaadav juhised välja toodud Suurbritannia laevaregistri kodulehel. Kodulehelt leiab avalduse. See avaldus on küll suhteliselt mahukas, kuid lihtsasti arusaadav. Avaldus on välja toodud antud töö lisas 3. Avaldus tuleb täita ning ära saata. Lisaks on kodulehel välja toodud telefoni number ning e-maili aadress, mis just meremeeste dokumentatsiooni küsimustega tegeleb. Antud dokument kehtib 10 aastat.

3.2.2 Diplomid ja kinnituslehed

Transpordiamet käivitas digitaalse meremeeste infosüsteemi ehk MIS, mis võimaldab meremeestel ja neile dokumente väljastavatel osapooltel suhelda üksteisega senisest oluliselt mugavamalt ja kiiremini. Autor tegevmeremehena arvab, et MIS on võrdlemisi keeruline hetkel ning tõenäoliselt veelgi keerulisem välismaa meremeeste jaoks. Kindlasti saab antud süsteemi parendada. Teisalt on Madalmaades kasutusel süsteem, kus meremeestega seotud dokumentatsioon ja asjaajamine on delegeeritud erasektori kätte. Madalmaades tegeleb sellega

Kiwa Licensing. See on võimaldanud kulusid kokku hoida mõlemal osapoolel ning oluliselt protsessi kiirust suurendada.

Teiseks suureks erinevuseks seoses Madalmaadega on reaalsete dokumentide väljastamine. Kui Eestis tuleb kõigepealt käia koolitusel, kust saadakse üks tunnistus, siis hiljem see sama tunnistus tuleb vahetada Transpordiametis teise tunnistuse vastu ning sellele järgnevalt saadakse vastav kinnitusleht. Lisaks sellele, et see hõlmab endas üleliigset bürokraatiat, on kõik väljastatud dokumendid ka erinevate suurustega. Madalmaades on küll Eestiga sarnane süsteem, kuid kinnitus kursuse läbimise kohta kinnitatakse Administratsiooni poolt ka meremehe passi. Kuigi see ei kaota nõuet Madalmaade meremehele omada ka vastavat tunnistust, on siin tegelikult võimalik seda süsteemi edasi arendada. Nimelt arvab autor, et on võimalik luua süsteem, kus kõik oleks ühes väikses raamatus/dokumendis kirjas.

3.3 Toimingute lihtsus laevaomaniku seisukohast

Kogu laeva mehitamisprotsessi juures on väga tähtis lihtsus, kiirus ning arusaadavus. Järgnevalt vaatleme ja analüüsime kõigi kolme administratsiooni iseärasusi, kui laevaomanik soovib enda laevale taotleda laeva ohutu mehitamise tunnistust.

Sisuliselt saab kõik alguse internerist. Seega on väga oluline, et just vastavad kodulehed oleksid hea kujundusega, lihtsasti arusaadavad ja ei oleks kaheti mõistetavust. Samuti oluline on antud töö kontekstis uurimisobjekti ühe osana laeva ohutu mehitamise tunnistuse taotlus, mille laevaomanik peab täidetuna esitama administratsioonile taotlemaks vastavat dokumenti. Seega kui antud vorm on hästi koostatud, selge ning arusaadav, siis see võib hõlbustada taotlemise protsessi. Madalmaade ning Suurbritannia administratsiooni vormid on välja toodud lisades 3 ja 4.

Alustades Eestist on autori arvates keeruline aru saada kuidas täpselt protsess käib. Kuigi üldine järjekord on loomulikult kõikidel administratsioonidel sama, et tuleb esitada täidetud taotlus ning siis vastust oodata, tegelikult on siia peidetud palju pisikesi detaile. Esiteks Eestil vastav vorm tegelikult puudub.

Kui trükkida Google otsingusse inglise keeles (autor eeldab siinkohal, et otsing inglise keeles peaks olema siin esikohal, kuna tegemist siiski rahvusvahelise klastriga) „proposal minimum

safe manning document Estonia (Eesti minimaalse ohutu mehitamise tunnistuse avaldus)“ siis tuleb esimeseks otsingu tulemuseks Transpordiameti kodulehe viitega mitteametlik tõlge „Reisilaevade ning 20-se ja suurema kogumahutavusega laevade miinimumkoosseisu määramise nõuded“. Teiseks tulemuseks otsingus tuleb link Meresõidu ohutuse seadusele.

Sisuliselt midagi uut laevaomanik teada ei saa, mida ei ole kirjas juba IMO ohutu mehitamise resolutsioonis. Kuna ka antud vorm puudub, siis tuleb saata avaldus vabas vormis. Autor toob välja, et maksmine on veelgi keerulisem. Kuna seda osa tuleb veel eraldi otsida, mis on võrdlemisi keeruline tegevus. Tuleb leida Transpordiameti kodulehelt riigilõivude koht ning panga rekvisiidid, et makset teostada.

Kirjeldades järgmiseks Suurbritannia protsessi antud tegevuses näeme paljugi erinevusi. Jällegi alustades lihtsast inglise keelsest lausest „proposal minimum safe manning document UK (Suurbritannia minimaalse ohutu mehitamise tunnistuse avaldus)“ tuleb esimeseks otsingu tulemuseks eesti keelde tõlgitult „kuidas taotleda ohutu mehitatuse tunnistust“. Avades antud lingi suunatakse meid valitsuse veebilehele, kus esmalt mainitakse, et siin kohal leiate juhised kuidas taotleda laevale ohutu mehitatuse tunnistust ning mis seadusaktidega peaksite ennem tutvuma. Sellele järgnevalt on kohene võimalus samalt lehelt alla laadida vorm ning seal samas on ka e-maili aadress kuhu täidetud vorm saata. Samas on välja toodud ka maksmise juhised. Vorm on kaasaegne, kena kujundusega. Autori arvates oluline just, et vormil on juhised ja viited, millele tugineda, kui antud vormi täita. Visuaalne pool on kindlasti oluline ning vormi on võimalik otse täita digitaalselt.

Järgmiseks vaadeldes Madalmaade olukorda näeme sarnasust Suurbritanniaga. Jällegi sisestades Google otsingusse „proposal minimum safe manning document Dutch (Hollandi minimaalse ohutu mehitamise tunnistuse avaldus)“, tuleb esimeseks otsingu tulemuseks minimaalne ohutu mehitamise tunnistus. Avades antud lingi suunatakse meid Madalmaade laevaregistri veebilehele. Antud lehel kirjeldatakse lühidalt antud dokumendi sisu ja vajalikust ning lõpus on link lisa formatsiooniks. Avades antud lingi suunatakse meid edasi administratsiooni veebilehele, millelt saame alla laadi antud vormi. Vormil on välja toodud kuhu see täidetult saata. Jällegi on antud vorm visuaalselt hästi kujundatud ning on täiendatud viidete ja juhistega, millele tugineda antud vormi täitmiselt. Vormi on võimalik otse täita digitaalselt. Erinevusena toob autor välja, et erinevalt Suurbritanniast ja Eestist tasutakse Madalmaades hiljem, kui väljastatakse juba vastav dokument laevale ehk koos arvega.

Kokkuvõtteks on autori hinnangul Eestil kehvasti organiseeritud vastava dokumendi taotlemise protsess. Esiteks puudub vorm mida täita, teiseks, millele tuginedes üldse vabas vormis e-mail saata ning kolmandaks, mis autori arvates ei ole vähem tähtis, tasumine antud toimingu eest. Kuigi plaanis on võtta kasutusele Laevade infosüsteem, siis antud töö koostamise hetkel see veel ei toimi.

3.4 Intervjuu ja küsimustiku analüüs

Intervjuu - Autor sai intervjuud läbi viies ning seda analüüsid vajaliku informatsiooni ning arvamust Eesti kui lipuriigi olukorrast ning mehitamisnõuete osas. Sissejuhatuseks sai küsitud Hr. Truu arvamust lipuriigi projekti kohta. Lühidalt kokkuvõttes andis Hr. Truu mõista, et seda tuleb võtta natuke laiemalt, kui lihtsalt number, mis näitab mitu laeva Eesti lipu all on. Tuleb arvestada ka uute töökohtadega kaldal, mis seotud merendusega ning samuti tehnoloogilised arengud. Mis puutub aga laevade arvu, siis eesmärgid peavadki suured olema.

Põhjuseks, miks kaubalaevu praktiliselt enam Eesti lipu all ei ole, on tegelikkuses mitmeid. Üheks toob intervjueritav välja maksusüsteemi, mida tänaseks on nüüd parendatud. Samuti võivad olla üheks põhjuseks keerulised seadused. Kui Madalmaades ja Inglismaal on eristatud meretöö lepingud tavalistest töölepingutest, siis Eestis tegelikkuses Meretöö seadus viitab suuresti töölepingu seadusele, mis paneb meremehed ühte patta kõikide töötajatega. Rahvusvaheliselt ei ole see autori arvates konkurentsivõimeline, kuna laevaomanikele on atraktiivsemad lihtsamad ning ainult merendust puudutavad seadused. Näiteks on Suurbritannial isegi välja toodud spetsiaalne meremehe töölepingu vorm, mis lihtsustab laevaomaniku tööd. Antud vorm on välja toodud ka lisa 5. Kuid väidetavalt on huvi kasvavas trendis Eesti lipu vastu ning loodetavasti hakkab laevade arv peatselt kasvama Eesti lipu all.

Tulles nüüd mehitamisnõuete juurde ning kui palju see üldsegi mõjutab laevaomaniku lipuriigi valikul, siis jõudsimme antud küsimuses Hr. Truuga ühisele arusaamisele. Esiteks pole kahtlustki, et iga detail laeva registreerimisel omab mingit mõju. Kuid siin peab nüüd eristama ka suurt ja n. ö. väiksema kaliibriga laevaomanikku. Mida selle all mõeldakse? Kui nüüd tulla selle juurde, et ohutuse mehitatuse tunnistus laevale väljastatakse põhimõttel, et laev suudaks ohutult opereerida punktist A punkti B. See omakorda tähendab, et laeval peab olema 24 tunnise ajavahemikul

tagatud nõuetekohane silla ja vajadusel masina vaht ning laev peab suutma korraldada ohutuid haalamisoperatsioone. Kõigil peavad olema nõuetekohased diplomid ja sertifikaadid.

Erinevus tulebki nüüd sisse suure ja väikse laeva vahel. Kui suurele laevale väljastatud ohutu mehitatuse tunnistus ei oma suurt rolli, sest laevaomanik võtab sinna nagunii suurema meeskonna peale, siis väikse laeva puhul võib olla olukord, kus täpselt vastavalt tunnistusele võetaksegi meeskond peale. Toome konkreetse näite suurest laevast, mille peal töö autor töötab. Laevaks on M/L Pulpa. Laev kannab ahtris Madalmaade lippu, laeva üldmahutavus on 28289 ning laeva meeskonna suurus on 20 inimest. Kuid ohutu mehitatuse tunnistus sätestab, et miinimum nõutav arv on antud laeval 9 liiget. Seega miks võtab laevaomanik sisuliselt poole rohkem inimesi laeva, kui vastav dokument nõuab? Väiksema meeskonnaga lihtsalt ei ole võimalik läbi viia kaubaoperatsioone minimaalselt nõutaval tasemel ning teiseks suureks põhjuseks on ka lihtsalt laeva igapäevane hooldus. Ehk hea laevaomanik arvestab ka sellega ning seega pole praktiline hoida minimaalset koosseisu laeval. Siit võime järeldada, et suurte laevade puhul ei oma tegelikult antud dokument praktilist mõju laevaomanikule. Autor saab tuua siin fakti kinnituseks, et Spliethoff Group (firma, milles töö autor töötab), on rohkem kui 90 laeval meeskond suurem, kui sertifikaadil minimaalselt nõutud.

Kui nüüd rääkida väiksematest laevadest, siis võib tekkida olukord, kus laevaomanik soovib hoida miinimum suurusega meeskonda laeval, kuna seal pole reaalselt rohkem inimesi tarvis. Sealt on laevaomanikul võimalik juba märgatavalt kokku hoida palkade näol, kuna käibed on ka väiksemad võrreldes suurte laevadega. Seega suures plaanis mehitatuse tase siiski omab rolli laevaomaniku jaoks, ehk just väiksemate laevade puhul, kuid mitte suurte laevade puhul. Siin kohal julgeb autor arutleda, et kas me soovime enda lipu alla suurte või väikeste laevade omanikke? Pigem on fookus suunatud suurte laevade omanikele.

Tuleme nüüd selleni, kus laevaomanik esitab sooviavalduse mehitatuse tunnistuse saamiseks administratsioonile. Intervjuust selgus, et mehitamist üldjuhul eraldi ei vaadeldagi, vaid üldjuhul seda käsitletakse ühe osana laeva registreerimisel lipu alla. Sellegipoolest antud töökontekstis me kirjeldame seda protsessi ka eraldi, kuna autori arvates peab ka mehitamise protsess olema korrektne ning lihtsasti arusaadav.

Esimeseks väga suureks erinevuseks Madalmaade ja Suurbritanniaga seoses laeva mehitamisega on, et Eestis puudub isegi vorm, mis tuleks täita taotlemaks mehitatuse tunnistust. Olles küsinud

Hr. Truult selle kohast selgitust, sai autor vastuseks, et plaan on liikuda sellisele tasemele, kus laevaomanik ei peaks kõikide erinevate laeva sertifikaatide jaoks esitama erinevaid avaldusi. See tähendab, et plaanis on tänavuse aasta teises kvartalis tööle saada Laevade Info Süsteem. Autori arvates on plaan ilus, kuid töö kirjutamise hetkel see süsteem veel ei toiminud ning autor saab lähtuda hetke olukorrast. Praegu peab laevaomanik sisuliselt vabas vormis saatma e-maili Transpordiametile vajaliku informatsiooniga, kui soovib taotleda mehitatuse tunnistust. Mängisime intervjuueeritavaga ka läbi ühe katse, kui lihtne või keeruline on antud kolme riigi puhul leida informatsiooni ning seejärel esitada mehitamisega seotud avaldus. Jõudsime üksmeelele, et protsess võiks olla arusaadavam sarnaselt Suurbritanniale ja Madalmaadele. Kuigi jällegi Hr. Truu rõhutas, et mehitamine on üks osa laeva registreerimisest, soovib autor välja tuua maksmise. Selleks, et Suurbritannia vastava avalduse eest maksta, on välja toodud eraldi makselink, Madalmaade puhul saadetakse hiljem arve, siis kui Eesti olukorras peab laevaomanik ise eraldi otsima panga rekvisiidid, et maksta vastava toimingu eest.

Autorit huvitas kindlasti ka n.ö. igapäeva protsess, et mis alustel siiski inspektor otsuse teeb, mitu inimest peab laevas olema. Ühe küsimusena sai uuritud, kas on olemas mingid tabelid sarnaselt Suurbritanniale või programmid, millele lisaks etteantud seadusandlusele tugineda. Vastuseks saadi, et tabelid puuduvad. Siin tuleb kindlasti arvestada, et otsust ei tee üks inimene. Samas on aastatega ja kogemusega tekkinud juba mingisugune raamistik. Ehk teatud üldmahutavuse ning peamasina võimsuste järgi juba enam-vähem teatakse, mitu inimest peaks laevas olema. Täpne arv loomulikult korrigeeritakse vajadusel. Loomulikult tuli välja ka, et olukorda lihtsustab nii laevaomanikule kui ka Transpordiametile asjaolu, et üldjuhul kasutatakse eelmise mehitatuse tunnistuse andmeid.

Enne intervjuud ei olnud autor teadlik, et Eestis mehitamise protsessi võetakse ühe osana laeva registreerimisest. Sellest saab Hr. Truu seisukohast järeldada, et vastavad protsessid ei oma seega eraldi suurt mõju laevaomaniku jaoks. Sellegipoolest julgeb autor võtta siin erineva seisukoha, et reaalsuses mõjutab see küll laevaomanikku. Autor usub, et mehitamise protsess annab tegelikkuses pildi Eesti kui mereriigi üldisest olukorrast ning kogu asjaajamisest seoses laevade registreerimisega Eesti lipu alla. Ning seega ei ole mehitamise protsessile suurt rõhku eraldi pandud, kui laevade registreerimisele üldiselt. Autor rõhutab, et kõik võib veel selle aasta teises kvartalis paraneda, kui töösse tuleb Laevade Info Süsteem. Intervjuu käigus palus autor näha ka milline näeb välja lõpuks väljastatud ohutu mehitatuse tunnistus, et seda võrrelda autori enda laeva omaga. Siinkohal võib väita, et tunnistus on tänapäevane ja korrektselt kujundatud.

Olles rääkinud personali suurusest Transpordiametis merenduse valdkonnas, arvas Hr. Truu, et seda on hetkel piisavalt. Autoril on siinkohal raske vastu vaielda, kuna ei õnnestunud kahjuks ühtegi laevaomaniku Eesti lipu all küsitleda. Kui oletada, et personali on piisavalt, siis soovis autor teada, mida arvab intervjueeritav süsteemist, mis on kasutusel Madalmaades. Nimelt on Madalmaade mereadministratsioon delegeerinud kõikide meremeeste dokumentidega seotud protseduurid eraldi organisatsioonile nimega Kiwa. See kiirendab ja lihtsustab paljuski mõlema osapoolle tööd. Siinkohal oli Hr. Truu kindlal seisukohal, et antud süsteemi meie ei vaja. Siiski arvab autor, et meil võiks sellega tegeleda eraldi firma, kuna see oleks kasulik just välismaa meremeeste puhul. Loomulikult see ei pruugigi hetkel Hr. Truu arvates vajalik olla, kuna meil ei olegi nii palju välismaa meremehi tööl, et probleemi tunnetada. Teisalt tuleb lähtuda hetke seisust, et Eesti lipu all pole nii palju laevu, kui Madalmaadel ning antud süsteem ei oleks optimaalne. Sellele lahendusele peaks autori arvates mõtlema alates laevastiku suuruselt 500 ja enam laeva.

Eestis ei ole meremehe teenistusraamat kohustuslik, kuid see on kohustuslik Suurbritannias ja Madalmaades. Autor soovis saada Hr. Truu arvamust, kas võiks olla meremehe teenistusraamatu taotlemine lihtsam ning kas seda võiks üldse väljastada Administratsioon mitte Politsei. Vastuseks saadi, et tegelikkuses ei ole meremehe teenistusraamat kohustuslik ning tema arvates peaks siiski antud dokumenti väljastama PPA, kuna tegemist on isikut tõendava dokumendiga ning Transpordiametil vastavad õigused puuduvad. Autor vaidleb siinkohal vastu ning arvab, et kuna meremehe teenistusraamat on siiski nõ merendusega seotud dokument, siis seda ei peaks väljastama PPA ning selle taotlemine peaks olema ka lihtsam. Samuti arvab autor, et meremehe teenistusraamatu peaksid saama ka välismaalased taotleda, kuna see on üheks heaks mereriigi tunnuseks, et vastava lipu all sõites on meremehel vastava lipuriigi teenistusraamat, kuid hetkel see ei ole võimalik.

Kolmandatest riikidest tulevad meremehed, kes töötavad juhtkonna tasandil (ingl *management level*), peavad sooritama Ringkirja Us 03.11.2022 No. 17.1-1/14 nõudel eksami Transpordiametis, et asuda tööle Eesti lipu alla. Madalmaades peavad vastava eksami tegema ainult kaptenid. Kas Eestis võiks ka see mõeldud olla ainult kaptenitele (nõue tuleneb STCW koodeksi I/10.2 nõudest). Vastus antud küsimusele oli kindel, et peab olema juhtkonna tasandil antud eksam. See oli veel mõni aasta tagasi ka Madalmaades niiviisi, kuid nüüdseks on seda lõdvendatud. Autor arvab, et see nõue ei tohiks laieneda kaptenist allapoole, kuna isegi vajadusel, kui vanemtüürimees peab kaptenit asendama siis vastavate seaduste peast tundmine ei

ole kriisi olukorras prioriteet. Seda lihtsustab ka fakt, et vastavalt ISM-koodeksile peab olema nugini määratud vastutav isik firmas, kes on 24/7 saadaval. Samas tuleb lisada, et ka Suurbritannial on hetkel nõue sarnaselt Eestiga.

Rääkides nüüd nii ainult mehitamisega seotud kui ka merenduse üldisest seadusandlusest Eestis, saavutas autor üksmeelele Hr. Truuga, et seadusandlust vajab reformimist. Väidetavalt sellega juba tegeletakse, kuid küsimusele „miks endiselt on mõnedes seaduse lõikudes veel VTA?“ sain vastuseks, et pole mõtet hakata iga sõna pärast seadust muutma, vaid seda tuleb teha koos sisu muutustega. Jällegi autor peab lähtuma hetkeolukorrast, ning hetkel on palju puudujääke seadustes. Kuigi väidetavalt sellega tegeletakse, ei ole see kindel, millal muutused reaalsuseks saavad.

Arutlusele tuli seoses õppekavadega ning ametikohtadega laevas, et kas Eestis võiks olla võimalik välja koolitada M/O (ingl *Marine Officer*). Siin saavutati konsensus, et selles väga suurt praktilisust ei nähta. Samuti kinnitab seda ka fakt, et Madalmaades üha vähem meremehi antud õppekava läbivad, kuna reaalselt on keeruline laeval hoida kahte diplomit kehtivana.

Lõpetuseks tuli ka juttu meresõidu praktika tõendist. Nii Madalmaades kui ka Suurbritannias piisab meremehe teenistusraamatusse kantud andmetest. Eestis vastavalt määrus „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“ ei ole piisavalt andmeid meremehe teenistusraamatus ning sestap peab olema saadaval meresõidutõend. Autor arvab, et koos ettepanekuga, et Transpordiamet võik antud dokumenti väljastada, peaks viima dokumendi seadustega vastavusse, et meresõidu praktika tõendamiseks piisaks meremehe passist.

Kokkuvõtteks julgeb autor arvata, et on täiesti inimlik, et ongi raske saada informatsiooni kitsaskohtade kohta, kui intervjueritav ise on vastava osakonna juhataja. Seega on täiesti mõisteta, et isegi suunavate vihjetega sai intervjuerija reaalsuses vähe vihjeid selle kohta, et olukorda oleks vaja parandada. Sellegipoolest oli antud intervjuu hindamatu väärtusega antud töö koostamisel.

Küsimustik – Laevaomaniku korral pidi autor seekord leppima ainult küsimustikuga, kuna intervjuuks ei olnud lihtsalt võimalust. Sellegi poolest antud tööst lähtudes saadi olulist infomatsiooni Madalmaade suurima laevafirma kohta.

Esimeseks küsis autor, miks Spliethoff kasutab Madalmaade lippu ning miks mitte mugavuslippu nagu Panama. Vastuseks saadi, et selleks on mitmeid põhjuseid. Esiteks, sest Madalmaad on kvaliteetne lipuriik. Teiseks Madalmaade aktsionäride pärast ehk erinevate maksusoodustuste pärast nii laevale, meremeestele kui ka aktsionäridele. Sai vastatud ka teine küsimus, et miks on Madalmaade lipp nii edukas. Nimetati kõik samad põhjused, mis vastati esimesele küsimusele.

Kolmandas küsimuses küsiti firma esindajalt, kas laeva mehitusnõuded üldse mängivad rolli lipu valimisel. Vastus oli tegelikkuses üsna loogiline. Vastati, et suurt rolli ei mängi, kuna sisuliselt mereadministratsioonid nõuavad sarnaseid meeskonna liikmeid laevadel. Lisaks kui tuua siia paralleeli Hr. Truu intervjuust, siis jõuti järeldusele, et suurte laevade puhul nagunii see rolli ei mängi, kuna laevale võetakse niikuinii rohkem inimesi tööle ning kuna antud hetkel on tegemist laevandusfirmaga, kus on suured laevad, siis on vastus igati loogiline.

Mõnevõrra oli autori jaoks vastuoluline informatsioon seoses dokumentatsiooniga. Autor oli veendunud, et dokumentatsiooni asjaajamine on paljuski väga lihtne ja kiire võrreldes Eestiga. Kuid vastusest selgub, et siiski esineb probleeme ning ei ole antud protseduurid alati kiired ja lihtsad.

Uurides kuidas suhtub laevafirma digitaliseeritusse, siis on seal tegelikult omad plussid ja miinused. Ühest küljest see justkui muudaks asjad lihtsaks ning oleks ka odavam ja keskkonna säästlikum. Teisalt paljud riigid siiani võitlevad elektroonilise informatsiooni vastu. Sageli pole ka alati laeval kogu IT süsteem usaldusväärne, mis tähendab, et tehniliste tõrgete korral on ligipääs võimatu. Kuna aga paljud laevad külastavad riike, kus digitaliseeritus ei ole väga arenenud, siis peavad ikkagi olema paberversioonid dokumentidest. Kas siis üldse on mõtet asju väga digitaalseks ajada? Autor arvab, et siinkohal ongi natuke keeruline hetkel see olukord. Autor arvab, et siinkohal tuleks oodata rahvusvahelisel tasandil vastavaid korraldusi.

Rääkides nüüd mehitamise tunnistuse taotlusest saab autor siinkohal sarnase informatsiooni nagu seda andis ka Hr. Truu. Madalmaad väljastavad ohutu mehitatuse tunnistuse laevale, et laev suudaks ohutult opereerida punktist A punkti B. Kuid loomulikult üldjuhul pannakse nagunii rohkem inimesi laevale tööle.

Küsid arvamust Madalmaade mereadministratsioonilt personali kohta, siis ollakse sellega üldiselt rahul ning laevafirma esindaja arvates on inimesed ka piisavalt kompetentsed. Siinkohal tuli välja ka üks huvitav ning autori arvates üsnagi oluline fakt. Kuna Spliethoff Group on suurim laevandusfirma Madalmaades, siis neil on tekkinud administratsiooniga n. ö. vabam suhe. Paljusid protsesse on võimalik ajada kiiremini tänu sellele, et telefoni teel on võimaik teatud protsessid käivitada ning hiljem alles täidetakse vastavad dokumendid formaalsuse eesmärgil. Küsib ka administratsioon nõu antud firmalt kui suurimalt ja eeskujulikult laevandusfirmalt. See on autori arvates hea märk sujuvast koostööst lipuriigi ja reederi vahel.

Tähtis on loomulikult ühele laevandusfirmale ka lihtsus kolmandatest riikidest meremeeste palkamisele. See eeldab võimalikult lihtsaid dokumentatsiooniga seotud protseduure ning maksusoodustusi. Sest tegelikult nii nagu Eestiski, ei ole Madalmaades enam piisavalt meremehi, et ainult vastava riigi meremehi tööle võtta. Teisalt on võimalik laevandusfirmal säästa raha, kui palgata reakoosseisu kolmandate riikide meremehi.

Lõpetuseks palus autor nimetada 5 asja, mis teeb Madalmaadest ihaldatud lipuriigi. Vastuseks saadi ainult 4 põhjust, need on järgmised: Pariisi valgesse nimekirja kuulumine, Madalmaade aktsionärid, lihtne juurdepääs lipuriiki puudutavate küsimuste tegijateni ning lõpetuseks hästi korraldatud ning probleemivaba siniste kaartide süsteem, mis võimaldab kolmandate riikide meremeestel hõlpsalt Madalmaade lipu all töötada.

Kokkuvõtteks on autor rahul, et sai nõusse Madalmaade lipu all oleva suurima laevandusfirma esindaja vastamaks mõningatele küsimustele seoses laevade mehitamisega Madalmaades ning lipuriigi üldisest olukorrast. Antud tööst lähtudes oli oluline saada vahetut infot just laevaomanikult.

3.5 Analüüsi tulemused ja parendusmeetmete soovitus

Järgnevalt tuuakse välja analüüsi käigus välja tulnud kitsaskohad ning autori ettepanekud parendusteks. Kuna paljud parendused on antud teadustöö koostamisel hetkel töös, siis autor lähtub hetke olukorrast.

Autori ettepanekud Eestile, kui mereriigile:

- Merendusega seotud seadusandlus vajab reformimist. See tähendab, et seaduseid tuleb kaasajastada ning tuleb parandada põhimõttelised vead seadustes.

- Eesti võiks sarnaselt Madalmaadele võtta kasutusele süsteemi, kus meremeestega seotud dokumentatsioon on delegeeritud erasektoris tegutsevale asutusele.. See kiirendab ja hõlbustab meremeestele vastavaid protseduure. Kuigi Eestis on kasutusel Meremeeste Infosüsteem, on seda võrdlemisi keeruline kasutada pidades silmas ka välismaa meremehi. Nagu eespool mainitud, see ei ole primaarne parendusmeede lipuriigi atraktiivsuse tõstmisel, kuna hetkel veel on Eestil väike laevastik.
- Autor avab, et suurte kärpimiste tulemusena on tegelikult personali avalikus sektoris vähe. See paratamatult pärsib Eesti kui lipuriigi arengut. Hea lipuriigi tunnuseks on, et 24/7 on kontaktisik saadaval laevaomaniku jaoks erinevate küsimuste või probleemide tekkimisel. Eestis selline võimalus puudub.
- Eestil on terviklik mehitamisega seotud protseduur ja informatsioon puudulik. On keeruline leida infot ja viiteid, kuidas korrektselt esitada avaldus laeva mehitamise avalduseks. Enamgi veel, puudub avalduse vorm. Autori arvates peaksime võtma eeskujuna Suurbritanniast. Suurbritannial on väga lihtsasti leitav eelpool nimetatud avalduse vorm, info selle kohta, kuidas ning millele tuginedes seda täita ning kuidas selle eest tasuda. Eestis tuleks luua makselink, mis lihtsustaks maksmist erinevate toimingute eest. Kokkuvõtvalt, Eestil peaks olema üks konkreetne veebileht, kust kõik laevade mehitamisega seose info oleks kätte saadav. Hetkel see puudub.
- Autori arvates peaks võtma Suurbritannialt eeskujuna, kus on välja toodud teatud raamistik meeskonna suuruse kohta laevas. Siinkohal autor tooks välja, et Eestil veel 1998 aastal oli vastav raamistik kasutusel, mis oli välja toodud määruses „Laevapere minimaalkoosseisu kehtestamise juhendi kinnitamine“.
- Meremehe teenistusraamatut võiks väljastada Transpordiamet.
- Meremehe teenistusraamatu taotlemine võiks toimuda ilma sõrmejälje andmise nõudeta.
- Eestis võiks autori arvates samuti meremehe pass kehtida 10 aastat nagu Madalmaades ja Suurbritannias.
- Eestis võiks loobuda Meresõidupraktika tõendi nõudest ning selle saaks asendada meremehe teenistusraamatuga, millele on lisatud vajaminevad andmed ning sellest tulenevalt korrigeerida vastavaid määruseid.
- Meremehe teenistusraamatud ning vastavat seadusandlust tuleks välja arendada selliselt, et kõik vajalikud tunnistused ja kinnituslehed oleksid sisse kantavad meremehe teenistusraamatusse.

- Eestil võiks olla sarnaselt Suurbritanniaga kasutusel spetsiaalne meremeestele mõeldud töölepingu vorm, kuna see lihtsustaks vastava asjaajamise nii meremehele kui laevaomanikule.
- Töö 1. peatükis on kirjeldatud spetsiaalne kalkulaator, mida arendatakse arutamaks välja optimaalne meeskonna suurus võttes arvesse laeva iseärasusi. Eesti digiriigina võiks olla üks neist, kes antud valdkonda võiks arendada.
- Eesti kui lipuriik peaks taotlema Rahvusvahelise Laevanduskoja liikmelisust.
- Eesti kui lipuriik oli 2021/2022 perioodil Pariisi MoU ja Tokyo MoU punases nimekirjas. 2022/2023 seisuga on Eesti Tokyo MoU punases nimekirjas. Riik peab pingutama, et saada valgesse nimekirja.

Autori ettepanek IMO-le:

- Kogu mehitemisega seotud protseduur vajaks reformimist. Hetkel on kogu vastutus kantud üle lipuriigile. See on viinud olukorrani, kus iga lipuriik võib olukorda tõlgendada erinevalt. Kuigi tööanalüüsist selgus, et suurte laevade puhul minimaalse mehitemise tunnistuse vorm tegelikkuses laevaomaniku jaoks rolli ei mängi, siis arvab autor, et IMO peaks oluliselt täpsustama mehitemisega seotud nõudeid. Eeskuju võiks võtta Suurbritanniast ning tuua välja uutes regulatsioonides teatud raamistik meeskonna suuruse kohta.

Kokkuvõte

Laevade mehitamine on lai mõiste. See hõlmab endas paljusid aspekte. Nende hulka kuuluvad näiteks haridus, töö ning elamistingimused laevas. Põhiline millele antud teadustöö baseerus on minimaalse ohutu mehitatuse tunnistus, mis väljastatakse laevale. Töö koostamisel selgus, et tegelikkuses on antud teemat vähe uuritud ning autori arvates on see temaatika vähe reguleeritud nii rahvusvahelisel tasandil kui ka lipuriigi tasandil.

Tänapäeval on sisuliselt kogu laevade mehitamisega seotud vastutus rahvusvaheliselt lükatud lipuriigi kanda. On küll mõningad miinimumnõuded rahvusvaheliselt sätestatud, kuid need on mitmeti tõlgendatavad ning konkreetsus sisuliselt puudub. Üks põhjus, miks rahvusvaheliselt on antud teemat vähe reguleeritud on see, et laevad on kõik väga erinevad ning neid ei saa ühtmoodi mehitada. Autor siiski arvab, et võimalik oleks luua parem süsteem ja raamistik erinevatele laevadele meeskonna suuruse kohta, et lipuriikidel ei jääks ruumi erinevate tõlgenduste jaoks.

Eestil oli eelmise sajandi lõpus veel seadus, mis määras laevapere arvulise koosseisu laeva suuruse ja sõidu piirkonna järgi. Tänapäevaks antud seadust enam kasutusel ei ole. Seevastu antud töös uuritud Suurbritannial on sarnaselt praegu kasutusel teatud raamistik, kus kirjeldatakse laevapere liikmete kohustuslikku arvu. See on ka üks autori ettepanekutest, et sarnane süsteem võetaks kasutusele ka Eestis.

Autori arvates on Eestil mitmeid aspekte, mida tuleks parendada, kui sooviksime olla edukas ning atraktiivne lipuriik. Kindlasti vajavad Eestis merendusosalased seadused reformi. Neis on hetkel põhimõttelisi vigu kui ka ajale jalgu jäänud sätteid. Analüüsi käigus tuli välja, et Eestis puudub isegi kindel juhend ja avalduse vorm, mida kasutada, kui soovitakse laeva mehitada. Transpordiametis tehtud intervjuu käigus selgus küll, et laevade mehitamist võetakse kui ühe osana laevade registreerimisest, kuid sellegipoolest arvab autor, et seda saaks paremini korraldada. Eeskujuna saaks loomulikult võtta töös uuritud Madalmaadelt ja Suurbritannialt, kus antud temaatika ja seadusandlus on võrdlemisi hästi lahti seletatud ning kogu taotlemise protsess on selge ja arusaadav.

Siinkohal tuleb muidugi mainida, et töö koostamise ajal tegeldi sellega, et saada tänavu aasta teises kvartalis tööle LIS (laevade info süsteem), millega peaksid paljud töös välja toodud

kitsaskohad olema lahendatud. Sellegipoolest, saab autor tugineda hetkeolukorrale ning hetkel antud süsteem veel ei tööta.

Autori arvates sõltub lipuriigi edukus paljudest väikestest aspektidest. Üheks selliseks on meremehe teenistusraamat. Kui Madalmaades ja Suurbritannias kehtib vastav dokument 10 aastat, siis Eestis 5 aastat. Lisaks sellele on antud dokumendi taotlemine võrdlemisi rangete nõuetega ning seda saavad taotleda vaid Eesti kodanikud või Eestis elamisluba omavad isikud. Seevastu Madalmaades ja Suurbritannias saavad seda taotleda kõik meremehed. Lisaks väljastab Eestis vastavat dokumenti PPA, mitte merendusega tegelev Transpordiamet.

Samuti on Eesti olnud juba mitmendat aastat MoU punastes nimekirjades. Nimelt aastatel 2021/2022 oli Eesti Tokyo ja Pariisi MoU punases nimekirjas. 2022/2023 seisuga oleme kahjuks veel Tokyo MoU punases nimekirjas. Lisaks sellele pole Eesti ICS koja liige. Autor toob siinkohal välja, et olukorras, kus Eesti lipu all on kordades vähem kaubalaevu, kui seda on Madalmaadel ja Suurbritannial, oleme ikkagi kuskil punases nimekirjas. Lisaks arvab autor, et ka vastava sektori personali kärpimisel on oma mõju. Kui üheks hea mereriigi tunnuseks on, et keegi on laevaomanikule 24/7 saadaval nagu seda on Madalmaade ja Suurbritannia puhul, siis Eestil sellist võimekust ei ole.

Autori arvates võiks Eesti kui e-riik olla üks neist riikidest, kes hakkaks arendama ning võtaks kasutusele spetsiaalse IT alase töövahendi ehk kalkulaatori, mis võimaldaks välja arvutada laevade optimaalse meeskonna suuruse. Samuti võiks Eesti sarnaselt Madalmaadele delegeerida kogu meremeste dokumentatsiooniga seotud protseduurid eraldiseisvale organisatsioonile. Madalmaade näitel saab väita, et antud süsteem on oluliselt muutnud vastavaid protseduure kiiremaks ja odavamaks.

Kui kõik need lisadetailid kokku võta, siis on võimalik näha pilti, kus Eestis kui lipuriigis on palju võimalik teha, et olukorda parandada ning seeläbi lipuriigi atraktiivsust tõsta, et selle valiksid laevaomanikud enda lipuriigiks. Töö käigus läbi viidud intervjuust selgus, et väidetavalt huvi Eesti kui lipuriigi vastu on kasvutrendis, mis on loomulikult oluline. Autor usub, et kui töös välja toodud probleemidega tegeleda ning parendused sisse viia, siis lipuriigi atraktiivsus tõuseb ning Eesti lipu alla tuleb laevu juurde.

Summary

Scientific research work topic: Possibilities of changing the ship's manning requirements and corresponding procedures for cargo ships performing international voyages in order to increase the attractiveness of Estonia as a flag state

Author: Henrik Mägi

Language: Estonian

Key words: manning of ship's, legislation, IMO, safety, seafarer's documentation, digitalization, procedures.

Contents of the thesis includes the following: 70 pages of substantive part, 2 tables, 3 diagrams, 5 annexes, 66 references.

Maritime industry is an important part of the world's international economy. It is estimated that 90% of the world's goods are transported by sea. Maritime strongly linked to onshore maritime entrepreneurship/business, illustrated by the results of previous studies, which claim that 1 job at sea creates 3-6 jobs on land. This shows how useful it is for a country to have many ships flying its flag.

Ships without seafarers do not have value. All ships sailing under some country flag means that they need to meet this flag requirements which also includes ships manning requirements. Estonia has an ambitious plan to bring back ships under the Estonian flag. Several different aid packages and support measures have already been developed for this purpose. At the moment, unfortunately, we have to admit that this project has not been successful, as there are still very few ships under the Estonian flag.

The topic of this scientific research work was proposed at the idea level by the Ministry of Economic Affairs and Communications. The aim of the work is to determine whether ship manning requirements have a significant impact on ship owners when choosing a flag state and how big of an impact it could have. Author pose hypothesis: "It is possible to improve the manning requirements of the Estonian state and related procedures, thereby increasing the attractiveness of Estonia as a flag state for ship owners".

The aim of this scientific research work is to compare and analyse the ship's manning requirements of Estonian flag with UK and The Netherlands ones, as a result, to conclude whether Estonian manning requirements are optimal and whether the manning process is attractive to shipowners. Simplicity of administration is also important for the ship owner, in addition to various discounts and sales benefits that could attract ships to register under the Estonian flag. Therefore, the aim of the work is to find opportunities, whether and how it is possible to change the number of ships sailing under the flag of the Republic of Estonia in a positive direction through the manning of ships. This work could support the project to bring more ships under the Estonian flag in the future.

In the current situation, essentially the entire responsibility related to the manning of ships has been shifted internationally to the flag state. There are some minimum requirements set internationally, but they can be interpreted in many ways and there is essentially no concreteness. One of the reasons that there is little international regulation of this topic is because the ships are all very different and they do not have to be manned in the same way. However, the author thinks that it is possible to create a better system and framework for crew sizes for different ships, so that flag states do not leave room for different interpretations.

In the author's opinion, Estonia has several aspects that should be improved if we would like to be a successful and attractive flag state in the world. For example, we should take example from UK and their system regarding ships manning requirements and procedures. Also, maritime legislation needs reforms. Estonian seafarer's books should be valid 10 years and applying procedures should be easier. Also, Estonia as flag state needs to make effort to be again in white list of Tokyo MoU. In the author's opinion, Estonia, as an e-state, could be one of those administrations that started to develop and adopt a special IT tool, i.e. a calculator, which would allow calculating the optimal crew size of ships.

If you now sum up all these aspects, it is actually possible to see a picture where Estonia as a flag state can do a lot to improve the situation and thereby increase the attractiveness of the flag state so that ship owners choose it as their flag.

Viidatud allikad

- A Joint Statement on medical certificates of seafarers, ship sanitation certificates and medical care of seafarers in the context of the COVID-19 pandemic. (2023).
<https://www.who.int/news/item/22-04-2020-a-joint-statement-on-medical-certificates-of-seafarers-ship-sanitation-certificates-and-medical-care-of-seafarers-in-the-context-of-the-covid-19-pandemic> (16.02.2023)
- About ITU. (2023). ITU. <https://www.itu.int:443/en/about/Pages/default.aspx> (16.02.2023)
- About Kiwa Licensing. (2023). <https://www.kiwalicensing.com/about-us/about-kiwa-licensing> (06.02.2023)
- About the ILO. (2023). <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm> (15.02.2023)
- About WHO. (2023). <https://www.who.int/about> (16.02.2023)
- Alderton, T., & Winchester, N. (2002). Globalisation and de-regulation in the maritime industry. *Marine Policy*, 26(1), 35–43. [https://doi.org/10.1016/S0308-597X\(01\)00034-3](https://doi.org/10.1016/S0308-597X(01)00034-3) (21.01.2023)
- Aurik – Mereviki. (2015). <https://mereviki.vta.ee/mediawiki/index.php/Aurik> (10.01.2023)
- Batalden, B.-M., & Sydnese, A. (2013). Maritime safety and the ISM code: A study of investigated casualties and incidents. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 13, 3–25. <https://doi.org/10.1007/s13437-013-0051-8> (15.01.2023)
- Baumler, R., Bhatia, B. S., & Kitada, M. (2021). Ship first: Seafarers' adjustment of records on work and rest hours. *Marine Policy*, 130, 104186. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104186> (16.01.2023)
- Branch, A. E., & Robarts, M. (2014). *Branch's elements of shipping*. London: Routledge.
- Brief History of IMO. (2019). <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (18.01.2023)

- Creswell, J. W. (2009). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Thousand Oaks Sage Publications.
https://www.ucg.ac.me/skladiste/blog_609332/objava_105202/fajlovi/Creswell.pdf
(02.04.2023)
- Current registries listed as FOCs. (2023). ITF Seafarers.
<https://www.itfseafarers.org/en/focs/current-registries-listed-as-focs> (24.01.2023)
- Direktiiv (EU) 2022/993, (2022). <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2022/993/oj> (23.02.2023)
- Division on Engineering and Physical Sciences, Commission on Engineering and Technical Systems, & Marine Board. (1990). *Crew Size and Maritime Safety*. National Academies Press. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/tuee/detail.action?docID=3377221>
(01.02.2023)
- Dutch shipping register. (2023). <https://www.kvnr.nl/en/shippingregister> (22.02.2023)
- Eesti kui lipuriik. (2022). <https://www.transpordiamet.ee/estonian-flag> (08.01.2023)
- Eesti laevaregistrid ja laevade registreerimine. (2022).
<https://www.transpordiamet.ee/laevaregistrid> (21.01.2023)
- ERR. (2022). Vahemerel võis seilata meresõitjaid juba 450 000 aasta eest. ERR.
<https://novaator.err.ee/1608826171/vahemerel-vois-seilata-meresoitjaid-juba-450-000-aasta-eest> (05.01.2023)
- ERR, T. P. |. (2021). Eesti Gaasi LNG punkerlaev hakkab sõitma Läti lipu all. ERR.
<https://www.err.ee/1608391109/eesti-gaasi-lng-punkerlaev-hakkab-soitma-lati-lipu-all>
(06.01.2023)
- Hetherington, C., Flin, R., & Mearns, K. (2006). Safety in shipping: The human element. *Journal of Safety Research*, 37(4), 401–411. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2006.04.007>
(21.01.2023)

- Hunt, T., Kasepõld, K., & Kopti, M. (2016). Merendussektori majandusmõju uuring. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia.
- IMO identification number schemes. (2019). <https://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/imo-identification-number-scheme.aspx> (23.01.2023)
- International Chamber of Shipping. (2023). Shipping Industry Flag State Performance Table 2022/2023. London: Marisec Publications. <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2023/01/Shipping-Industry-Flag-State-Performance-Table-2022-2023.pdf> (18.04.2023)
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). (2019). <https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-conv-link.aspx> (18.01.2023)
- International health regulations. (2023). <https://www.who.int/health-topics/international-health-regulations> (16.02.2023)
- Introduction to IMO. (2019). <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> (18.01.2023)
- Laevade ning väike- ja siseveelaevade järelevalve | Transpordiamet. (2023). <https://www.transpordiamet.ee/laevade-jarelevalve> (18.03.2023)
- Laevapere minimaalkoosseisu kehtestamise juhendi kinnitamine. (1998). Riigi Teataja I, 1998, 58, 266. <https://www.riigiteataja.ee/akt/87397> (13.02.2023)
- Lielbarde, S. (2018). The concept of “shipowner” under new maritime labor law (MLC, 2006): Does the shipowner own the ship? (Comparative analysis of national law of Denmark, Finland, Germany, Norway, and the United Kingdom). *WMU Journal of Maritime Affairs*, 17(2), 229–247. <https://doi.org/10.1007/s13437-018-0141-8> (09.01.2023)
- Liepkalns, E. (2019). Reisilaeva Viking XPRS lipuriigi muutus ja mehitamise korraldamine. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia.

- MacDonald, R. (2006). Safe manning of ships—Yesterday, today and tomorrow. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 5(2), 143–151. <https://doi.org/10.1007/BF03195101> (25.01.2023)
- MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence | AIS Marine Traffic. (2023).
<https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-98.8/centery:24.5/zoom:2>
(16.01.2023)
- Maritime Labour Convention, 2006. (2023). <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm> (15.02.2023)
- Maritime Safety Committee (MSC). (2019).
<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-Default.aspx>
(20.01.2023)
- McCallum, M. C., Raby, M., & Rothblum, A. M. (1996). Procedures for Investigating and Reporting Human Factors and Fatigue Contributions to Marine Casualties. US Department of Transportation, Washington DC.
<https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a323392.pdf> (21.01.2023)
- Mellbye, A., & Carter, T. (2017). Seafarers' depression and suicide. *International Maritime Health*, 68(2), Article 2. <https://doi.org/10.5603/IMH.2017.0020> (07.01.2023)
- Merchant fleet – UNCTAD Handbook of Statistics 2022. (2023).
<https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/> (12.01.2023)
- Meremees – Mereviki. (2021). <https://mereviki.vta.ee/mediawiki/index.php/Meremees>
(10.01.2023)
- Meremehe teenistusraamatu taotlemine. (2023). Politsei- ja Piirivalveamet.
<https://www.politsei.ee/et/juhend/meremehe-teenistusraamatu-taotlemine> (06.02.2023)
- Metskapten (1971). (2022). <https://www.efis.ee/et/filmiliigid/film/id/246/huvitavat-lugemist>
(20.01.2023)

Mitteresidendist meremehed saavad taotleda Eesti isikukoode | Transpordiamet. (2023).

<https://www.transpordiamet.ee/uudised/mitteresidendist-meremehed-saavad-taotleda-eesi-isikukoode> (29.03.2023)

MLC - Maritime Labour Convention, 2006. (2017).

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:92:0:::P92_SECTION:MLC_N1 (15.02.2023)

MSN 1868 (M) Amendment 1, (2022).

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1073235/Merchant_Shipping_Notice_1868__Amendment_1_.pdf (12.04.2023)

Obando-Rojas, B., Welsh, I., Bloor, M., Lane, T., Badigannavar, V., & Maguire, M. (2004). The Political Economy of Fraud in a Globalised Industry: The Case of Seafarers' Certifications. *The Sociological Review*, 52(3), 295–313. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2004.00481.x> (03.01.2023)

Oliver. (2016). Purjelaevade ajalugu—Esimestest paatidest tänapäevani. Purjetamine.com.

<https://www.purjetamine.com/purjelaevade-ajalugu-esimestest-paatidest-tanapaevani/> (10.01.2023)

Orav, Õ. (2003). Tallinnfilm I. Mängufilmid 1947-1976. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus.

Reederid | Transpordiamet. (2022). <https://www.transpordiamet.ee/reederid> (22.01.2023)

Reisilaevade ning 20-se ja suurema kogumahutavusega laevade miinimumkoosseisu määramise nõuded (2005) RTL 2002, 143, 2095. (2005).

<https://www.riigiteataja.ee/akt/229643?leiaKehtiv> (15.02.2023)

Resolution A.1047(27) Principles of minimum Safe Manning, (2011).

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/1047\(27\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/1047(27).pdf) (01.02.2023)

- Review of Maritime Transport. (2022). UNCTAD. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf (16.01.2023)
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2017). *The Geography of Transport Systems*, 4th Edition. New York: Routledge.
- Seaman's book. (2023). <https://www.kiwalicensing.com/services/merchant-marine/seaman%E2%80%99s-book> (06.02.2023)
- Shipping and World Trade: World Seaborne Trade. (2022). <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-world-seaborne-trade/> (03.01.2023)
- Shipping fleet statistics: 2021. (2022). GOV.UK. <https://www.gov.uk/government/statistics/shipping-fleet-statistics-2021/shipping-fleet-statistics-2021--2> (28.02.2023)
- Shipping trends at a glance. (2020). MarineTraffic Blog. <https://www.marinetraffic.com/blog/shipping-trends-at-a-glance/> (29.01.2023)
- SOLAS (1974) -. International Convention for the Safety of Life at Sea. International Maritime Organization (10.03.2023)
- Starr, M. (2022). Ancient Humans May Have Sailed The Mediterranean 450,000 Years Ago. ScienceAlert. <https://www.sciencealert.com/ancient-humans-may-have-sailed-the-mediterranean-450000-years-ago> (10.01.2023)
- STCW (1978) -. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. International Maritime Organization (20.03.2023)
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*, 3th Edition. London: Routledge.
- Toomits, T. (2017). Inimfaktori osakaalu reguleerivate ohutuslaste nõudmiste ja regulatsioonide mõju laevandusettevõtte tegevusele AS Cargohunters näitel. Tallinn: Eesti Mereakadeemia.

Torrey Canyon: The world's first major oil tanker disaster. (2019, October 3). SAFETY4SEA.

<https://safety4sea.com/cm-torrey-canyon-the-worlds-first-major-oil-tanker-disaster/>

(03.03.2023)

UK Flag Advantages. (2023). <https://www.ukshipregister.co.uk/about-us/uk-flag-advantages/>

(28.03.2023)

WHO: World Health Organisation. (2013). [https://www.un.org/youthenvoy/2013/09/who-world-](https://www.un.org/youthenvoy/2013/09/who-world-health-organisation/)

[health-organisation/](https://www.un.org/youthenvoy/2013/09/who-world-health-organisation/) (16.02.2023)

Why fly the Dutch flag? | NL Flag. (2023). <https://nlflag.nl/why-fly-dutch-flag> (08.01.2023)

Worldwide ship losses by vessel type. (2023). Statista.

<https://www.statista.com/statistics/236250/looses-of-ships-worldwide/> (06.05.2023)

Lisad

Lisa 1 – Intervjuu küsimused

- 1) Kuidas Teile tundub, kas projekt „Laevad Eesti lipu alla“ on realistlik?
- 2) Miks on juhtunud, et kaubalaevu enam Eesti lipu all sisuliselt ei ole?
- 3) Mida saaks Teie arvates muuta, et asi paraneks?
- 4) Kas mehitamisnõuded mingilgi määral mõjutavad laevade registreerimist Eesti lipu alla ehk kas laevaomaniku võib üldse mõjutada lipu valimisel riigi laevade mehitamisnõuded ning kogu sellega seonduvad protseduurid?
- 5) Kas saaksite võimalusel natuke selgitada protsessi, kuidas Eestis(Transpordiametis) üldsegi laevade miinimum koosseisu määramise protsess välja näeb? (Ehk siis IMO poolt väljastatud laevade ohutu mehitamise resolutsioon A.1047(27) tegelikkuses ei ütle mitu inimest peab laevas olema. See suuresti on sellepärast, kuna iga laev on täiesti erinev nii enda seadmete, sõidupiirkonna kui tuhande muu asja tõttu. Seetõttu on antud resolutsioonis suhteliselt ümmargune jutt. Kuid põhiline, mis resolutsioon ütleb, et administratsioon peab hindama ja väljastama vastava dokumendi võttes arvesse ka kõigi muid asjasse puutuvaid seadusi. Meresõiduohutuse seadus § 22 lg 3 ütleb, et Laeva ohutu mehitatuse tunnistuse väljastab Transpordiamet. Protsess saab alguse sellest, et laevaomanik peab kirjutama administratsiooni avalduse(laevaomaniku arvates vajalik personaali arv) ning siis hiljem juba tuleb ametnike poolt olukord hinnata ja väljastada ohutu mehitatuse tunnistus. Näiteks, siis et töö -ja puhkeaeg oleks korrektne. (vajadusel muidugi tuleb korrigeerida personaali arvu). Millest juhinduvad vastavad ametnikud, kui otsustavad, millised peavad olema erinevate laevade ja muude määruses loetletud tingimustele vastavad miinimumkoosseisud ja kui hästi need kriteeriumid sobivad meresõiduohutuse tagamiseks?
- 6) Transpordi ametilehel on kirjas, et tuleb ühendust võtta Transpordi ametiga, et ohutu mehitatuse tunnistust taotleda laevale, kuid pole isegi e-maili aadressi täpsustatud? Kas Teie arvates saaks asja natuke selgemaks muuta, mis oleks laevaomanikule lihtsam ja arusaadavam?

- 7) Kas Teie arvates võiks olla Eestil sarnaselt UK ja Hollandiga paremini koostatud (nõ 21. sajandile kohaselt mehitamise avaldus)?? (võrdleme neid Eesti omadega!!!)
- 8) Kas Saaksite võimaluse näidata milline näeb välja Transpordi ameti poolt väljastatud minimum safe manning Document? (näitan Teile võrdluseks Hollandi oma)
- 9) Kui teile sobiks, siis teeksime ühe väikese katse läbi? (kirjutame Googlisse lause „proposal minimum safe manning document Dutch(UK) ja (Estonia) !!!!)
- 10) (Arutame taotlemis protsessi!! Maksmine, vormi leidmine, kuhu saata, kuidas täita jne??)
- 11) Milla hakkab tööle Laevade infosüsteem? Kas Teile teadaolevalt peaksid kõik eelpool olevad probleemid parendatud?
- 12) Kas Eestis on mereharidus piisavalt heal tasemel, laevapere liikmete atraktiivsust laevanduse tööturul silmas pidades ? (Mida saaks vajadusel paremaks muuta?)
- 13) Hollandi ja Suurbritannia lipu all on üsnagi suur laevastik. Mis võiks olla nende edu saladus? (Eestil on iseenesest Hollandiga võrdsed võimalused, kuna mõlemad on Euroopa Liidu liikmed)
- 14) Panama lipp on endiselt maailma enim kantud lipp laevadel. Teame ka, et tegemist on mugavuslipu riigiga. Sellegi poolest, kas oleks midagi neilt ka Eestil õppida?
- 15) Kas teie arvates on Eestis mehitamisnõuded atraktiivsed laevaomanike jaoks?
- 16) Kas Teie arvates on üldse võimalik nõ normaalselt meremehel dokumente taotleda? (Enda kogemusest võin öelda, et dokumentide taotlemine on vägagi keeruline ülesanne). Välismaalastest meremeestele on olukord veel keerulisem.
- 17) Kuidas Teie arvates digitaliseeritus on integreeritud seoses laevade registreerimise ja mehitamisnõuetega?

18) Antud hetkel on küll võimalus interneti teel dokumente taotleda, kuid see on nii keeruline, et lihtsam juba kohapeale minna. Kas Teie arvates võiks meremeeste dokumentide taotlemine olla üheks kaalukausiks laevaomanikule lipuriigi valimisel?

19) Olles juba uurinud Kuidas Hollandis ja Suurbritannias meremeeste dokumentidega asjalood on, siis seal palju erinevusi. Näiteks on Hollandis administratsioon delegeerinud meremeeste dokumentatsiooni spetsiaalsete organisatsioonide kätte. Hollandis näiteks Kiwa. Kas Eestil võiks olla kasutusel sama süsteem? (See hõlbustab näiteks meremehe passi taotlemist või ka kinnituslehtede taotlemist. Näiteks mina, kes ma seilan Hollandi lipu all, ei pidanud Hollandi meremehe passi ja kinnituslehtede jaoks suurt midagi tegema. Andsin enda pildi firmale ja hiljem saadeti pass ja muud dokumendid laeva).

20) Kolmandatest riikidest tulevad meremehed, kes töötavad juhtkonna tasandil (magament level) peavad sooritama Ringkirja Us 03.11.2022 No. 17.1-1/14 nõudel eksami Transpordiametis, et asuda tööle Eesti lipu alla. Hollandis peavad vastava eksami tegema ainult kaptenid. Kas Eestis võiks sa see mõeldud olla ainult kaptenitele? (nõue tuleneb STCW koodeksi I/10.2 nõudest)

21) Kas just välismaalastega seotud komplikatsioonid võiks olla üks põhjustest, miks sisuliselt kaubalaevu ei ole Eesti lipu all? (näiteks kinnituslehtede taotlemine?)

23) Hollandis inspektorid lähtuvad laevale miinimum mehitamise sertifikaati välja andes seadustele „Seafarers act artiklile 5“ ja SOLAS konventsiooni peatükile V/14.2. Reaalsuse antud seaduste lõigud täpset informatsiooni ei anna. Samas saab laevaomanik ja ka inspektor lähtuda ohutu mehitamise taotluse vormist(mida esitab laevaomanik), millistele seadustele ja punktidele tugineda, kui administratsioon väljastab dokumendi. Kas meie administratsioonil on konkreetne juhised, millele tugineda?

24) Seafarers Act on läbivaadatud mehitamist käsitlevate õigusaktide juhend. Õigusaktide läbivaatamisega vastavalt STCW konventsiooni muudatused on selle sisusse tehtud palju muudatusi. See on juhend, mis on kirjutatud laevaoperaatoritele, meremeestele ja vastavatele asutustele, kus selgitatakse neid muudatusi rakendamisest perspektiivist lähtuvalt. Juhend on jaotatud mitmeks võtmeteemaks, mis toimivad ühise lõimena seaduse ning selle aluseks olevate

määruste ja regulatsioonide kaudu. Kas Eestis võiks olla ka selline kokkuvõttev seadus, millest oleks laevaomanikel väga hea ülevaade Eesti mehitamisnõuetest?

25) Näiteks on hollandi Seafarers act-is välja toodud väga palju erinevaid ametikohti laeval. Eestis on neid palju vähem. Kas võiks Hollandi eeskujul olla ka rohkem Eestis ametikohti laeval?

26) Hollandis ei ole meresõidupraktika tõend kohustuslik? Kas Võiks ka Eestis ainult SB piisata?

27) Nii UK kui Holland võimaldab odavamalt ning lihtsamalt taotleda sõsarlaevadele vastavat dokumenti? Kas ka Eesti võimaldab seda?

28) Kas Teie arvates saaks üldiselt Eesti seadusandlust parandada, mis on seotud laevandusega? Näiteks on veel mitmeid kehtivaid seadusi, kus on kirjas veel VTA, mitte Transpordiamet. See justkui ei ole hea mereriigi tunnus.

29) Viimane küsimus/punkt Teie mõtted, seoses laevade mehitamisega Eestis kui mereriigis!? (Loodetavasti saate midagi viimase vastusena lisada, mida ma ei osanud küsida, mis võiks aidata Eesti kui mereriigi mehitamisnõudeid parendada!)

Lisa 2 – Küsimustik laevandusfirmale Spliethoff Group

- 1) Why Spliethoff is sailing under Dutch flag? Why not FOC like Panama?
- 2) The Netherlands has quite some ships. Why do You think the Dutch flag is successful?
- 3) Is vessels manning requirements important thing for ships owner when choosing flag state?
- 4) Is it easy, comparing to other flag states, for company to arrange all necessary document for seafarers under Dutch flag?
- 5) How do you feel about digitalisation when applying for seafarers' documents? Is it possible this can have a negative effect as well?
- 6) How is the process of applying documents for seafarers generally? Do you think it is fast and clear?
- 7) Can you explain me little bit how is the process is when ships owner wants to man the vessel under the Dutch flag?(Basically ships owner must apply from administration this certificate. But first the owner is making proposal for administration about number of personnel and then somebody from administration must assess it and confirm it!?)
- 8) The PRINCIPLES OF MINIMUM SAFE MANNING Resolution A.1047(27) does not say exactly how many persons needs to be on board(there more like round talk). It has to be assessed because every vessel is different. Do You think Dutch administration has competent persons to do so?
- 9) Are the personnel from Dutch administration helpful? Generally, do you think the way Dutch administration works is good?
- 10) In Your opinion, is there enough competent personnel?

- 11) Is it good system that administration has delegate some duty's for special organization such as Kiwa? Is it making life simpler and faster?(for example in Estonia there is no such system)
- 12) Is it important that for ships owner it would easy to hire seafarers from EU/non-EU countries? Is it easy under Dutch flag?
- 13) For example, is it important that you can apply SB for non-Dutch seafarer without that he or she must visit administration office? In Estonia, for instance it is not possible! We even have to give fingerprint to apply SB.
- 14) I assume that Spliethoff and other ships owners under Dutch flag have good relationship with administration. How important it is to have good relationship with administration?
- 15) Can You please name at least 5 things which makes Dutch flag desirable? (hopefully at least one thing is about manning the vessel)

Lisa 3 – Suurbritannia minimaalse ohutu mehitatuse tunnistuse avaldus

MSF 4227 REV 01/23



APPLICATION FOR A MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

SMD

The Merchant Shipping (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) Regulations 2022 specify the current requirements for safe manning of Ships over 500GT and you are advised to read these and the advice given in [MSN 1877 \(M\) Amendment 2](#), [MSN 1841 \(M\) Amendment 1](#), [MSN 1846 \(M\) Amendment 1](#), [IMO Resolution IMO A.1047\(27\) Principles of minimum Safe Manning](#) and [SOLAS chapter V](#) before completing this application.

PLEASE USE BLOCK CAPITALS

1. DETAILS OF THE VESSEL'S OPERATOR (this will appear on the Safe Manning Document)

Operating Company Name	
------------------------	--

2. APPLICANT'S DETAILS

Contact Name	
Contact Email address	
Contact Telephone Number (including international dialling code)	
Postal Address (including postcode and country)	

3. VESSEL DETAILS

Name of ship		IMO number	
Port of registry		Official number	
Year of build		Gross Tonnage	
Type of ship:			
Principal Dimensions (LOA x B x Draught):			
Unusual characteristics / features of ship:			

4. TYPE OF APPLICATION (please tick ✓ one option)

New Ship	<input type="checkbox"/>
If so, please give the date of registration with UK flag:	
Sister Ship (Please give sister ship details below)	<input type="checkbox"/>
Vessel Name:	
IMO number:	

5. PARTICULARS OF THE SHIP *Delete as appropriate

Max summer deadweight		Auto Steering	Yes / No *
Details of hatch covers			
External communications (tick as appropriate)	W/T	R/T	VHF
Details of internal communications			

LSA class		Number of Lifeboats	
Area of Operations (tick as appropriate)	Near-Coastal (UK)	Number of ILRs	
	Unlimited	Number of ILR Davits	
Number of Passengers		Number of Rescue Boats	

Restricted conditions (please specify)

Bow thruster	Yes / No *	Stern thruster	Yes / No *
CP propeller	Yes / No *	Number of engine room spaces	
Number of main engines		Registered power per engine (kW)	
Type of engines		Steam boilers	None / Auto / Manual *
High bilge alarm system	Yes / No *	Bridge Control	Yes / No *
Unattended Machinery Space (UMS) Certificate	Yes / No *	Engine-room fire detection fitted	Yes / No *

Details of engine-room / bridge communication system

Does the vessel hold any exemption from statutory requirements? Please provide details below	Yes / No *

Does the vessel intend to apply for any exemption from statutory requirements? Please provide details below	Yes / No *

6. INTENDED SERVICE

Please give details of the intended nature of service of the ship

7. MANNING SYSTEM

Please give details of the type of manning system i.e. Conventional, General Purpose, Share System, Interdepartmental Flexibility or other

8. MANNING PROPOSAL

Please submit your proposal for the safe manning of the above ship in the table below. (The tables in [Annexes A and B of MSN 1868 \(M\) Amendment 1](#) provide guidance on the numbers of certificated deck and engineer officers appropriate to different sizes of ships, tonnages and trading areas).

	Near-Coastal area*		Unlimited area	
	STCW Regulation	Number of crew	STCW Regulation	Number of crew
Master				
Chief Mate				
OOW (Deck)				
Navigational Watch Rating				
Chief Engineer				
Second Engineer				
OOW (Engineer)				
Engine Watch Rating				
Cook				
Doctor				
Other (Specify):				

Total number of minimum crew:

* Near-Coastal - within 150 miles from a safe haven in the UK or 30 miles from a safe haven in Eire.

9. SUPPLEMENTARY INFORMATION

[MSN1868 \(M\) Amendment 1](#) must be read in conjunction with the details required in this section. This section of the form is to be used by owners and managing operators as guidance in the assessment of proposed safe manning levels, especially in relation to paragraphs 2.2 and 2.3 (additional sheets should be attached if the space provided is insufficient)

Describe anticipated trade or trades:

Describe anticipated length and nature of voyages (Frequency of port calls):

Describe the anticipated geographical trade areas:

Please detail how the following capabilities will be covered:

1. **Maintain a safe bridge watch at sea in accordance with Regulation VIII/2 of STCW 1978 as amended which includes general surveillance of the vessel** (*Delete as appropriate)

Which watch system will be adopted?	Two / Three *
Will the Master undertake a navigational watch?	Yes / No *
Will the Master be required to undertake his/her own pilotage?	Yes / No *
Are office to ship communications handled only by the Master?	Yes / No *
What is the communication system between bridge & watch rating?	

2. **Moor and unmoor the vessel effectively and safely**

Are self-tension mooring winches fitted to the vessel?	Yes / No *
--	------------

Detail mooring station equipment and manning requirements for peak workload situation:

Forward:	
Aft:	

3. **Operate and, when practicable, maintain efficiently, all watertight closing arrangements, fire equipment and life-saving appliances provided, including the ability to muster and disembark passengers and non-essential personnel (as appropriate), and mount an effective damage control party**

Is the vessel fitted with an accommodation fire detection system?	Yes / No *
Are fire pumps started remotely?	Yes / No *
Who is responsible for equipment maintenance?	

Describe the lifeboat and rescue boat launching systems (as appropriate)

State how fire/damage control/LSA requirements are covered

4. Manage the safety functions of the vessel at sea, when not under way

Does the vessel have DP capability?	Yes / No *
-------------------------------------	------------

5. Maintain a safe engineering watch at sea in accordance with Regulation VIII/2 of STCW 78 as amended, and also maintain general surveillance of spaces containing main propulsion and auxiliary machinery

Will a watch system be adopted?	Yes / No *
Which watch system will be adopted?	TWO / THREE*
Is there a UMS Certificate in operation?	Yes / No *
Are all machinery spaces covered by a fire detection system?	Yes / No *
Are all machinery spaces covered by a bilge alarm system?	Yes / No *
Will the Chief Engineer undertake a watch?	Yes / No *
Can emergency steering be engaged by one person?	Yes / No *
How will the engineer watch rating duties be covered?	

6. Operate and maintain in a safe condition, the main propulsion and auxiliary machinery to enable the ship to overcome the foreseeable perils of the voyage, and maintain the safety arrangements and cleanliness of machinery spaces to minimise the risk of fire

Who will undertake machinery space cleaning?	
Who will assist in the event of breakdowns and major maintenance (Overhauling M/E units)?	

7. Provide for medical care onboard

How is the provision satisfied?

8. Maintain a safe radio watch in accordance with 1974 SOLAS and ITU Regulations, as amended

What is the radio equipment maintenance agreement?	Onboard / Shore based *
Who will be the primary GMDSS operator?	

9. Maintain the precautions and safeguards necessary to protect the marine environment in accordance with MARPOL 73/78, as amended

What personnel are necessary to cover the vessels SOPEP requirements?

10. Maintain safety in all ship operations whilst in port

What cargo handling gear is fitted to the vessel and who operates it?

Who undertakes hold/tank cleaning?

11. Ships Cook

Will a certificated ships cook be carried?	Yes / No *
If not, how will the cooking duties be covered?	

12. Ships Doctor

With respect to the M.S. (Ships Doctors) MSN 1841 (M) state compliance (as appropriate):

(Any ship carrying 100 or more persons on an international voyage of 72 hours duration or longer must carry a medical practitioner (referred to in this notice as a "ship's doctor". There is no provision for the granting of exemptions from the requirement to carry a ship's doctor).

13. Hours of Work Provision

Please provide an explanation of how the proposed manning level takes account of the requirements contained in the M.S. (Safe Manning, Hours of Work and Watchkeeping) Regulations 2002 as amended, need to be read together with the MSN 1877 (M), as amended, as this MSN sets out some of the details, standards and formalities which must be observed in order to comply with the legal obligations under the Regulations ensuring that the working arrangements allow for sufficient rest periods to avoid fatigue:

--

10. PLANS SUBMITTED WITH THIS APPLICATION (tick ✓ as appropriate)

Fire	Mooring & equipment	Escape (Passenger ships only)
Schedule of duties	General arrangement	Engine room arrangement

11. DECLARATION (The maximum penalty for a false declaration is £5,000)

I declare that to the best of my knowledge, the particulars given by me on this form are correct.			
Signed		Date	

Please see next page for payment section and where to send your completed application.

12. PAYMENT

You must ensure you pay the appropriate fee (as laid down in the current Merchant Shipping Fees Regulations).

Payment should be made in pounds sterling (£) by BACS transfer or debit/credit card via online payment facility **Gov.uk Pay**. We are unable to accept cheques, postal orders, banker's drafts or cash.

The fee for a New Ship application is £199. The fee for a Sister Ship application is £83.

Please tick (✓) below to indicate how you are paying for your application.

Gov.UK Pay (online debit/credit card) – please pay using one of the two links below:

New Ship application - £199

<https://www.gov.uk/payments/seafarer-training-courses/application-for-safe-manning-document>

Sister Ship application - £83

<https://www.gov.uk/payments/seafarer-training-courses/application-for-safe-manning-document-sister-ship>

If you wish to pay by BACS transfer, please email seafarer.finance@mcqa.gov.uk for our bank details.

OR for companies with MCA rolling accounts:

Please withdraw the appropriate fee from our rolling account:

Reference:

Company Stamp:
(for rolling account only)

13. SUBMITTING YOUR APPLICATION

Please submit the completed application form and any additional plans or information to the Safe Manning team by email: safemanning@mcqa.gov.uk

Lisa 4 - Madalmaade minimaalse ohutu mehitatuse tunnistuse avaldus



Human Environment and Transport
Inspectorate
Ministry of Infrastructure
and Water Management

Application Assessment of manning proposal for seagoing vessels

You can use this form to have your manning plan approved.

Incomplete or incorrectly filled out forms (including absence of additional documents) will not be processed.

The complete filled in form can be send to nsi@ilent.nl or send to

Inspectie Leefomgeving en Transport / Scheepvaart
P.O. Box 16191, 2500 BD Den Haag

Additional information
088 489 00 00 | www.ilent.nl

1 Details ship manager

1.1	Name/trade name of ship manager	<input type="text"/>
1.2	Who is responsible for the manning plan?	<input type="text"/>
1.3	Chamber of Commerce number	<input type="text"/>
1.4	Business address	<input type="text"/>
1.5	Postcode and city	<input type="text"/>
1.6	Contact person	<input type="text"/>
1.7	Telephone number(s)	<input type="text"/>
1.8	E-mail address	<input type="text"/>
1.9	Correspondence address (if different from Business address)	<input type="text"/>
1.10	Postcode and city	<input type="text"/>

> Complete paragraph 2 only if the invoice is not paid by the ship manager

2 Information about the party paying the fees

2.1	Name/trade name	<input type="text"/>
2.2	Chamber of Commerce number	<input type="text"/>
2.3	Address	<input type="text"/>
2.4	Postcode and city	<input type="text"/>

Application

Assessment of manning proposal for seagoing vessels
Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and Water Management

3

Details vessel

3.1	Name vessel and IMO number	<input type="text"/>	<input type="text"/>
3.2	Type of vessel and construction year	<input type="text"/>	<input type="text"/>
3.3	Shipyard and construction number (in the case of new construction or registration of the vessel in the Netherlands)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
3.4	Gross tonnage (GT)	<input type="text"/>	
3.5	Propulsion power (kW)	<input type="text"/>	
3.6	Number of auxiliary engines and total power (kW)	<input type="text"/>	<input type="text"/>
3.7	Is the vessel set up and equipped for unmanned engine room watch?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	

4

Crew composition

	Composition 1	Composition 2	Composition 3
4.1	Crew composition		
	Desired trading area		
	<input type="checkbox"/> Continuous sailing <input type="checkbox"/> Continuous sailing <input type="checkbox"/> Continuous sailing		
	<input type="checkbox"/> Non-continuous sailing <input type="checkbox"/> Non-continuous sailing <input type="checkbox"/> Non-continuous sailing		
	Number	Number	Number
	Captain near coastal voyages		
	Chief mate		
	Chief mate near coastal voyages		
	Officer in charge of a navigational watch		
	Chief engineer		
	Second engineer		
	Officer in charge of an engineering watch		
	Officer in charge of an engineering watch near coastal voyages		
	First maritime officer (First MAROF)		
	Maritime officer (MAROF) watch		
	Rating forming part of an engineering watch		
	Rating		
	Chief cook		
	Physician		
4.2	Were there discussions with the captain(s) or other maritime staff in your company in drawing up the proposed composition?		
	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No		

Application

Assessment of manning proposal for seagoing vessels
Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and Water Management

5 Details operations

- 5.1 Carries the ship cargo? Yes No (Continue with heading 6)
- 5.2 For what type of cargo is the vessel designed?
- 5.3 Provide a brief description of the cargo part of the vessel (such as the number of holds, operation of hatches, between-decks and the vessel's own loading gear)
- 5.4 What duties do the ship personnel fulfil with respect to the cargo handling (for example, securing the cargo, cleaning the holds, etc.) (If you outsource one of these duties to a third party, you must send a copy of the contract)

6 Division of labour

> The answers to questions 6.1 and 6.2 may also be submitted as an enclosure if the answer space on this form is not sufficient or if the answers to the questions have already been described in another way.

- 6.1 Provide a description of how the duties are divided among the positions (see question 4.1) if the vessel is moored (Also take into account the handling of supporting tugboats)
- 6.2 Provide a description of how the duties are divided among the positions (see question 4.1) during bunkering operations
- > In the case of vessels subject to ISM, the ISM procedure for bunkering operations may be submitted
- 6.3 Have security duties been taken into account? (Only applies for vessels subject to ISPS) Yes No N/A
- 6.4 Do you comply with the supplemental training requirements referred to in section 18.3.3 of the HSC code? (Only applies for High Speed Craft (HSC) vessels, see explanation on page 8) Yes No N/A

Application

Assessment of manning proposal for seagoing vessels
Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and Water Management

- 6.5 Indicate which officers and other staff members of passenger ships and RORO passenger ships comply with the STCW training requirements.
(Only applies for passenger ships and RORO passenger ships, see explanation on page 9)

Article number of the Ships Manning Act	Training name	Number of officers (as stated in the alarm list) that comply with the STCW training requirements	Number of other staff members (such as ratings)
Art. 87 STCW-VI/1 §2	Basic Safety Training		
Art. 88 STCW-VI/2 §1	Proficiency in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats		
Art. 89 STCW-VI/2 §2	Training Proficiency in fast rescue boats		
Art. 90 STCW VI/3	Training Advanced fire fighting		
Art. 91 clause 1 for NL maritime personnel 92/29/EC for EC maritime personnel STCW VI/4 §1 for non-EU maritime personnel	Training Medical Care at Sea, limited		
Art. 91 clause 2 for NL maritime personnel 92/29/EC for EC maritime personnel STCW VI/4 §2 for non-EU maritime personnel	Training Medical Care at Sea, unlimited		
Art. 74 STCW V/3 §4	Training crowd management in emergency situations on board passenger ships		
Art. 79 STCW V/2 §4	Training crowd management in emergency situations on board RORO passenger ships		
Art. 76 STCW V/3 §6	Training hotel staff on passenger ships		
Art. 81 STCW V/2 §6	Training hotel staff on RORO passenger ships		
Art. 77 STCW V/3 §7	Training passenger safety		
Art. 82 STCW V/2 §7	Training passenger safety, cargo safety and hull integrity on RORO passenger ships		
Art. 78 STCW V/3 §8	Training crisis management and human behaviour		
Art. 83 STCW V/2 §8	Training crisis management and human behaviour		

Application

Assessment of manning proposal for seagoing vessels
Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and Water Management

7

Labour-saving measures

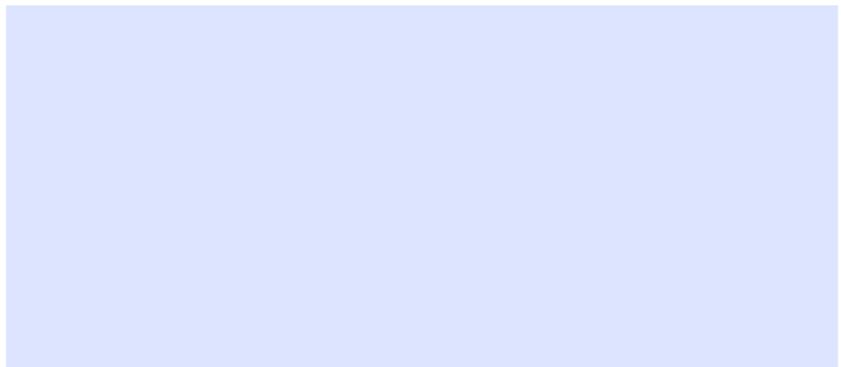
- 7.1 What major labour-saving measures and/or working methods have been implemented with respect to cargo handling, mooring/unmooring, the auxiliary system, maintenance and ship management?



- 7.2 Has the onboard workload been decreased due to a specific organisation by the ship manager?

Yes No

If yes, explain how this decreased workload has been achieved

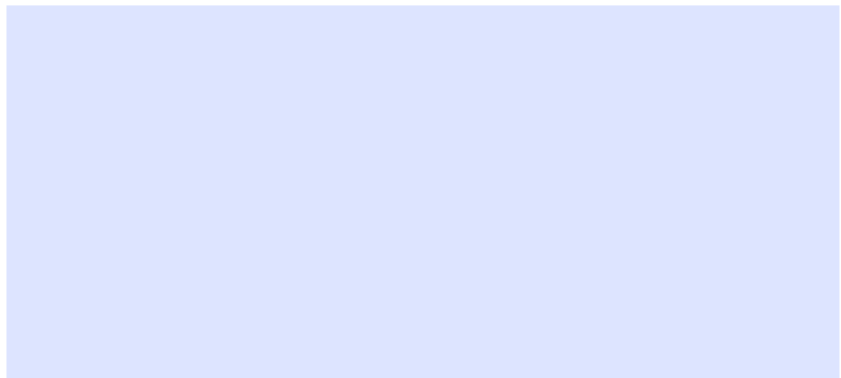


8

Process agreements between the ship manager and the captain

> In the assessment of the ship personnel plan, the Inspectorate will focus less on the operational data if good process agreements between the ship manager and the captain(s) offer sufficient guarantees for adequate manning.

- 8.1 Describe the responsibilities of the ship manager and the captain(s) and the process agreements over the mutual obligations between the ship manager and the captain(s) (see Article 12 of the Ships Manning Act)



Application

Assessment of manning proposal for seagoing vessels
Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and Water Management

8.2 Describe the way in which the ship manager indicates to the captain(s) the captain's responsibility to ensure sufficient ship personnel for his duty (see Article 4 of the Ships Manning Act)

8.3 Describe how the ship manager ensures that the captain(s) have the resources to carry out the responsibility described in question 8.1 (see Article 3, clause 2, of the Ships Manning Act)

8.4 Describe the communication/ consultation structure between the ship manager and the captain(s)

Application

Assessment of manning proposal for seagoing vessels
Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and Water Management

8.5 Who is responsible (in the ship manager's organisation) for the communication/consultation structure between the ship manager and captain(s)?

Name:

Position:

Telephonenumber(s):

Telephone outside of office hours:

Fax number:

E-mailaddress:

9

Enclosures

9.1 Submit the following enclosures

- Alarmrol / Musterlist and emergency instructions

> The alarm list must describe the following division of duties among the positions on board the vessel:

- In the case of fire on board the vessel
- In the case of rescuing a man overboard
- In the case of abandoning the vessel

10

Signature

10.1 Location and date

10.2 Signature

> If, after the ship personnel plan has been approved, you wish to receive a manning certificate, you must submit a separate request using the form "Request for additional certificates for merchant shipping vessel"



Human Environment and Transport
Inspectorate
Ministry of Infrastructure
and Water Management

Explanation

Application Assessment of manning proposal for seagoing vessels

Additional information

088 489 00 00 | www.ilent.nl

1 General

The manning system introduced in the Ships Manning Act sets out that the responsibility for manning a vessel initially lies with the ship manager. The inspector general takes a decision on each ship personnel plan submitted by the ship manager. A manning certificate will be issued if the inspector general believes that the manning plan proposed by the ship manager guarantees a safe and environmentally responsible voyage, does not exceed the applicable standards for labour and rest times and also complies with the provisions of Article 4 of the Ships Manning Act.

2 Explanation for the questions

Question 1.1

The ship manager is the natural person or legal entity which, acting from an office of a maritime shipping company in the Netherlands, is responsible for the daily management of the vessel and also the people who, as members of a partnership, manage a fishing vessel.

Question 4.1

The proposed crew composition must be sufficient to perform in a safe and environmentally responsible manner all the activities that structurally occur in the operations of the shipping company, taking into account the legal standards for rest times.

A safe and environmentally responsible voyage encompasses, but is not limited to: being able to comply with all legal requirements, such as: placing a watch; maintaining and regularly testing safety measures/equipment and systems; organising safety exercises; taking care of the cargo; setting up a safety board; performing administrative duties such as carefully keeping logbooks, ensuring that maps and nautical publications are kept up to date, drawing up and/or checking stowing plans and stability calculations, compiling ship statements, stock

management, maintenance management, harbour-related administrative tasks, ISM-related administrative tasks, etc., being able to resolve alarms and disruptions that arise, monitoring and taking care of the technical systems and the catering (maintaining/taking care of the stocks, meal preparation, hygiene, etc.). Compare also to IMO Resolution A.890(21) and A.955(23), Principles of Safe Manning. If you want more than three crew compositions, you must enclose a second ship personnel plan. However, you only need to fill in question 3.1 and sections 4 and 6 in this second ship personnel plan.

Question 6.4

A "High Speed Craft" (HSC) is a vessel that is able to move forward at a speed in metres per second that is equal or greater than 3.7 times the displacement on the design water line in cubic metres, to the power of 0.1667.

Question 6.5

The Royal Dutch Shipowners Association (KVRN) has drawn up a convenient guide (KVRN Training Guide for Seafarers) to provide support in determining which positions and duties require specific training. In answering this question, a distinction should be made between the officers and the other staff on board (such as mates and hotel staff). The plan should indicate which officers must comply with which STCW training requirements. For the other staff, it must be indicated how many staff members on board must comply with specific training requirements (only a number needs to be provided for this). These numbers can be derived from the vessel's alarm list.

Application

Assessment of manning proposal for seagoing vessels
Human Environment and Transport Inspectorate
Ministry of Infrastructure and Water Management

Question 8.1

In the assessment of these process agreements (such as ISM procedures), the Transport and Water Management Inspectorate will determine whether the ship manager is sufficiently actively involved in making clear to the captains that they are expected to fulfil their legal obligations. In providing information, it will be specifically emphasised that certain circumstances may require more ship personnel than indicated on the manning certificate.

3 Trading areas

Code Description

1	Unrestricted
2	(200) Coastal waters, whereby the distance to the nearest port and the offshore distance does not exceed 200 nautical miles.
3	(30) Coastal waters whereby the offshore distance does not exceed 30 nautical miles and the sailingtime from safe harbour or anchorage shall be within 6 hours.
4	(30) Coastal waters whereby the offshore distance does not exceed 30 nautical miles and the sailingtime from the port of operation, mentioned on the safe manning certificate, shall be within 12 hours and shall not be more than 6 hours from a port of refuge.
5	(15) Coastal waters whereby the offshore distance does not exceed 15 nautical miles and the sailingtime from safe harbour or anchorage shall be within 6 hours.
6	(15) Coastal waters whereby the offshore distance does not exceed 15 nautical miles and the sailingtime from the port of operation, mentioned on the safe manning certificate, shall be within 12 hours and shall not be more than 6 hours from a port of refuge.
7	(5) Coastal waters whereby the offshore distance does not exceed 5 nautical miles and the sailingtime from the port of operation, mentioned on the safe manning certificate, shall be within 12 hours and shall not be more than 6 hours from a port of refuge.
8	(5) Coastal waters whereby the offshore distance does not exceed 5 nautical miles and the sailingtime from safe harbour or anchorage shall be within 6 hours.



Code Description

9	(KINZ) Short international voyage, in the North Sea and English Channel south of a line from Newcastle and Elbe and north of a line from Dover to Calais.
10	(KIPCHI) Poole Guernsey to jersey v.v.
11	(GERSHAL) Over the Netherlands and German Shallows to the estuaries of the rivers Weser and Elbe.
12	Short international voyage.

13	(DV) From the Vlie along the Netherlands - and German Frisian Islands to the estuaries of the rivers Weser, Elbe and Eider, through the North Baltic seacanal to the Baltic Sea as far as the line Stralsund - Trelleborg, as well as through the Sounds and the Belts to the Kattegat as far as the line Greena - Kullen.
14	(VZ, VO, VD) Vlissingen/Zeebrugge or Vlissingen/Oostende or Vlissingen/Dunkirk:
15	(I) From the estuaries of the river Eems along the low waterline at the North Sea beach of the West German Frisian Islands to the east point of Spiekeroog - Harlebuoy - lightvessel Weser - lightvessel Elbe I - and the estuary of the river Elbe to Brunsbuttel, as far as the red buoyline. The North-Baltic Sea channel - the Kielerfjord - the western Baltic sea, Belten and Sont as far as the line Greena-Kullen in the North and the line 10 sea-miles outside the Capes in the East.
16	(II) Coastal waters, 25 sea-miles out of Belgium, Netherlands and German coast from Nieuwpoort to the estuaries of the rivers Elbe and Eider, through the North-Baltic Sea Canal to the Baltic Sea, Belten, Sont and Kattegat in the north to the line Skagen - Gothenborg, and in the east Simrishamn - east coast Bornholm Greifswald, and 25 sea-miles around Bornholm.
17	(III limited) Coastal waters, 30 sea-miles out of the European coasts of the following areas: Northsea; Northerly limited by parallel 53° N and Southerly limited from the line Dover to Calais. The Baltic Sea; the North Sea up to 63° 30' N (not more than 25 sea-miles out of the Norwegian coast) - 61° N, 1° W - the line which connects Strathie Head with Barony Point - Mull - East coast of Colonsay - Islay (Ardmore Point) - Inishoven Head (North Ireland) and from Old Head of Kinsale (South Ireland) to 48° N, 6° W (about 25 sea-miles west from Pointe du Raz) to South Bank of Gironde (45° 30' N, 2° 3' W) and the Mediterranean Sea.
18	(3) The Baltic Sea; the North Sea up to 63° 30' N (not more than 25 sea-miles out of the Norwegian coast) - 61° N, 1° W - the line which connects Strathie Head with Barony Point - Mull - East coast of Colonsay - Islay (Ardmore Point) - Inishoven Head (North Ireland) and from Old Head of Kinsale (South Ireland) to 48° N, 6° W (about 25 sea-miles west from Pointe du Raz) to South Bank of Gironde (45° 30' N, 2° 3' W) and the Mediterranean Sea.
19	Short international voyage. North Sea and English Channel Service between limits of Newcastle to River Elbe and Dover to Calais. English Channel Service between limits of Dover to Calais and Ile d'Quessant to Isles of Scilly. Irish Sea Service, between the limits of Cork to Isles of Scilly and Ratlin Island to Mull of Kintyre.



Lisa 4 – Lipuriigi edukuse tabel

2022/2023 Flag State Performance Table

 indicates that flag State has an ICS member national shipowners association
 squares suggest positive performance indicators

	Port State Control						Ratification of Conventions						RO Code	Age	Reports	IMO			
	Paris MOU White List	Not on Paris MOU Black List	Tokyo MOU White List	Not on Tokyo MOU Black List	USCG Qualship 21	USCG Target List (safety)	SOLAS 74 (and 88 Protocol)	MARPOL including Annexes I - II	MARPOL Annexes III - VI	LL 66 (and 88 Protocol)	STOW 78	ILO MLC	CLC/FUND 92	Recognized Organizations	Low Average Age (Ship Numbers)	On latest STCW 95 White List	Completed full ILO Reports	IMO Meetings Attendance	IMO Audit Scheme
Estonia																			
Netherlands																			
United Kingdom																			

2021/2022 Flag State Performance Table

 indicates that flag State has an ICS member national shipowners association
 squares suggest positive performance indicators

	Port State Control						Ratification of Conventions						RO Code	Age	Reports	IMO			
	Paris MOU White List	Not on Paris MOU Black List	Tokyo MOU White List	Not on Tokyo MOU Black List	USCG Qualship 21	USCG Target List (safety)	SOLAS 74 (and 88 Protocol)	MARPOL including Annexes I - II	MARPOL Annexes III - VI	LL 66 (and 88 Protocol)	STOW 78	ILO MLC	CLC/FUND 92	Recognized Organizations	Low Average Age (Ship Numbers)	On latest STCW 95 White List	Completed full ILO Reports	IMO Meetings Attendance	IMO Audit Scheme
Estonia																			
Netherlands																			
United Kingdom																			

Lisa 5 – Suurbritannia meretöolepingu vorm

MODEL FORMAT FOR A SEAFARER EMPLOYMENT AGREEMENT

This Agreement is between:-

(1).....

(insert Seafarer's full name) hereinafter called the Seafarer

..... *(insert date of birth or age (see Note 1)*

.....*(insert place of birth – town and country)*

AND

(2)

.....
(insert name of Shipowner or Employer* as appropriate - see Note 2) hereinafter called the shipowner* / employer**

OF.....

.....
(insert full address of Shipowner or Employer* as appropriate)*

****ADDITIONALLY (WHERE THE SEAFARER IS EMPLOYED AND THE SHIPOWNER IS NOT THE EMPLOYER OF THE SEAFARER) THE FOLLOWING IS TO BE COMPLETED BY THE SHIPOWNER (Note this should be deleted where the shipowner is the employer***

***3. I / We**

(insert Shipowner's name)

OF

.....
(insert Shipowner's full address)*

* Delete if not applicable

hereby guarantee that in the event of the employer named at (2) above failing, for whatever reason, to meet its obligations to the seafarer named at (1) above under the terms of this Seafarer Employment Agreement I / We* as shipowner(s) undertake to meet those obligations to that seafarer [and at no cost to that seafarer].

Capacity in which seafarer is to be employed

The capacity in which you are initially employed is *(insert capacity)(see Note 3)*

Place of Work

You will be employed on [ship name*] [any vessel owned, managed or chartered by the shipowner*. (see Note 4)] * Delete whichever is not applicable

Wages

Your wages will be (insert amount and currency) per week*/month*/year* (delete as appropriate) (or insert formula for determining wages - see Note 5)

Means of payment of Wages

Your wages will be payable by..... [insert method of payment] at weekly*/monthly* (delete as appropriate) intervals on the[insert number] day of each week*/month* (delete as appropriate)
[Overtime hours i.e. hours worked outside of normal **hours of work** will be paid at a rate of(insert overtime rate)] (Delete this sentence if not applicable)

Paid Leave

You are entitled to take(insert number) (see Note 6) working days as paid leave in each year of employment. [You will be paid your normal basic wages during such leave.]

If your employment commenced or terminates part way through the holiday year, your entitlement to paid annual leave will be assessed on a pro rata basis. Deductions from final salary due to you on termination of employment will be made in respect of any paid annual leave taken in excess of your entitlement.

You will be entitled to payment in lieu of paid leave accrued but not taken at the date of termination of employment.

Notice of Termination of Employment (Delete whichever is not applicable) (See Note 7)

(a) Definite Period Agreement

Your employment is for a period commencing on[insert date] and ending on [insert date] unless it is terminated for justified reasons in advance of this point or the ship is at sea at that time in which event it will continue until its arrival in port at which point it will terminate.

OR

(b) Indefinite Agreement

The length of notice which you are obliged to give to terminate your employment is [insert notice period which is to be not less than seven days].

The length of notice which you are entitled to receive from the shipowner to terminate your employment is [insert notice period which is to be not less than seven days].

OR

(c) Voyage Agreement

Your employment is for the length of the voyage of [ship] commencing on[insert date] from the port of.....[insert name of port] until[insert date] or [its arrival in the port of[insert name of port]] at which point it will terminate, unless it is terminated for justified reasons in advance of this point.

Health and Social Security Protection Benefits (see Notes 8 and 9)

If you become sick or injured while on a voyage, you will be paid your normal basic wages until you have been repatriated in accordance with the repatriation provisions set out below. After you have been repatriated you will be paid your normal basic wages excluding bonuses up to a maximum ofweeks [insert number which shall be 16 or above] less the amount of any Statutory Sick Pay or Social Security Sickness Benefit to which you may be entitled.

If you require medical care while you are on-board this will be provided free of charge, including access to necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and medical information and expertise. Where practicable and appropriate, you will be given leave to visit a qualified medical doctor or dentists in ports of call for the purpose of obtaining treatment.

In the event of sickness or incapacity, you will be provided with medical care, including medical treatment and the supply of necessary medicines and therapeutic devices and board and lodging away from home until your recovery or until your sickness or incapacity has been declared of a permanent character, subject to a maximum period of.....weeks[insert number which shall be 16 or above]. In addition the shipowner will return your property left on board to you or your next of kin.

In the event of your death occurring on board or ashore during a voyage, the shipowner will meet the cost of burial expenses, or cremation where appropriate or required by local legislation, and will return your property left on board to your next of kin.

Compensation in respect of loss of personal property as a result of the loss or foundering of the vessel

Where you lose personal property, as a result of the vessel on which you are serving foundering or being lost, the shipowner will pay compensation up to a maximum of (insert amount).

Repatriation (see Note 10)

You will be entitled to repatriation, at the expense of the shipowner, if you are away from your country of residence when this agreement is terminated:-

- by the shipowner
- by you in the event of illness or injury or other medical condition requiring your repatriation, the event that the ship is proceeding to a Warlike Operations Area or the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement.

- in circumstances where you are no longer able to carry out your duties under this agreement or cannot be expected to do so e.g. shipwreck, the sale of your ship or a change in your ship's registration.

The entitlement to repatriation entails transport by(*insert means of transport*) to.....(*insert place name or country*):.

NOTE - You may not be entitled to repatriation at the expense of the shipowner in circumstances where you have been dismissed for serious misconduct. In such circumstances the shipowner will still be liable to repatriate you but is entitled to recover from any wages due to you the cost of doing so.

Maximum duration of service periods after which you are entitled to repatriation

The maximum period of service following which you will be entitled to repatriation at no cost to you isweeks (*insert number of weeks*) (See Note 11)

Applicable Collective Bargaining Agreement(s)(*delete if not applicable*)(*see Note 12*)

Your employment will also be subject to the collective bargaining agreement(s) entered into on.....(*insert date(s)*) between the shipowner and(*insert details of the other parties to the collective bargaining agreement(s)*) except that where any provision(s) of such collective bargaining agreement(s) conflicts with International or UK law such provision(s) shall not apply to your employment under this Agreement.

ADDITIONAL PARTICULARS REQUIRED TO BE INCLUDED BY UNITED KINGDOM LAW

Hours of Work (*see Note 13*)

Your normal hours of work are [*Insert normal weekly hours or pattern of work, and any differences in rate of pay for hours worked in excess of this, as applicable*],

Your hours of work will be arranged such as to ensure that you receive a minimum of 10 hours available for rest in each 24-hour period and a minimum of 77 hours rest in each seven-day period. This minimum period of rest may not be reduced below 10 hours except in an emergency.

Grievance and Disciplinary Procedures

(a) Grievances

If you have a grievance regarding your employment you should follow the shipowner's grievance procedure a copy of which will be provided to you when you join the vessel.

(b) Disciplinary Rules and Procedure

The disciplinary rules applicable to you are set out in the:-

- Code of Conduct for the Merchant Navy, which has been agreed between the Chamber of Shipping, Nautilus International and the National Union of Rail, Maritime and Transport Workers; or
- the shipowner's Code of Conduct .

(Delete as necessary)

If you are dissatisfied with any disciplinary decision taken in relation to you, you should refer to the disciplinary procedure set out in the Code of Conduct which can be obtained from[*state from where Code of Conduct can be obtained*].

Pension benefits *(Delete which ever is not applicable) (see Note 14)*

You will be entitled to the following pension or other benefits(*insert full details including whether contributory (if so at what rate(s)) or non-contributory and when payable etc*).

OR

You will be entitled to join thepension scheme (insert details)

OR

There is no pension or other benefit entitlement attached to this employment.

ADDITIONAL PROVISIONS INCLUDED BY SHIPOWER

(See Note 15)

.....

CERTIFICATION BY SHIPOWER AND SEAFARER *(see Note 16)*

By signing this Agreement the undersigned seafarer, and the undersigned shipowner, each confirm that the seafarer has:-

1. been given the opportunity to review and seek advice on their SEA;
2. received an explanation of their rights and responsibilities under the agreement before signing it, and
3. has entered into the agreement freely.

Signature of Seafarer

Signature of Shipowner or Shipowner's representative
(State position held)

Place where this Agreement is entered into(*see Note 17*)

Date when this Agreement is entered into

*Signature of Employer or Employer's representative
(State position held)

Place where this Agreement is entered into(*see Note 17*)

Date when this Agreement is entered into

* *(Delete if not applicable)*

NOTES

Note 1 - “insert date of birth or age” - Normally the date of birth should be inserted in full. Only in exceptional circumstances should the seafarer’s “age” be inserted. This should be the seafarer’s age at the time the SEA was signed and should be inserted **only** where there is no means of establishing the seafarer’s actual date of birth e.g. because the seafarer comes from a country where birth records are not accurate or for various reasons no longer exist and the seafarer himself does not know his actual date of birth.

Note 2 - “Name and Address of Shipowner or Employer” - Where the seafarer is employed by the shipowner is not the employer of the seafarer the name and address of the employer should also be inserted at Point (2) of this model SEA and the separate provision at (3) be completed and signed by the shipowner. Where the shipowner is the actual employer of the seafarer the shipowner’s name and address of the shipowner should be inserted at (2) and the entry at (3) should be deleted. If the seafarer does not have an employer, the shipowner’s name must be entered.

Note 3 - “Capacity in which seafarer is to be employed” - This will be the capacity in which the seafarer is to be employed at the time the SEA is signed by the parties to it. Given that an SEA may run for a considerable length of time if the seafarer remains with the same shipowner, it is possible that the capacity in which the seafarer is employed could change over time. The shipowner may wish to consider whether a new SEA will be issued at such time or alternatively include a provision indicating how any changes to capacity will be dealt with e.g. by means of a letter setting out the new capacity and the relevant wage scale.

Note 4 – “Place of Work” may state either the name of the vessel on which the Seafarer is to be employed where this is known or, where the seafarer may be employed on more than one vessel, should state *“Place of Work may be on any vessel owned, managed or chartered by [the shipowner]”*.

Note 5 - Wages - As with “Capacity” (Note 3 above) wages payable to the seafarer are likely to change if employed by the same shipowner over a significant period of time. When completing the “Wages” entry in the SEA, the shipowner will therefore need to bear this in mind and include appropriate wording to cover any future wage increases e.g. by providing for the wage to increase as notified to the seafarer in writing.

Note 6 –“Paid Leave” - The period of paid leave per annum is primarily a matter between the shipowner or employer if different and the seafarer but must be not less than the period of statutory paid leave specified in the Merchant Shipping (Hours of Work) Regulations 2002 (as amended) i.e 30 days per annum plus 8 days in respect of public holidays per annum, or pro rata for periods of less than one year. Where it is more appropriate to do so, the formula to be used for calculating annual leave, e.g. 2.5 days per month of employment, may be inserted instead of an actual number of days. The 8 days per annum in respect of UK public holidays is additional to this and may also be applied on a pro-rata basis for periods of less than a year.

Note 7 - Notice of Termination of Employment - The period of notice required to be given to the seafarer by the shipowner must not be less than that required to be given to the shipowner by the seafarer and must be not less than seven days. “Justified reasons” for early termination of employment should be specified.

Note 8 - Health and Social Security Protection Benefits - On a UK registered vessel the provision of medical care includes any surgical or medical treatment or such dental or optical treatment (including the repair or replacement of any appliance).

Note 9 – Health and Social Security Protection Benefits - These include payment by the shipowner of any costs incurred in respect of any sickness or injury occurring between the date on which they commenced duty on board a ship and the date on which they are deemed to have been duly repatriated. This also includes payments that shipowners are required to make in respect of the death or long term disability of a seafarer due to an occupational injury, illness or hazard occurring while the seafarer is serving under a seafarer’s employment agreement or arising from their employment under such agreement, and compensation in case of loss or foundering of the ship.

Note 10 - Repatriation - The destination for repatriation must be one of the following:

- the place where the seafarer signed their employment agreement;
- their country of residence;
- the place specified in any applicable collective agreement; or,
- subject to the agreement of the shipowner, another place of the seafarer's choosing.

Note 11- Maximum duration of service periods after which you are entitled to repatriation

The maximum period of service following which a seafarer will be entitled to repatriation is to be not more than 52 weeks minus the period of statutory paid annual leave - see note 6. There is however no statutory obligation on a seafarer to take repatriation at that time if he/she chooses to serve on board for a longer period e.g. to complete a period of sea time for certification purposes. Shipowners/employers may not however require a seafarer to continue to serve on board once the maximum period of service has expired except in an emergency or similar extenuating circumstances.

Note 12 - Applicable Collective Bargaining Agreement(s) - SEAs may, where applicable, incorporate any applicable collective bargaining agreements. Therefore the terms and conditions contained in a collective bargaining agreement should be appended to, or incorporated by reference into, and thus form part of an SEA. Collective bargaining agreements may not however be substituted entirely for individual SEAs in respect of seafarers employed on UK registered vessels.

It should also be noted that in the event of any conflict between the provisions of a collective bargaining agreement and UK general or merchant shipping legislation, the relevant UK legislation will prevail.

Note 13 - Hours of Work - The hours of work for seafarers employed on UK registered vessels must comply with the requirements of the Merchant Shipping (Hours of Work) Regulations 2002 (as amended) or any subsequent Regulations which may further amend or replace those Regulations.

Note 14 - Pension benefits -. Where applicable details of any company pension scheme must be recorded. In addition, where the employer makes deductions from the seafarer’s wages towards any additional pension benefits (e.g. State Pension) to which a seafarer may be entitled, it is recommended this is noted.

Note 15 – “Inclusion of Additional Provisions by Shipowner/Employer” – It is recognised that there will be occasions on which shipowners/employers wish to include provisions additional to those set out in the MLC Regulations. There is no objection to the inclusion of such additional provisions provided that any such provisions do not conflict with the provisions of UK

general or merchant shipping legislation or any international instruments which have been ratified by the United Kingdom. The MCA will not be undertaking prior checking and approval of SEAs, and it will therefore be the responsibility of the shipowner to ensure that there is no conflict.

In the context of non compliance, some provisions have previously been found in crew agreements which, if included in SEAs, could result in refusal to issue, or cancellation of, a Maritime Labour Certificate. Examples of these, which would apply also to SEAs, include:-

- (a) **requiring that all seafarers belong to a union or forbidding membership of a union** - *Under ILO Convention 87 on Freedom of Association, which has been ratified by the UK, workers are free to form and join appropriate organisations of their own choosing, but equally under UK law they cannot be required to do so. However, it is not acceptable for shipowners, employers or anyone else to discriminate against, or take action against those who either choose to join a union or who choose not to join a union.*
- (b) **requiring that seafarers join a specified union** - *Apart from the previous provision regarding choice on whether or not to join a union, such a provision would also conflict with the International Labour Organisation Convention on Freedom of Association. This Convention has been ratified by the UK and provides that workers shall be free to form and join organisations of their own choosing. It is however acceptable to promote membership of a trade union that has signed a collective agreement with the shipowner albeit without an obligation on the seafarer to join that union.*
- (c) **requiring that by signing the agreement seafarers automatically agree to medical information about themselves being passed to the shipowner or another party acting on behalf of the shipowner.** - *This is not acceptable and may only be done with the specific prior authority of the seafarer on each occasion the shipowner requests that such information be made available.*
- (d) **requiring that by signing the agreement seafarers automatically agree to sensitive personal data (as defined in the Data Protection Act) about them being passed to other individuals or organizations as determined appropriate by the shipowner or another party acting on behalf of the shipowner.** - *This also is not acceptable as such individuals/organisations may potentially be located in countries that do not have data protection legislation or have legislation that does not provide similar protection to that of the UK. Such transfer of "sensitive personal information" may only be undertaken with the specific prior authority of the seafarer on each occasion the shipowner proposes that such information be passed to another individual or organisation.*
- (e) **requiring that a seafarer bear the cost of his repatriation, and the cost of providing his replacement, should he terminate his employment prior to completing the specified period of employment even though he gave the period of notice to terminate his employment that was required by the agreement.** - *Under UK legislation a seafarer can only be charged the cost of his repatriation if he has breached his obligations under the agreement or has been dismissed on disciplinary grounds. The giving of the period of notice specified in the agreement would not constitute breach of the seafarer's obligations even if it terminated his employment before the date envisaged in the agreement.*
- (f) **requiring payment, or deduction of wages, for items which the UK legislation requires to be provided free of charge, for example, accommodation, food and catering, provision of personal protective equipment, medical care** - *The Wages Regulations applicable to seafarers only permit certain specified deductions to be automatically made from the wages due to a seafarer. These specified deductions do not*

include costs incurred in providing accommodation, food and catering, personal protective equipment and medical care to seafarers.

- (g) the levying of fines on a seafarer by a shipowner in respect of a breaches of that seafarer’s obligations under his SEA or for breaches of discipline. - No provision exists under UK Merchant Shipping law for fines to be levied on seafarers by shipowners in respect of disciplinary offences .**

This list is illustrative only and should not be taken as listing all provisions that would be considered unacceptable.

Note 16 – “Certification by Shipowner and Seafarer”

As indicated at paragraph 5.5 of the main part of this MGN, the MLC Minimum Requirements Regulations require that seafarers signing an SEA must be given an opportunity to examine and seek advice on the terms and conditions of that agreement before signing it, and have any other facilities they need to ensure that they have freely entered into the SEA with a sufficient understanding of their rights and responsibilities.. The MLC Minimum Requirements Regulations accordingly require that each SEA must include a statement signed by the shipowner or their representative and the seafarer confirming that the seafarer

- has been given the opportunity to review and seek advice on their SEA;
- has received an explanation of their rights and responsibilities under the agreement before signing it, and
- that they have entered into the agreement freely.

Note 17 – “The Place where Agreement is entered into” should state the name of village, town or city and country, or the name of the ship, where the Agreement is signed by the parties to it

Lisa 5 – Merendusalauste koodeksite, liitude ja konventsioonide kirjeldus

➤ SOLAS

SOLAS konventsiooni V peatükk sätestab, et konventsiooni osalised kohustuvad igaüks oma riigi laevade puhul säilitama või vajaduse korral võtma meetmeid tagamaks, et inimeste ohutuse seisukohast merel oleksid kõik laevad piisavalt ja tõhusad mehitatud (SOLAS, 1974)

Iga laeva jaoks peab administratsioon kehtestama läbipaistva menetlusega asjakohase minimaalse ohutu mehitatuse, võttes arvesse organisatsiooni poolt vastu võetud asjakohaseid juhiseid. Lisaks peab administratsioon väljastama asjakohase minimaalse ohutu mehitatuse sertifikaadi või samaväärse dokumendi, mis tõendab minimaalset ohutut mehitamist (Ibid).

Meeskonna tõhusa töö tagamiseks ohutusküsimustes kehtestatakse kõikidel laevadel töökeel, mis registreeritakse laeva logiraamatus. Iga meremees peab olema võimeline sellest keelest aru saama, vajadusel edastama korraldusi ja juhiseid ning andma aru. Kui töökeel ei ole selle riigi ametlik keel, mille lipu all laeval on õigus sõita, peavad kõik plaanid ja nimekirjad, mis tuleb postitada, sisaldama tõlget töökeelde (Ibid).

Laevadel, mille suhtes kohaldatakse I peatükki, kasutatakse sillal inglise keelt töökeelena sillalt sillani ja sillalt kaldani, samuti lootsi ja silla vahipersonali vahelises suhtluses pardal, välja arvatud juhul, kui suhtlemisega otseselt seotud isikud räägivad mõnda muud ühist keelt peale inglise keele. Sillas tuleb inglise keelt kasutada töökeelena sillalt sillani ja sillalt kaldani, samuti lootsi ja silla vahipersonali vahelise suhtluses pardal. Välja arvatud juhul, kui suhtlemisega seotud isikud räägivad mõnda ühist keelt, milleks ei ole inglise keeles (Ibid).

➤ STCW koodeks

Iga administratsioon peab väsimuse ärahoidmiseks tegema järgmist (STCW, 1978):

- 1) Kehtestama ja jõustama puhkeajad vahipersonalile ja neile, kelle tööülesannetega on seotud ohutus-, julgestus- ja reostuse vältimise kohustused vastavalt STCW koodeksi jaotise A-VIII/1 sätetele.
- 2) Nõuda vahisüsteemide paigutust selliselt, et kogu vahipersonali töövõime ei saaks väsimuse tõttu kahjustada ja et tööülesanded oleksid korraldatud viisil, kus esimene

vahikord reisi alguses ning sellele järgnevad vahivahid oleksid piisavalt puhanud ja muul viisil töökõlblikud.

Jälgida tuleb valvekorraldust ja põhimõtteid (STCW, 1978):

Administratsioonid juhivad ettevõtete, kaptenite, vanemmehaanikute ja kogu vahipersonali tähelepanu STCW koodeksis sätestatud nõuetele, põhimõtetele ja juhistele, mida tuleb järgida, et tagada valitsevatele oludele ja tingimustele vastav ohutu pidev vaht või vahid kogu aeg kõigil merelaevadel. Administratsioonid nõuavad, et iga laeva kapten tagaks, et vahiteenistuse korraldus on piisavalt ohutu vahipidamiseks, võttes arvesse valitsevaid olusid ja tingimusi (Ibid):

Navigatsioonivahi eest vastutavad ohvitserid vastutavad laeva ohutu juhtimise eest oma vahijooksul, kui nad peavad kogu aeg füüsiliselt viibima laevasillas või sellega otseselt seotud kohas, näiteks kaardisaalis või silla juhtimisruumis. Raadiooperaatorid vastutavad oma tööperioodide jooksul pideva raadiovalve säilitamise eest sobivatel sagedustel. STCW koodeksis määratletud mehaanikud, keda juhib vanemmehaanik, peavad olema masinaruumides viibimiseks koheselt kättesaadavad ja valmisolekus ning vajaduse korral viibima masinaruumis füüsiliselt nende vahij ajal (Ibid).

Ohutuse tagamiseks hoitakse kogu aeg asjakohast ja tõhusat vahti või vahte, kui laev on ankrus või sildunud. Kui laev veab ohtlikku lasti, võetakse sellise vahij korraldamisel täielikult arvesse laeva olemust, ohtliku lasti kogus, pakkimist ja paigutamist ning mis iganes valitsevaid tingimusi antud hetkel laevas või kaldal. Vajaduse korral kasutatakse turvalisuse huvides sobivat ja tõhusat vahti või vahte (Ibid).

➤ ILO ja MLC

Töö -ja puhke aeg ning üldised töötingimused on üks aspekt, millest peab lähtuma, kui antakse välja minimaalse mehitamise tunnistus laevale. Selleks, et tööandja, ei saaks ülemääraseid tööaegu enda laeval kehtestada, peab seda reguleerima, mingi organisatsioon. ILO reguleerib ka meremeeste töötingimusi.

Ainus kolmepoolne ÜRO agentuur, ILO koondab alates 1919. aastast 187 liikmesriigi valitsusi, tööandjaid ja töötajaid, et kehtestada tööstandardid, töötada välja poliitikat ja programme, mis edendavad inimväärset tööd kõigile naistele ja meestele (About the ILO, 2023).

ILO omakorda on välja andnud MLC, mis on ongi just meremeestele mõeldud (Maritime Labour Convention, 2006).

MLC koosneb kolmest erinevast, kuid omavahel seotud osast: artiklid, eeskirjad ja koodeks. Määrused ja koodeks on jagatud viie jaotise alla kuuluvateks üld-valdkondadeks (MLC - Maritime Labour Convention, 2006):

1. Miinimumnõuded meremeestele laeval töötamiseks
2. Töötingimused
3. Majutus, lõõgastumise võimalused, toit ja toitlustus
4. Tervisekaitse, arstiabi, hoolekanne ja sotsiaalne kindlustatus
5. Vastavus ja jõustamine

➤ **ITU**

Üks õigustest, mis peab olema laevaomaniku poolt tagatud meremeestele on tagada kommunikatsiooni vahendid, et olla ühenduses välismaailmaga. Rahvusvaheline Telekommunikatsiooni Liit on ÜRO info- ja kommunikatsioonitehnoloogia spetsialiseerunud agentuur (About ITU, 2023).

ITU asutati 1865. aastal sidevõrkude rahvusvahelise ühenduvuse hõlbustamiseks. ITU jaotab ülemaailmse raadiospektri ja satelliitide orbiidid, töötab välja tehnilisi standardeid, mis tagavad võrkude ja tehnoloogiate sujuva vastastikuse ühendamise, ning püüab parandada juurdepääsu info- ja kommunikatsioonitehnoloogiale kogukondadele kogu maailmas. Iga kord, kui helistate mobiiltelefoni kaudu, kasutate internetti või saadate e-kirja, saate ITU tööst kasu. ITU on pühendunud kõigi maailma inimeste ühendamisele – olenemata nende elukohast ja võimalustest. Oma tööga kaitseb ja toetab igapäevast suhet (About ITU, 2023).

➤ **WHO ja IHR**

WHO on ÜRO agentuur, mis ühendab rahvuseid, partnereid ja inimesi edendamaks tervist, hoida maailma turvaliselt ja teenida haavatavaid – et kõik ja kõikjal saaksid saavutada kõrgeima tervisetaseme. WHO juhib ülemaailmseid jõupingutusi üldise tervisekaitse laiendamiseks. Nad juhivad ja koordineerivad maailma reageerimist tervisega seotud hädaolukordadele. Ja

edendavad tervislikumat elu – alates rasedushooldusest kuni vanaduseni. Nende kolme miljardi eesmärgid kirjeldavad maailma ambitsioonikat plaani, et saavutada teaduspõhiste poliitikate ja programmide abil kõigi hea tervis (About WHO, 2023).

WHO roll rahvatervises, kus täidab eesmärke oma põhifunktsioonide kaudu (WHO: World Health Organisation, 2013):

- Juhtimine tervise seisukohalt olulistes küsimustes ja partnerlussuhete loomine, kus on vaja ühist tegutsemist
- Teadusuuringute kava kujundamine ning väärtuslike teadmiste genereerimise, tõlkimise ja levitamise stimuleerimine
- Normide ja standardite kehtestamine ning nende rakendamise edendamine ja jälgimine
- Eetiliste ja tõenditel põhinevate poliitikavalikute sõnastamine
- Tehnilise toe pakkumine, muutuste katalüüsimine ja jätkusuutliku institutsioonilise suutlikkuse suurendamine
- Tervise olukorra jälgimine ja tervisetrendide hindamine

WHO, IMO ja ILO teevad koostööd rahvusvaheliste meremeeste ja laevaomanike organisatsioonidega, tagamaks laevanduse ja meremeeste suutlikkus jätkuvalt tarnida elutähtsaid kaupu, sealhulgas meditsiinitarvikuid ja toitu (A Joint Statement on Medical Certificates of Seafarers, Ship Sanitation Certificates and Medical Care of Seafarers in the Context of the COVID-19 Pandemic, 2023).

Näiteks on WHO seotud meremeeste arstiabiga. MLC sätestab, et igal meremehel on õigus ohutule töökohale, mis vastab ohutusstandarditele ning tervisekaitsele, arstiabile, hoolekandemeetmetele ja muudele sotsiaalse kaitse vormidele. Kõigil meremeestel peavad olema nende tervise kaitseks piisavad meetmed ning neil peab olema pardal töötamise ajal juurdepääs kiirele ja piisavale arstiabile. Sadamariigid peavad tagama, et nende territooriumil laevadel viibivatele meremeestele, kes vajavad kohest arstiabi, võimaldatakse juurdepääs kaldal asuvatele meditsiinasutustele (A Joint Statement on Medical Certificates of Seafarers, Ship Sanitation Certificates and Medical Care of Seafarers in the Context of the COVID-19 Pandemic, 2023).

Teiseks on WHO seotud meremeeste tervisetõendiga. Meremeeste tervisetõend on nõutud STCW konventsiooni reeglis I/9 ja MLC 2006. aasta reeglis 1.2. (Ibid). Laevaomanikku mõjutab

WHO läbi IHR, kes väljastab laeva sanitaarsertifikaadid. Nendeks on laeva sanitaartechnilise kontrolli vabastussertifikaat ja laeva sanitaarkontrolli sertifikaat, mida reguleerib IHR.

IHR on rahvusvahelise õiguse instrument, mis on õiguslikult siduv 196 riigile, sealhulgas 194 WHO liikmesriigile. IHR kasvas välja vastusest surmavatele epideemiatele, mis kunagi Euroopat laastasid. Need loovad riikidele õigused ja kohustused, sealhulgas nõude teatada rahvatervisega seotud sündmustest. Määrused kirjeldavad ka kriteeriume, mille alusel määratakse kindlaks, kas konkreetne sündmus kujutab endast "rahvusvahelise tähtsusega rahvatervise hädaolukorda" või mitte (International Health Regulations, 2023).

Samal ajal nõuavad sanitaarreeglid riikidelt riikliku sanitaareeskirjade teabeskuse määramist WHO-ga suhtlemiseks, loomaks ja säilitamaks põhisuutlikkus järelevalveks ja reageerimiseks, sealhulgas määratud sisenemispunktides. Täiendavad sätted käsitlevad rahvusvahelise reisimise ja transpordi valdkondi, näiteks rahvusvaheliseks liicluseks vajalikke tervisedokumente. Lõpuks kehtestatakse sanitaareeskirjadega olulisi kaitsemeetmeid, kaitsmaks reisijate ja teiste isikute õigusi seoses isikuandmete töötlemise, teadliku nõusoleku ja mittediskrimineerimisega määruste kohaste tervishoiu-meetmete kohaldamisel (International Health Regulations, 2023).

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina, Henrik Mägi

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

Rahvusvahelisi sõite teostavate kaubalaevade mehitamisnõuete ning vastavate protseduuride muutmise võimalused Eesti kui lipuriigi atraktiivsuse tõstmise eesmärgil,

mille juhendaja on Anatoli Alop,

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

17.05.2023 (kuupäev)

¹ Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingulise tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.