

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
EESTI MEREAKADEEMIA  
Merenduskeskus

Enely Liepkalns

**Reisilaeva Viking XPRS lipuriigi muutus ja mehitamise  
korraldamine**

Lõputöö

Juhendaja: lektor Yrjö Saarinen

Tallinn 2019

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Enely Liepkalns

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 154476 VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: [enely.liepkalns@mail.ee](mailto:enely.liepkalns@mail.ee)

Juhendaja: lektor Yjrö Saarinen

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

## Sisukord

Jooniste loetelu .....	4
Tabelite loetelu .....	5
Annotatsioon.....	6
Sissejuhatus .....	8
1 Mehitamine.....	9
1.1 Meeskonna kulud.....	11
2 Lipuriik.....	13
2.1 Laeva registrite erinevad tüübid .....	14
3 Lipu seadus .....	18
4 Euro Work OÜ .....	20
5 Viking XPRS .....	21
5.1 Viking XPRS mehitamine .....	24
6 Laevanduseelnõu .....	26
7 Viking XPRS Eesti lipu all.....	29
7.1 Aastaruannete võrdlus.....	32
7.2 Laeva töö tulemuslikkus Eesti lipu all.....	34
8 Laevad Eesti lipu all .....	37
Kokkuvõte .....	38
Võõrkeelne lühikokkuvõte .....	40
Viidatud allikad .....	42
Lisa 1 Laeva registri sertifikaadi näidis.....	45
Lisa 2 Lõputöö uurimuse küsimustik .....	46
Lisa 3 Lippude kasutus laeval .....	50

## Jooniste loetelu

Joonis 1. Emma Maersk.....	12
Joonis 4. 2014 ja 2018 aastate Viking Line'i töötajate võõrdlus.....	32
Joonis 5. Töötajate palk.....	33
Joonis 6. Töötajate aastane keskmine palgakulu.....	33
Joonis 7. 2014 ja 2018 aasta ärikasum ja müügitulu.....	35
Joonis 8. 2014 ja 2015.a Viking Line'i teenused.....	36
Joonis. 9 Reisilaevad Eesti lipu all.....	37
Joonis 10. 1. Ahtrilipp (riigilipp) 2. Signaallipud 3. Austuslipp.....	50

## **Tabelite loetelu**

Tabel 1. Mugavuslipu riigid.....	15
Tabel 2. Viking XPRS üldandmed.....	21
Tabel 3. Laeva tehnilised andmed.....	22
Tabel 4. Viking XPRS'i mehitus skeem.....	24

## **Annotatsioon**

Käesolev lõputöö on koostatud ettevõttes Euro Work ning uurib reisilaeva Viking XPRS mehitamise korraldamist ning laeva 2014. aastal Eesti lipu alla toomist.

Mehitamine on vajaliku merepersonali leidmine ja nende töö organiseerimine. Selle hulka kuulub: meremeeste värbamine, treenimine, koolitamine, töö planeerimine, logistika, dokumentide kontroll, laeva peale ja maha kirjutamine.

Igal laeval on kodusadam ning riik, mille alla laev kuulub. Lipuriik määrab laeva kuulumise. Kui laev on teatavas riigis registreeritud, kehtivad sellele laevale ja laeva omanikule selle riigi seadused. Isegi kui laev on parasjagu välisvetes, kehtivad laeval lipuriigi seadused.

Lõputöö eesmärk on anda ülevaade lipuriikidest, reisilaev Viking XPRS'st ning uurida Eesti lipu atraktiivsust uue laevanduseelnõu valguses.

Lõputöös uuriti muutuseid enne ja pärast Viking XPRS'i lipuvahetust. Milline on olnud laeva tulemuslikkus Eesti lipu all ning mis on uue laevanduseelnõu sisu.

Uurimustöö tulemusena selgus, et lipuvahetusega muutuseid laeva jaoks oli palju. Esiteks muutus kogu dokumentatsioon – litsentsid ja sertifikaadid. Samuti pidi kogu laev vastama nõuetele, mis on kehtestatud Eesti seadustes. Kõik senini laevas olnud soome, - ja rootsikeelsed viited ja sildid muudeti eesti,- ja inglise keelseteks. Enamus laeva personalist vahetati välja. Uue personali valiku juures oli äärmiselt oluline, et vähemalt nendel positsioonidel inimesed, kes klientidega kokku puutuvad, pidid oskama soome keelt. Negatiivseks muutuseks lipuvahetusega reederi jaoks oli see, et ei arvestatud Eesti tööandlusseadusega. Näiteks tähtjalisi lepinguid ei saa teha lõputult lihtsalt sellepärast, et tööandja ei taha töötajale põhitöökohta pakkuda. Varasemalt Soomes ja Rootsis oli see täiesti normaalne. Samuti on Eestis kindlaks määratud katseaja pikkus ja töötaja vallandamine.

Laevanduseelnõu eesmärk on meelitada Eestisse kaldasektori ettevõtteid ja laevu tagasi Eesti lipu alla. Läbi nende muudatuste on võimalik luua uusi töökohti. Eeliseks teiste riikide ees tuuakse välja e-riigi teenuste olemasolu. Laevanduseelnõu on küll Presidendi poolt välja kuulutatud, kuid

lõplikult jõustumist ja rakendumist on oodata alates 01.01.2020. a. Laevu pole hetkel Eesti lipu alla juurde tulnud kuna soodsamaid tingimusi Eesti laevandusele ei ole veel jõustunud.

Laeva töö tulemuslikkus Eesti lipu all on hea. Viking XPRS suudab toota omanikele kasumit. Töötajate arv Viking Line'i laevadel on langenud kuna laevad arenevad tehnoloogiliselt ja masinad suudavad rohkem töid ära teha. Samuti ka sellepärast, et 2014. aasta alguses oli Viking XPRS'i laeva meeskond suurem kuna soomlastest mentorid olid samuti palgal. Nende ülesanne oli välja õpetada uut meeskonda. Palgakulu on vähenenud kuna inimesi on tööl vähem.

OÜ Viking Line Eesti käibe kasv nelja aastaga oli 13%. Kasum kasvas 21%. Kasumi üks suurenemise põhjuseid oli meeskonna palgakulu vähendamine, mis tulenes lipumaa vahetusest. Käibe kasv on seotud majandusliku situatsiooniga. Laeval oli rohkem reisijaid ning inimesed tarbisid varasemast rohkem teenuseid.

Võtmesõnad: mehitamine, lipuriik, laevanduseelnõu, reisilaev, lipuriigi vahetus

## Sissejuhatus

Antud lõputöö teema on „Reisilaeva Viking XPRS lipuriigi muutus ja mehitamise korraldamine“. Teema valiti lipuvahetuse aktuaalsuse tõttu ning autori huvist laevade mehitamise vastu.

Juba ammustest aegadest veeti ja veetakse ka tänapäeval suurtes kogustes kaupu kasutades mereteid ja laevu. Minevikus olid purjelaevad ainus meretranspordi vahend, mis oli peamiselt ette nähtud kaupade vahetamiseks riikide vahel, kasumi eesmärgil. Järk-järgult vajadus meretranspordi järele suurenes kuna ühes maailma osas elavad inimesed vajasid oma olemasolu jaoks teatud kaupasad nagu: toit, tekstiil, ehitusmaterjal, süsi, õli, jne, mis olid teises maailma osas hästi kättesaadav. Järk-järgult asendusid purjelaevad mehhaaniliste laevadega.

Laeva eksploatatsioonis ei piisa ainult kütuse ja kõrgetasemeliste seadmete kasutamisest. Laeva teekonnal peab laevas olema piisav arv koolitatud, kvalifitseeritud ja kogemustega meremehi. Selliselt mehitatud laevad annavad eelduse läbida keerulisi mereteid ja kitsusi ohutult, samuti siseneda ja väljuda sadamatest turvaliselt. Ning nii jõuab ka laeva pardale laaditud last sihtkohta samas seisukorras kui see oli vastu võtmisel.

Antud töö uurimusküsimused on:

- Mis muutus lipuvahetusega Viking XPRS'i jaoks?
- Laeva töö tulemuslikkus Eesti lipu all?
- Milline on uus väljakuulutatud laevanduseelnõu?

Autori töö eesmärgiks on anda ülevaade lipuriikidest, Viking Line'i laevast Viking XPRS'ist ja uurida Eesti lipu atraktiivsust.

Käesolev lõputöö koosneb 8. peatükist. Esimeses peatükis antakse ülevaade mehitamisest. Teises peatükis kirjeldatakse, mis on lipuriik ning tuuakse välja erinevad laeva registre tüübid. Kolmandas peatükis tuuakse välja Eesti lipu seadused ning neljandas ja viiendas peatükis antakse ülevaade Viking Line'i, Euro Work'i ja Viking XPRS'i tutvustused. Seitsmes ja kaheksas peatükk on uurimusküsimuste vastuseid analüüsivad ning järeldusi tegevad.

Uurimustöö põhineb kvalitatiivsel meetodil. Autor intervjueerib Euro Work AS mehitusjuhi, uurib artikleid ja võrdleb Viking Line'i aastaaruandeid.



# 1 Mehitamine

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. (Ots, J.M 2019)

Nagu nimigi ütleb, käsitleb „laevahaldus“<sup>1</sup> laeva haldamise protsessi. Laevade haldamist teevad sõltumatud ettevõtted, kes kasutavad mõne teise ettevõtte või sõltumatu omaniku laeva. Laeva omanik sõlmib lepingu ja rendib laeva laevahaldusettevõttele kindlaksmääratud ajavahemiku jooksul.

Laevahaldus hõlmab mitmeid ülesandeid, mis tuleb läbi viia enne laeva opereerimist, selle ajal ja pärast seda. Ettevõtte võib kasutada erinevaid laevu või keskenduda ainult ühele laeva tüübile. Näiteks Maersk tegeleb ainult konteinerlaevadega, samas kui ettevõtted nagu V laevad, Anglo-Eastern haldavad kõiki tüüpi laevu. (MI News Network 2016)

Mehitamise tegelevad ettevõtted vastutavad igasuguste laevade inimressursside ja mehitamise eest, kasutades nende juhtimiskeskusi, samuti kohalike värbamisagentuuride võrgustikku. See hõlmab meeskonnaliitude haldamise lepingute alusel asuvate laevade hankimist, värbamist, valimist, kasutuselevõttu, sõiduplaani koostamist, koolituste läbiviimist ning ka lepinguliste meremeeste töö juhtimist. See hõlmab ka meeskonna haldusaspekte, nagu palgakulu teenused, reisikorraldused, kindlustus, tervishoiuteenused, pangandus- ja finantsteenused, karjäärinõustamine, kommunikatsioonimenetlused, ning nende igapäevane heaolu.

(Marlow Navigation)

Järgnevalt käsitletakse teenuseid, mida laevahaldusettevõtjal on õigus osutada:

1) Laevahaldusettevõtja peaks laeva pardal omama masinate hoolduse järelevalvet. Protsess peaks hõlmama ka laevade erinevaid ülevaatuseid ja remonditöid.

---

<sup>1</sup> laevahaldus (ship management) - keegi teine haldab laevaomaniku laeva.

- 2) Laevahaldusettevõtja peaks pakkuma piisavat meeskonda laeva mehitamiseks.
- 3) Ettevõtte peaks korraldama lasti peale- ja maha laadimise.
- 4) Laevahaldusettevõtja võib laeva laevaomaniku nimel prahtida.
- 5) Laevahaldusettevõtja maksab omaniku nimel kulud.
- 6) Ettevõtte tegeleb ka erinevate kindlustus-, päästetöödega seotud nõuetega

(MI News Network 2016)

Laevandusettevõttel on täielik vabadus värvata laevaperet rahvusvaheliselt. Ei ole mingit nõuet palgatöötajate palkamiseks, olenemata sellest, kas nad on ametnikud või meeskond. Siiski võivad olla meeskonnastandardeid ja koolitust käsitlevad eeskirjad sõltuvalt registri poliitikast. (Stopford, M 1997)

Näiteks MV Maersk Honam'i meeskond koosnes 27 meeskonnaliikmest, kellest 13 olid indiaalsed, 9 filipiinlased, 1 rumeenlane, 1 lõuna-aafriklane, 2 tailast ja 1 inglase.

(World Maritime News 2018)

Rahvusvaheline tööorganisatsioonide meretöönormide konventsioon (MLC - The International Labor Organizations Maritime Labor Convention) jõustus 2013. aasta augustis. MLC hõlmab mitmeid kohustusi mida laevaoperaator peab järgima. Näiteks meremeeste lepingulised kokkulepped, mehitamis agentuuride järelevalve, meremeeste tööaeg, tervis, ohutus ja heaolu, meeskonna majutamine ja toitlustamine. Sertifitseerimise protseduur algab, kui laevaoperaator taotleb MLC sertifikaadi laeva lipuriigilt. Deklaratsiooni annab lipuriik välja kahes osas. Esimene osa hõlmab punkte, mida laevaoperaator peab järgima. Teises osas tuleb seda ka kinnitada näidates, et laev vastab määrustele (Branch,A.,Robarts, M. 2014)

## 1.1 Meeskonna kulud

Tänapäeval moodustab laevade mehitamine väga olulise osa laevandustööstusest ja on muutunud üha keerulisemaks konkurentsivõimelise kulusäästlikku olukorra tõttu. Muutuva majanduse juures tekib järjest juurde uusi tehnoloogiaid. Samuti tõusevad meremeeste standardid nii laevas majutamise kohta kui ka navigatsiooni- / inseneri- / toitlustustehnika üle. Põhimõtteliselt olulised kulud, mis võivad merenduse lõikes erineda on: kapitali tegelik maksumus, lipuriigi reguleerivad nõuded ja meeskonna kulud (Branch,A.,Robarts,M. 2014)

Meeskonna kulud koosnevad põhipalgast ja lisatasudest, mehitamistasust, sotsiaalkindlustusmaksudest, pensionist, proviandist ja logistilistest kuludest. Konkreetse laeva mehitamiskulude tase määratakse kindlaks kahe teguri järgi - meeskonna suurus ja tööhõivepoliitika, mille on vastu võtnud laeva omanik ja laeva lipuriik. Mehitamiskulud võivad moodustada kuni poole tegevuskuludest.

Minimaalne meeskonna arv sõltub laevatüübist, suuruselt, laeva omanikust ja lipuriigist. Samuti sõltub see millised mehaanilised toimingud on automatiseeritud, eriti masinaruum, toitlustus ja lasti käitlemine, meeskonna oskustest ja ette võetud parda hooldustöödest. (Branch,A.,Robarts,M. 2014)

Automatiseerimine ja usaldusväärsed jälgimissüsteemid on meeskonna arvu oluliselt vähendanud. Nüüdseks on tavapärane, et masinaruum on mehitamata või ei vaja pidevat järelvalvet ja kasutusele on võetud mitmeid teisi süsteeme - nagu elektrooniliselt seadistatud ballastisüsteemid, ühe inimese punkerdamine. (Branch,A.,Robarts,M. 2014)

Selle tulemusena on vähenenud meeskonnaliikmete arv. 1950. aastate alguses oli tavaline, et pardal on umbes nelikümmend kuni viiskümmend meremeest. Automatiseerimise tulemusel vähenes meeskonna arv 1980.a. algusest keskmiselt kuni kahekümne kaheksa meremeheni. Kaasaegsete laevade tehnoloogia praegusel tasemel on avamerd sõitva laeva põhimeeskonnas keskmiselt seitseteist meremeest. Samas on aga katsetatud ka sõite, kus pardal on kümne liikmeline meeskond.

Näiteks konteinerlaev Emma Maersk on võimeline vedama maksimum 11,000 TEU'd nii, et meeskonda kuulub vaid 13 liiget. (Ship Technology)



Joonis 1. Emma Maersk

Allikas: Ship spotting

Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon (ITF -The International Transport Workers' Federation) kehtestab miinimumtaseme kuupalgad kõikidele ametiastmetele, kuid need ei ole kõikide poolt üldtunnustatud. Tegelikult on erinevatest rahvustest meremeeste palganumbrites suured erinevused. Meremehe kodakondsust reguleerivad sageli registreerimisriigi riiklikud põhikirjad ja mõningate lippude all ei ole laevaomanikel õigust oma laevadel kasutada teisest rahvusest mehitamisettevõtteid. Kulud ühe meeskonnaliikme kohta võivad olla 50% kõrgemad laeval, mis on registreeritud Euroopa riigi lipu all kui võrreldava laeva puhul, mis on registreeritud mugavus riigi lipu alla, näiteks Libeeria, Panama ja Singapur, kus tööhõive eeskirjad on leebemad. 90ndatel sai mugavuslippude alla laevade registreerimine populaarsemaks ja seetõttu kulud langesid laevale. Laev sai opereerida väiksemate kulude, kuid sama kvaliteediga.

(Stopford, M 1997)

## 2 Lipuriik

Lipuriigid kehtestavad nende poolt registreeritud laevaomanikele tehnilist ja äritegevust reguleerivaid seaduseid. See riik vastutab laeva ärilise tegevuse tulemuslikkuse kõigi aspektide reguleerimise eest. Rahvusvahelisi seadusi arendatakse lipuriikide osalemisega lepingutes või konventsioonides. (Stopford, M. 1997)

Riik saab kõiki laevu enda lipu alla registreerida. Kui laev on registreeritud, muutub laev seaduslikuks osaks riigist. Lipuriigil on esmane õiguslik vastutus laeva ohutuse reguleerimises, tööõiguses ja kaubandusajades. Samuti kehtib see laeva kaitse kohta. Õigusliku reguleerimise ja laevaehitusmajanduse vastastikuse sõltuvuse tõttu on registri valik muutunud laevaomanike jaoks oluliseks probleemiks, samuti on püüe laiendada ja karmistada mereõigusega kehtestatud kontrolli laevandustegevusele rahvusvaheliste konventsioonide kaudu. (Stopford, M. 1997)

Neli peamist põhimõtet lipuriigi valimisel:

1. Maksu-, äriühingu-, ja finantsõigus – Ettevõttele kehivad lipuriigi kaubandusseadused. Need seadused määravad ettevõtte maksukohustuse ja võivad kehtestada õigusnorme sellistes valdkondades nagu ettevõtte kui organisatsioon, personali töölevõtmine ja vastutuse piiramine. Kõik see mõjutab ärimajandust.
2. Meresõiduohutuse konventsioonide järgimine – Registreerimine lipuriigi all, kes on ratifitseerinud 1974. aasta konventsiooni inimelude ohutus merel (SOLAS) konventsiooniga ja jätab laevaomanikule kohustuse säilitada oma laeva opereerimisel kõrged standardid. Seevastu laevaomanikel, kelle laeva lipuriigid pole SOLAS konventsiooni vastu võtnud, on lubatud nii öelda nurkasid kärpida ja seeläbi säästa raha seadmete ja laeva hoolduse pealt.
3. Meeskond ja töötingimused - Ettevõtte värbab meeskonna ja määrab nende töötingimused vastavalt lipuriigi eeskirjadele. Mõned lipuriigid nõuavad näiteks ainult oma kodanike tööle võtmist.

4. Mereväe kaitse - Kõige vanem põhjus lipu kasutuselevõtuks oli kasu lipuriigi kaitsest. Kuigi tänapäeval on see vähem tähtis, oli näiteid Iraani ja Iraagi vahelise sõja ajal 1980. aastatel, kui laevaomanikud muutsid oma lipumaa USA lipuks, et saada USA merevägede kaitse.

(Stopford, M. 1997)

Kõik üle 100 GT laevad olenemata sellest, kas tegemist on kaubalaevaga, kalalaevaga, reisilaevaga jne, tuleb registreerida. Registreerimine annab laevale füüsilisele ja õigusliku lipuriigi kaitse, mida võib kohaldada laeva, lasti ja laeva pardal viibijate elu ohutusele.

Vabadus on mereõiguse juhtpõhimõtte ja selle põhimõtte kohaselt:

- ükskõik millise riigi laev võib vabalt ookeanides liigelda
- laeva riigi valitsusel on eksklusiivne valitsemine oma laeva üle
- ükski teine riik ei saa selle laeva üle valitseda.

(Branch, A., Robarts, M. 2014)

## **2.1 Laeva registrite erinevad tüübid**

### **Traditsiooniline**

Traditsioonilised registrid on laevaregistrid, mida haldab üks riik riikliku registrina oma riigi lipu all sõitvate laevade registreerimiseks, mis on selle riigi kodanike omanduses, kasutuses ja mehitatud. Traditsioonilises registris peab laeva omanik olema tingimata registreerimisriigist ja tegevuskoht peaks olema registreerimisriigis. See registreerimine ja riikliku registriga sidumine tähendab ka seda, et neid laevu võib sõja ajal nõuda kaupade ja inimeste teenindamiseks.

### **Avatud register**

Avatud registrid on laevaregistrid, mis võimaldavad teiste rahvuste laevaomanikel oma lipu all sõitvaid laevu registreerida ja neid laevu oma lippu all opereerida.

### **Mugavuslipu register**

Mugavuslipp on avatud registri tüüp, kuid erinevus seisneb selles osas, et riigid võivad pakkuda ka mõningaid lisavõimalusi, nagu atraktiivne maksurežiim, oluliselt madalamad haldustasud,

suurem juurdepääs registrile, pained laeva meresõiduohutuse poliitika ja madalamad kulud laevaomanikule. (Branch,A.,Robarts,M. 2014)

Näiteks ei kuulu laev kellelegi, kes oleks pärit lipuriigist, laeva ei opereeri keegi sellest riigist ning registreerimisriigil ei ole mingit seost meeskonnaliikmetega ega mingit muud haldus-, tehnilist või sotsiaalset seost selle laevaga. Seetõttu on sellistel organisatsioonidel nagu Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon (ITF (International Transport Workers Federation) ) ja avalikkusel raske laevaomanikke vajadusel vastutusele võtta, sest nad ei pruugi järgida kehtestatud määruseid. (Branch,A.,Robarts,M. 2014)

International Transport Workers' Federation (ITF) on Londonis asuv rahvusvaheline föderatsioon, kuhu kuulub 600 transporditöötajate ametiühingut 140 riigist. Üks ITF-i peamisi tegevussuundi on kampaania mugavuslippude kaotamiseks. Laevameeskondade töötingimuste parandamise eesmärgil on selle poliitika kohaselt ainult laeva kasusaava omaniku riigis asumatel ametiühingutel õigus sõlmida kollektiivlepinguid, olenemata sellest, millise lipu alla on laev registreeritud. (Branch,A.,Robarts,M. 2014)

ITF-i õiglase tegevuse komitee on mugavuslipu riikideks tunnistanud järgmised riigid:

Tabel 1. Mugavuslipu riigid (märts 2019 seisuga)

Antigua and Barbuda	Jamaica
Bahamas	Lebanon
Barbados	Liberia
Belize	Malta
Bermuda (UK)	Madeira
Bolivia	Marshall Islands (USA)
Cambodia	Mauritius
Cayman Islands	Moldova
Comoros	

Cyprus	Mongolia
Equatorial Guinea	Myanmar
Faroe Islands (FAS)	Netherlands Antilles
French International Ship Register (FIS)	North Korea
German International Ship Register (GIS)	Panama
Georgia	Sao Tome and Príncipe
Gibraltar (UK)	St Vincent
Honduras	Sri Lanka
	Tonga
	Vanuatu

Allikas: International Transport Workers' Federation

### **Teine riiklik register**

Need registrid loodi omamoodi vastu meetmena riikide poolt, kellel on riiklik register, kuid kes olid kaotanud oma laevad teistele riikidele, kus on avatud või mugavuslipu registrid.

Teised riiklikud registrid eksisteerivad paralleelselt riikliku registriga, kuid pakuvad laevaomanikele oluliselt väiksemaid tegevuskulusid, püüdes samal ajal kombineerida traditsioonilise või riikliku registriga.

### **Ülemeremaade teine register**

Ülemeremaade registrid erinevad teisest riiklikest registritest nii, et neid haldavad konkreetse riigi autonoomsed piirkonnad või riigid, mida peetakse konkreetse riigi ülemereterritooriumiks. Näiteks tegemist on endise koloniaalriigiga, kelle endiseid territooriume sellel otsatarbel kasutatakse. Sarnaselt teisele riiklikule registrile võivad avamere registri alla registreeritud laevadel olla koduriigi kaitse, mis võivad olla kuluefektiivsemad. (Branch,A.,Robarts,M. 2014)

Iga riigi registrites on omad tingimused ja nõuded, et võimaldada laeval sõita oma lipu all. Mõned registrid, nagu Panama laevaregister, võivad lubada ajutist registreerimist, mis kehtib kuus kuud, pärast mida tuleb nõutavad dokumendid, nagu näiteks müügiarve või laevaehitaja sertifikaat (uute laevade jaoks), esitada registriosakonnale alalise registreerimise jaoks. (Branch,A.,Robarts,M. 2014)



Laeval on lubatud sõita ainult ühe lipu all ja ei tohi transiidi ajal ega sadamas viibimise ajal oma lippu muuta, välja arvatud juhul, kui on toimunud tegelik omandiõiguse üleminek või laevakinnistusraamatu muutmine. Lipuriigil on kohustus järgida ja teostada oma jurisdiktsiooni ja kontrolli oma lipu all sõitvate laevade haldus-, tehnilistes ja sotsiaalsetes küsimustes. (Branch,A.,Robarts,M. 2014)

Need kohustused hõlmavad:

- Laevade registri pidamine, mis sisaldab konkreetse riigi lipu all sõitvate laevade nimesid ja andmeid
- Eeldades ja teostades jurisdiktsiooni iga tema lipu all sõitva laeva, selle meeskonna, sealhulgas kapteni ja ohvitseride üle, kõik muud küsimused, mis puudutavad laeva haldus-, tehnilisi-, ja sotsiaalseid küsimusi.
- Tagada kõikide oma laevade ohutus merel seoses:
  - laevade ehitus-, navigatsiooni- ja käitlusseadmed ning laevade merekõlblikkus;
  - laevade mehitamine, meeskonna töötingimused, meeskonna koolitus, järgides kõiki kohaldatavaid õiguslikke ja rahvusvahelisi õigusakte;
  - rahvusvaheliste signaalide, koodide mõistmine ja korrektne kasutamine, side tõhus haldamine ja kokkupõrgete vältimine;
  - kvalifitseeritud laevamõõtjate poolt ettenähtud ajavahemike järel läbi viidud ohutusuuringud ;
  - asjakohaste ja nõutavate navigatsioonikaartide, merenduspublikatsioonide, navigatsiooniseadmete ja laeva ohutuks navigeerimiseks vajalike vahendite olemasolu;
  - nõuetekohaselt kvalifitseeritud meeskonna, sealhulgas kapteni ja ohvitseride töölevõtmine, kes on täielikult teadlikud kõikidest kohaldatavatest rahvusvahelistest eeskirjadest, mis käsitlevad SOLASt, COLREGi, MARPOLi, raadiosidet jne

(Branch,A.,Robarts,M. (2014))

Eestis on kokku neli ametlikku laeva registrit. Tartu Maakohtu kinnistusosakonnas peetava Laevakinnistusraamatu moodustavad laevaregister ja ehitatavate laevade register. Veeteede Amet kahte registrit - Laevapereta prahitud laevad register ja Riigihaldusülesandeid täitvate (RHÜT) laevade andmekogu. (Veeteede Amet)

### 3 Lipu seadus

Iga riik võib kehtestada oma maa lipu seaduse. Eesti Vabariigi valitsus on Eesti lipu seaduse vastu võtnud 23.03.2005.a.

Laeva Eesti lipu alla tulek tähendab laeva registreerimist Eesti laevaregistris, millega laieneb laevale Eesti riikkondsus ja sellega koos Eesti jurisdiktsioon ning õigus kanda laeva ahtris Eesti riigilippu. Laeva osas, millele kohaldub Eesti jurisdiktsioon, on omakorda võimalik kohaldada Eesti riigi poolt pakutavaid maksusoodustusi (erimaksurežiimi). (Laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus)

Eesti lippu kasutatakse rahvus- ja riigilipuna. Eesti lipp koosneb kolmest võrdse laiusega horisontaalsest värvilaiust. Ülemine laid on sinine, keskmine must ja alumine valge.

Vastavalt laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seadusele kannab Eesti lippu laev, mille omanik on Eesti Vabariik, kohalik omavalitsusüksus või muu avalik-õiguslik juriidiline isik. Eesti lippu kannab ka merelaev, mille omanik on Eesti kodanik elukohaga Eestis, täis- ja usaldusühing, mis asub Eestis ja kus Eesti osanikel on häälteenus. Samuti kannab Eesti lippu merelaev, mille omanik on muu eraõiguslik juriidiline isik, mis asub Eestis ja mille juhatuses või sellega võrdsustatud organis on enamuses Eesti kodanikud. (Eesti lipu seadus)

Laevale väljastatud lipudokument tõendab, et laeval on lubatud kanda Eesti lippu. Lipudokumendid on merelaevatunnistus, liputunnistus, siseveelaevatunnistus, väikelaevatunnistus, laevapilet ja ajutine liputunnistus. Lipudokumendis peab olema viide seadusesättele, mille järgi on laeval lubatud kanda Eesti riigilippu. Enne lipudokumendi väljastamist ei ole lubatud laeval Eesti lippu heisata. (Eesti lipu seadus)

Merelaev, mis kannab Eesti riigilippu, ei või kanda teise riigi lippu ahtris ning laev, mille kohta on väljastatud lipudokument, ei või kanda teise riigi riigilippu. Kui merelaev, mis kannab Eesti riigilippu, antakse laevapereta prahilepingu alusel vähemalt ühe aastaks kasutamiseks oma nimel isikule, kes ei ole Eesti Vabariigi kodanik elukohaga Eestis ja kellel ei ole õigust lasta oma laeval sõita Eesti riigilipu all, võib valdkonna eest vastutav minister omaniku taotlusel lubada laeva kanda mõne teise riigi registrisse, kui see on vastava riigi seaduste kohaselt lubatud. Sellise loa

maksimaalne kehtivus on kaks aastat. Luba võib omaniku taotlusel ühe aasta kaupa pikendada. Selle loa kehtivuse ajal on keelatud kanda laeval Eesti riigilippu ahtrilipuna. (Eesti lipu seadus)

Ro-ro-laev Transestonia oli esimene laev, millel heisati Eesti lipp. See toimus 30. augusti õhtul 1991 Muuga sadamas enne esimest väljumist uuele liinile Muuga-Helsingi-Rostock. ( Mereviki)



Joonis 2. Transestonia

Allikas: Suomen Museot Online

## 4 Euro Work OÜ

Euro Work OÜ on Euroopa juhtiv tööjõuteenuseid pakkuv ettevõtte, mis pakub kõrgetasemelisi laevade mehitamise ja tööstussektori personalihõive teenuseid. Värvatakse tööjõudu erinevateks tööperioodideks reisi- kui ka transpordilaevadele nii Euroopas kui ka kaugemal. Enamik töötajatest on pärit Euroopa Liidu liikmesriikidest, näiteks Baltimaadest, Poolast, Slovakkias, Bulgaariast ja Rumeeniast. Samuti värvatakse aktiivselt töötajaid ka Venemaalt, Ukrainast ja Filipiinidelt. Ettevõtte kontorid asuvad Soomes Porvoos ja Eestis Tallinnas. Enamus töökohti on perioodilised või projekt-tööd. (Euro Work)

Euro Work OÜ alustas oma tööd 2004. aastal. Juhtkonnal on aastatepikkune ulatuslik tööjõuteenuste pakkumise kogemus. Ettevõtte eesmärgiks on pakkuda nii oma klientidele kui ka töötajatele kõrgeimat võimalikku kvaliteeti. Tegevus toimub ranges vastavuses kehtivate seadustega. Euro Work OÜ on sertifitseeritud DNV ISO 9001 kvaliteedisüsteemi järgi. Euro Work OÜ on kogu maailmas esimene ettevõtte, mis pakub tööjõuteenuseid laevafirmadele. Täna on ettevõtte kõige aktiivsem Balti mere, Vahemere, Araabia lahe ja Araabia mere regioonides. (Euro Work)

Alates 2013. aasta Oktoobrist vastutab Euro Work OÜ Viking EXPS'i mehitamise eest. Euro Work OÜ personali töötajad otsivad laevale nii tähtajatuid kui ka tähtjalisi töötajaid. Tehnilise meeskonnaga (tüürimehed, mehaanikud, pootsman jne), on sõlmitud tähtajatud töölepingud, töö käib graafiku alusel kaks nädalat tööl ja kaks vaba. Tähtjalise lepinguga töötav teenindav personal (restoranimeeskond, kajuti teenijad, infolaua töötajad) on nädal tööl ja nädal vaba.

Tähtjalised töötajad ehk abilised töötavad vastavalt vajadusele, neid kutsutakse tööle kui keegi on haigestunud või kui on vaja puhkuste perioodil anda töötajatele asendusi.

Lepingud tehakse 1:1 süsteemis ehk siis kui ollakse nädal tööl on lepingus tööajaks märgitud kaks, et töö-, ja puhkeaeg oleksid võrdsed. Tööaeg on 10,5 tundi ööpäevas ja maksimum 9 päeva järjest. Töötajatega sõlmitakse kollektiivleping, mis on allkirjutatud Euro Work OÜ ja Eesti Meremeeste sõltumatu ametiühingu vahel. Kasutajaettevõtja on Viking Line Eesti OÜ, töandja on Euro Work OÜ ning laevaomanik ja operaator on Viking Line Abp Eesti filiaal.

## 5 Viking XPRS

Viking Line Abp on Helsingi börsil noteeritud reisiparvlaevaliikluse kontsern, mis opereerib Läänemerele kokku seitset laeva. Peamisteks sihtturgudeks on Soome, Ahvenamaa, Rootsi ja Balti riigid.

Viking XPRS on Soome laevakompanii Viking Line-i kiire parvlaev, mis on ehitatud STX Europe laevatehases Helsingis. Viking XPRS sõidab liinil Tallinn-Helsingi, esimese reisi tegi laev 28.aprill 2008. Viking XPRS-i näol on tegemist Viking Line-i esimese kiire parvlaevaga, laeva maksumus oli 130 miljonit eurot. Laev sõidab Tallinna ja Helsingi vahet 4 korda päevas. Sadam Tallinnas: A-terminal. Sadam Helsingis: Katajanokka. (Cruise mapper)

Laev sõitis varem Rootsi lipu all ja tema kodusadam oli Norrtälje. Alates 24. jaanuarist 2014 hakkas laev sõitma Eesti lipu all ning kodusadamaks sai Tallinn. Viking XPRS oli selleks hetkeks Tallinna ja Helsingi vahel liinireise teinud juba kaheksa aastat, nii et laev kui selline oli tuttav juba paljudele sel marsruudil liikujatele. (Viking Line)

Viking Line on proovinud ka varem oma laeva Eesti lipu alla tuua. Nimelt alates oktoobrist 2003. aastal peeti läbirääkimisi reisilaev Rosella lipuvahetusest. Rosella oli laev, mis sõitis Soome lipu all Eesti ja Soome vahelisel Tallinna–Helsingi liinil. Viking Line teatas FSU-le (Finnish Seamen's Unioni) oma kavast vahetada kahjumiga töötava Rosella lipuriiki ning registreerida laev Eestis, kus tal on tütarettevõtja, et ta saaks tööle võtta Soome palgatasemest madalamalt tasustatava Eesti meeskonna ning suudaks konkureerida samal liinil sõitvate teiste laevadega. ITF, kes sai FSU-lt vastava palve, saatis 2003. aasta novembris kõigile oma liikmesühingutele ringkirja, milles kutsus liikmesühinguid sanktsiooni ähvardusel üles mitte astuma läbirääkimistesse Viking Line'ga. See takistas Eesti ametiühingutel alustada Viking Line'iga läbirääkimisi. (Pressiteade nr 88/07)

Viking Line, kes jäi kindlaks oma plaanile registreerida kahjumiga majandav Rosella Eesti lipu alla, pöördus Eesti Euroopa Liiduga ühinemise järel augustis 2004 kohtusse Ühendkuningriigis, mis on ITF-i asukohaks. Viking Line palus, et ITF-ile tehtaks ettekirjutus ringkirja tühistamiseks ja FSU-le ettekirjutus mitte rikkuda Viking Line'i asutamisõigust seoses Rosella ümberregistreerimisega. Kohtus jõudsid pooled kokkuleppele, et tiheda konkurentsi tõttu Tallinna

ja Helsingi vahelises laevaliikluses võib Viking Line kalduda kõrvale mõnest ametiühinguga sõlmitud kollektiivlepingu punktist, näiteks soodustused, teenindus- ja puhkuserahad, mis tõttu jätkas Rosella sõitmist Soome lipu all. ( Postimees 2005)

Tabel 2. Viking XPRS üldandmed

Klass ja tüüp	Parvlaev	Liin	Tallinn-Helsingi
Ehitatud	2008 Aker Finnyards	Lipuriik	Eesti 
Jääklass	1A Super	Kodusadam	Tallinn 
Omanik	Viking Line		
IMO number	9375654		

Allikas: Autori koostatud

Tabel 3. Laeva tehnilised andmed

Reisijakohti	2500	Süvis	6,55 m
Kajutikohti	736	Kogumahutavus GT	35 778
Sõiduraja pikkus	1000 m	Pikkus	185 m
Autokohti	230	Laius	27,7 m
Peamasinate võimsus	40 000 kW	Kiirus	25 sõlme

Allikas: Autori koostatud

Viking XPRS'il on 238 erinevas hinnaklassis ja erinevate kategooriatega kajutit. Voodikohti on kokku 736-le reisijale. Kõik kajutid asuvad 6. tekil.

Pea- ja abimootoritesse paigaldatakse katalüsaatorid ja laev tarbib vähesse väävlisisaldusega kütust. Kõik laeva kütusetangid asetsevad turvaliselt topeltpõhjast kõrgemal. See tähendab, et õlipaagid ei ole ohus, kui laeva põhjaga midagi peaks juhtuma. Laeva pesu- ega pilsivett ei pumbata üle parda, vaid kogutakse laeval olevatesse paakidesse ja pumbatakse välja maismaal. Kõik korduvkasutatavad jäätmed kogutakse eraldi säilitusnõudesse ja töödeldakse vastavalt kehtivatele nõuetele. Ülejäänud prügi purustatakse, kogutakse selleks ette nähtud tsisternidesse ja viiakse maale. Toidujäätmed sorteeritakse teistest jäätmetest eraldi, purustatakse ja kogutakse eraldi tsisterni, kust need pumbatakse tsisternautosse ning viiakse maale. Ka laeva müratase on madal. Viking XPRS on vaikne laev, sest mootorites, puhurites ja teistes müra põhjustavates osades on kasutatud heliisolatsiooni ja kehtestatud mürapiirangud on eriti madalad. Taimestiku leviku tõkestamiseks laevakerel ei värvita laeva põhja mürgiste värvidega, vaid sukeldujad harjavad põhja puhtaks. (Cruise mapper)

## 5.1 Viking XPRS mehitamine

Mehitamine viitab minimaalsele personali arvule, mis on vajalik laeva turvalisuse tagamiseks vastavalt tehnilistele, juhtimis- ja õigusnõuetele. See arv, mis moodustas tööjõu nõudluse aluse, varieerub erinevate laevatüüpide, laeva tehnoloogiate laadi ja vanuse ning meeskonna kvalifikatsioonide osas. Laevandusettevõtja peab tagama, et nende meeskonnad oleksid nõuetekohaselt koolitatud ja kogunud laeva pardal töötamiseks. Meeskond vastutab laeva ja reisijate eest ning kapten omakorda vastutab kõigi ja kõige eest.

Tabel 4. Viking XPRS'i mehitus skeem

	STCW	<1000 pax	>1000 pax	>2000 pax
Kapten	A-II/2	1	1	1
Vanemtüürimees	A-II/2	1	1	1
2 tüürimees	A-II/1	1	1	1
3 tüürimees	A-II/1	1	1	1
4 tüürimees	A-II/1	1	1	1
Pootsman	A-II/5	1	1	1
Vanemmadrus/tuletõrjemadrus	A-II/5	4	4	4
OS	A-II/4	3	3	3
Puusepp-remondimees	A-II/4	1	1	1
Remondimehaanik	A-III/4	1	1	1
Vanemturvamees		1	1	1
Turvamees		3	3	3
Vanemmehaanik	A-III/2	1	1	1
Esimene mehaanik	A-III/2	1	1	1
2 mehaanik	A-III/1	1	1	1
3 mehaanik	A-III/1	1	1	1
4 mehaanik	A-III/1	1	1	1
Elektrimehaanik	A-III/6	1	1	1
Süsteemi- /automaatikaseadmete mehaanik	A-III/7	1	1	1
Vanemmotorist/AB	A-III/5	1	1	1



Motorist/WB	A-III/4	3	3	3
Meditsiinitöötaja		1	1	1
<b>Tehniline meeskond</b>		<b>32</b>	<b>32</b>	<b>32</b>

	<1000 pax	>1000 pax	>2000 pax
Intendant	1	1	1
Purser	1	1	1
Purseri abi	1	1	2
Administraator/Info	3	3	3
Kaupluse juhataja	1	1	1
Müüja (kaupluse administraator)	6	9	10
Müüja, parfümeeria	2	2	3
Laohoidja	3	5	5
Restorani juhataja	1	1	1
Restorani administraator	3	3	3
Vanemstjuardess/-stjuuard	1	1	1
Kelner-baarmen	9	14	14
Stjuardess/stjuuard-ettekandja	4	6	8
Peakokk	1	1	1
Toidulao juhataja	1	1	1
Kokk	6	12	15
Köögi abiline - nõudepesija	3	6	8
Laeva perenaine	1	1	1
Stjuardess/stjuuard - kajutid	5	6	7
<b>Teenindav personal</b>	<b>53</b>	<b>75</b>	<b>83</b>
<b>Kokku:</b>	<b>85</b>	<b>107</b>	<b>115</b>

Allikas: Autori koostatud

## 6 Laevanduseelnõu

2019.a. veebruaris kuulutas President välja laevanduseelnõu. Laevanduseelnõu on seaduste pakett, millega muudetakse korraka mitut merendusvaldkonda kuuluvat seadust.

Laevanduseelnõu eesmärk on läbi tekkiva mereriigi maine ja merendusala oskusteabe kasvu meelitada Eestisse järjest enam kaldasektori ettevõtteid ja sellega koos luua uusi töökohti. Kauba- ja reisilaevastikule ning kaldasektorile suunatud meetmed loovad aluse Eesti majanduse kasvule. Merendus on oma olemuselt globaalne ettevõtluse valdkond. Eelis võrreldes konkureerivate lipuriikidega luuakse läbi efektiivsete e-riigi teenuste ja infosüsteemide, mis võimaldab laevandusettevõtetel kokku hoida kulusid, mis toimiksid paberivabalt ning oleksid kättesaadavad kõikjal maailmas. Näiteks e-laevaregistri teenus, mis võimaldab registreerida e-residentidel laevu distantisilt, et laeva registreerimiseks ei peaks laevaomanik Eestisse tulema ning neil ei peaks olema siin füüsilist esindajat. (Muld, M. 2018)

Laevanduseelnõu alusel täiendatakse laevade registreerimise protsessi laevapereta prahitud laevade registrisse ning kehtestatakse erimaksurežiimi alla kuuluvatele laevadele ettevõtte tulumaksu ja tööjõumaksude erirežiim. Erimaksurežiimi alla kuuluvad rahvusvahelise mereveoga tegelevad vähemalt 500 kogumahutavusega kaubalaevad ning lisaks väljaspool Euroopa Majanduspiirkonda sõitvad vähemalt 500 kogumahutavusega reisilaevad. Maksusoodustuste saamiseks peab laev kandma Eesti või mõne muu Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigi lippu ning täitma ka muud seaduses sätestatud vajalikud tingimused. Eesti registrisse võetakse vaid laevu, mis vastavad rahvusvahelistele ja siseriiklikele nõuetele. Tulenevalt Euroopa Liidu reeglitega seatud piirangutest ei hõlma eelnõu kalalaevu. Eestis puuduvad kalalaevade osas ka varasemad enne Euroopa Liitu astumist vastu võetud soodustused. (Veeteede Amet)

### Laevanduseelnõu olulisemad punktid laevandusettevõtetele

Erimaksurežiimi alla kuuluvate laevade poolt teostatavate rahvusvaheliste merevedude osas hakkab kohalduma ettevõtte tulumaksu ja tööjõumaksude erirežiim. Muude tegevuste osas erirežiim ei kohaldu. Erimaksurežiimi alla kuuluvatel laevadel töötavate meremeeste puhul:

maksustatakse meremeeste töötasu 0% tulumaksuga;

sotsiaalmaksu vähendatakse 33%-lt 20%ni (tööandja poolt makstakse vaid pensionikindlustuse osa, kuid mitte ravikindlustuse osa) ning seda hakatakse tegeliku töötasu asemel tasuma 750

euroselts maksubaasilt; töötuskindlustusmaksleid ning kohustusliku kogumispensioni sissemaksleid hakatakse maksma kehtivas määras 750 euroselts maksubaasilt.

Töötuskindlustusmaksleid ei tasuta kolmanda riigi residentidest meremeeste töötasult. Ülejäänud meremeeste osas jääb kohalduma tavapärase töötajumaksude režiim.

Laevandusettevõtetele tekib alternatiivne võimalus erirežiimi alla kuuluvatelt laevadelt teenitavat kasumit tavapärase dividendipõhise maksustamise asemel maksustada tonnaažikorra alusel. Tonnaažikorra erirežiim kohaldub vaid kaupade- ja reisijate veolt ning nendega otseselt seotud tegevustelt teenitud tulu osas. Tonnaažikorra kohaldamisel arvutatakse maksukohustus ettevõtja kasutuses oleva laeva puhasmahutavuse alusel ning ei arvestata ettevõtte poolt tegelikku teenitud tulu. Tonnaažikorra kohaselt ettevõtte tuludelt täiendavalt tulumaksu ei maksta, samuti ei kaasne maksukohustust kasumi jaotamisega. Tonnaažimaksu saavad kohaldada ettevõttes, kes tegelevad kaupade või reisijate rahvusvahelise meritsi veoga, sealhulgas teenusepakkujatest mehitamis- ja tehnilise juhtimise teenuse ettevõtted.

Teise olulise muudatusena luuakse Veeteede Ameti juure lisaks olemasolevale laevapereta prahitud laevade registrile ka teine laevapereta prahitud laevade register. Laevandusettevõtte saab valida, kumba registrisse ta oma laeva registreerib. Tuues oma kaldaettevõtte Eestisse, on tal võimalik laev registreerida esimeses registris ja maksta selle läbi soodsamaid riigilõive. Teises registris kohaldub nn „kõik hinnas“ registritasu, kuhu on hõlmatud kõik peamised lipuriigi järelevalvega seotud teenused. Laevade Eesti registrisse võtmisel tõhustatakse eelkontrolli – luuakse täiendavad alused laeva registrisse võtmisest keeldumiseks ning registrist kustutamiseks. (Veeteede Amet)

### **Laevanduseelnõu olulisemad punktid laevapere liikmetele**

Kuigi eelnõu peamine eesmärk oli suunatud laevandusettevõtete ja kaldasektori arendamisele ning Eesti majanduse kasvule, parendatakse eelnõuga ka Eesti meremeeste olukorda. Sõltumata sellest, kas meremees töötab erimaksurežiimi alla kuuluval laeval või mitte, luuakse kõikidele Eesti residentidest meremeestele võimalus sõlmida Eesti Haigekassaga riiklik ravikindlustuse leping, mille alusel hakkab meremees saada haigekassa kaudu samasuguseid raviteenuseid kui need, kellel on tekkinud riiklik ravikindlustus tööandja kaudu. Haigekassaga lepingu sõlmimiseks peab meremees olema eelneva kaheteistkümnelt kuu jooksul töötanud laevapere liikmena. Lepingu sõlmimise muud tingimused ja tasud avaldatakse asutuste kodulehtedel. Töötasult makstava tulumaksu soodustust 0% on võimalik kasutada ka erimaksurežiimi alla kuuluvatelt laevadel

töötavatele meremeestele, kellel on kohustus tulumaksu tasuda Eestisse. Vaatamata 0% tulumaksule, tuleb vastavalt kehtivale seadusele kõigil Eesti residentidest meremeestel välismaal teenitud palgatulu ning muud tulud Eesti maksuametis täies mahus deklareerida. ( Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus)

## 7 Viking XPRS Eesti lipu all

Käesolev peatükk põhineb uuringutel mida autor viis läbi küsimuste, intervjuu ja vestluste abil Euro Work OÜ töötajaga. Euro work OÜ ja Viking Line alustasid koostööd alates lipuvahetusest. Laevaregistri muutmine oli väga suur protsess. Laev oli 2014 aasta Jaanuaris Natalis dokis. Selleks, et lipp ära vahetada, tulid laevale nii Soome kui Eesti Veeteedeameti esindajad, kes andsid välja litsentsid ja sertifikaadid ning samuti ka Lloyds esindaja, kes andis välja selle laeva liinisertifikaadid. Eesti erinevad inspeksioonid käisid laeval, tagamaks selle, et laeva nõuded kuuluvad Eesti seaduste alla. Näiteks laeval on köök ja restoran, laev pidi vastama nende nõuetele, mis nõuab Eesti seadus. Loomulikult oli see laevajuhtkonna jaoks keeruline, sest nad polnud kunagi varem Eesti seadustega kokku puutunud. Eriti olles soomlased ja varasemalt töötanud Rootsi seaduste järgi. (Lisa 2.)

Lisaks regulaarsetele hooldustöödele tehti Viking XPRS'le dokis klassifitseerimisettevõtte ja teiste ametivõimude poolt erinevaid lipuvahetusega seotuid tehnilisi ja laeva turvalisust kinnitavaid ülevaatusi ja sertifikaatide kontrolli. Seni rootsikeelsed tehniliste ruumide sildid vahetati eesti- ja ingliskeelseteks. Ka reisijatele mõeldud ruumides tehti dokis viibimise ajal mõni reisimugavust parandav uuendus. Klientidelt saadud tagasiside alusel lisati istekohti laeva kaheksandal tekil asuvate restoranide ja kohvikute lähedusse. Blue Deli-restorani teeninduskiirust suurendati uue kassaliiniga ning uusi istekohti lisati ka laeva tantsupaviljoni. (Rudi, H 2014)

Eesti lipu alla toomine andis laeval tööd ligi kahesajale laevanduse, toitlustuse ja klienditeeninduse spetsialistile. Dokis oleku päeval koolitati põhjalikult Viking Line'ile värvatud uut Eesti personali. Soomlastega lepiti kokku, et alguses jäävad osakondade vanemad laevale mentori põhimõttel. Mentorid õpetasid välja uue personali, kelle valis Euro Work OÜ. Tutvustasid uutele Viking Line'i töökultuuri ja firma poliitikat. Peale jäänud meeskonnal ehk mentoritel oli siis sõltuvalt 4 või 6 kuud, mõnel ka rohkem, kus nad olid paralleelselt nii Euro Work OÜ kui ka Viking Line'i lepingulised töötajad. ( Lisa 2.)

Viking Line'i jaoks oli lipuvahetuse juures oluline, et kui tuleb peale uus eestlastest meeskond, et seda ei tajuks ära klient. Kliendi jaoks ei muutuks midagi ebamugavamaks, tähendas see, et meeskond pidi oskama vähemalt suhtlustasandil soome keelt. Töö ametlik keel on laevas inglise keel, mis puudutab laeva häiret ja üldist dokumentatsiooni. Aga kuna kliendid olid üldiselt

soomlased, olid nad harjunud suhtlema omas keeles, sest varem oli laeval soomlastest personal. Euro Work OÜ ei suutnud koheselt tagada, et kõik uued töötajad soome keelt räägivad, eriti niioelda taga positsioonid nagu nõudepesijad ja kokad. Küll, aga need, kes otseselt kliendiga kokku puutuvad pidid seda oskama. Seetõttu olid mehitusfirma valiku tingimused, võimalused suhteliselt piiratud. Oluline oli keelte oskus ning lisaks Viking Line rõhutas eelnevate läbirääkimiste jooksul kui oluline on suhtlus. Klienditeenindus peab olema euroopalik, särav, naeratah ja sõbralik. Paratamatult on eestlane varasemalt silma jäänud kui endassetõmbunud ja mossis. ( Lisa 2.)

Esimene aasta oli ärev, kõik oli uus ja kuna laev tuli Eesti registrisse, vahetusid laevas ka laeva sildid, viited liftidele, autotekile, restorani lahtioleku ajad – kogu info muudeti eesti keelseks. Soomlane hakkas eestlase peale kaebama, et nüüd on mõttetu laev ja enam ei saa oma keeles teenindust. Nende jaoks kogu visuaal muutus. Näiteks püsiklientidel ei olnud enam tuttavaid teenindajaid jne. (Lisa 2.)

Kõik inimesed, kes varasemalt Viking XPRS'i peal töötasid, said Viking Line'i poolt tööpakkumise teistele laevadele. Aga fakt on see, et kui töötaja varasemalt oli restorani direktor, siis teisel laeval oli see ametikoht juba täidetud. Nad ei saanud sama positsiooni ehk siis Viking Line pakkus lihtsalt tööd. Osad töötajad küll said oma vana positsiooni, aga enamus mitte. Varasemalt töötas Rootsi lipu all lisameeskonnas eestlasi ja neile kõigile pakuti võimalust sellele laevale tööle tulla. Mõned üksikud, kes varaemast jäid, kokku võib-olla viis inimesest, nende jaoks oli alguses motiveerimine väga keeruline. Rootsi lipp tähendas Rootsi palgataset ja Eesti lipp tähendas Eesti palgataset. Kuigi seda seletati töötajatele ning ka lepingud muudeti, siis tekitas see sisemisi intriige kuna teed täpselt sama tööd, kuid saad oluliselt vähem palka.

Meremeeste puhul tähendas lipuvahetus ka seda, et need kellel oli mõnes muus riigis saadud kvalifikatsioonitunnistus pidid nad Eesti Veeteedeametist taotlema omale Eesti vahelehe, ehk diplomi kinnituse. Neid ei olnud palju, aga osasid see puudutas.

Tänaseks on alles kaks inimest, kes on jäänud alates lipuvahetusest Viking XPRS'ile – köögiosakonnas kaks kokka. ( Lisa 2.)

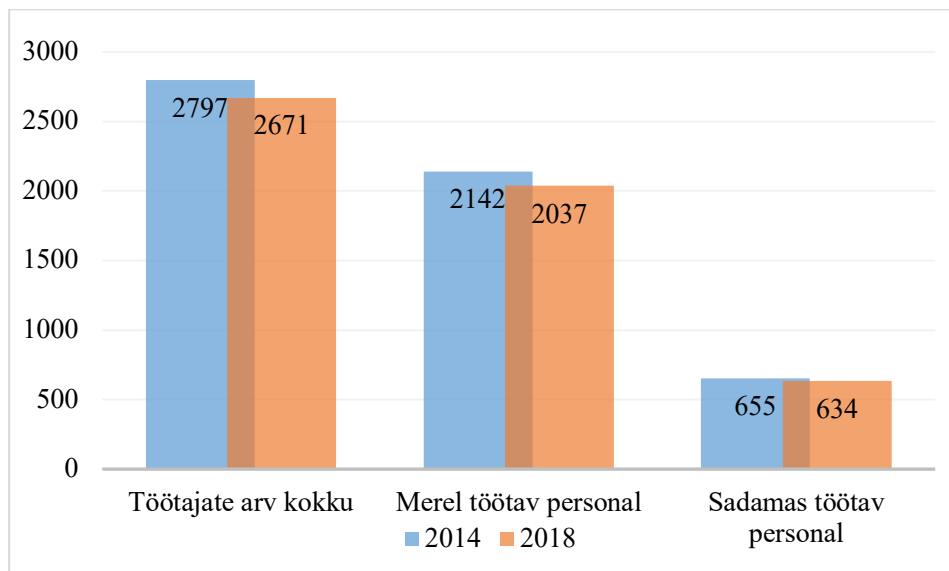
Laeva Rootsi lipu alt Eesti lipu alla ületoomine oli ajendatud töötajate palgakulude pealt saadavast kokkuhoiust. Eesti palgatase on madalam ja seega tööandjale soodsam. Laeval on ühes vahetuses veidi üle saja töötaja, kokku sai laeval tööd 250 Eesti inimest. (Jõgi 2013) Palgafondist nad ka kindlasti võidu said, sest kui võrdleme Rootsi ja Eesti meremeeste palgataset siis vahe on tuntav,

eriti just teenindav personal. Tehniline personal on ülemaailmselt konkureeriv, see pole riigiti piiratud. Kui sa oled õppinud laevajuhiks võid sa seda laeva juhtida ükskõik millises riigis, ükskõik millise lipu all, kui sa täidad tolle lipuriigi tingimusi. Mis aga puudutab teenindavat personali, siis Eestis on palgatase niivõrd palju madalam, et põhivõit tuli nende palgafondist. Teiseks ajendiks oli see, et laeva endiseks kodusadamaks oli Norrtälje, aga kuna laev oma sõidu ajal seda sadamat kordagi ei läbinud oli loogiline, et uueks lipuriigiks võiks olla Eesti või Soome. (Lisa 2.)

Negatiivne osa lipuvahetusest reederiga jaoks oli see, et ei arvestatud kõikide aspektidega kui tehti läbirääkimisi ja planeerimisi kuidas Eesti meeskond tööle hakkab. Ei arvestatud Eesti tööseadusandlusega. Näiteks ei osanud Viking Line arvestada kuidas saab teha tähtajalisi töölepinguid. Neid ei saa teha lõputult kui pole põhjust ja ei saa sõlmida tähtajalist lepingut kui töötaja ei asenda kedagi teist, lihtsalt sellepärast, et tööandja ei taha põhikohta pakkuda. Varasemalt Soome riigis sai seda teha, Rootsis oli see täiesti normaalne. Eestis ei olnud. Mis tähendas siis meeskonnaarvu natuke suurendamist, kuna Euro Work OÜ ei saanud inimesi lihtsalt värvata või vallandada ilma põhjusteta. See mõtteviis tõi ebameeldivaid üllatusi, kuna nad tahtsid tegutseda samal põhimõttel nagu Viking Line seda siiani teinud oli ja teevad oma teistel laevadel. Viking Line polnud end kurssi viinud ka sellega kui pikad on meil katseajad, kuidas käib lepingute üles ütlemine. Rootsis ei pea põhjendama kui inimene tööle ei sobi, antakse lihtsalt teada, millal on viimane tööpäev, aga Eestis pead sa põhjendama miks ta ei sobinud ja eriti peale katseaega, tuleb palju pabertööd vormistada. Viking Line'i jaoks võis veel negatiivne olla see, et Soome registris riik maksab dotatsiooni nende meremeeste eest, kes neil töötavad. Laeva kompanii saab osaliselt sotsiaalmaksu tagasi. Eesti registris seda ei saa. Selle rahasumma Viking Line nii-öelda kaotas, aga enda jaoks nad arvestasid selle välja, et see tehakse tasa väiksema palgafondiga.

( Lisa 2.)

## 7.1 Aastaruannete võrdlus



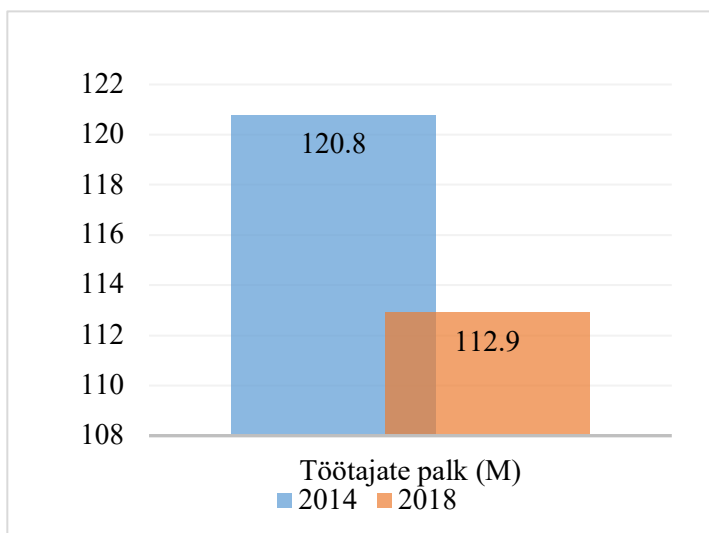
Joonis 4. 2014 ja 2018 aastate Viking Line'i töötajate võrdlus

Allikas: Autori koostatud

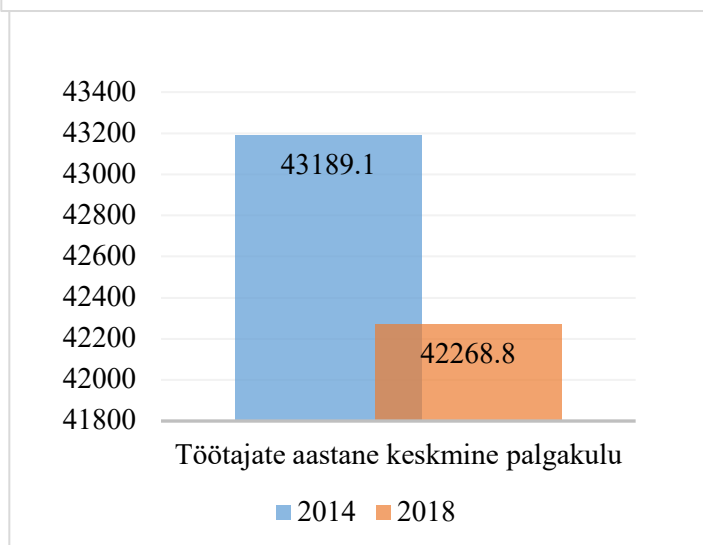
Enamus Viking Line'i töötajatest töötab laevadel. 2014. aastal töötas 2797 töötajast 2142 merel. Töötajaid oli erinevatest riikidest. Personali kuulus 2220 soomlast, 471 rootslast, 104 eestlast ja 2 sakslast. Euro Work OÜ mehitas 2014 aastal Viking XPRS'i keskmiselt 235 inimesega.

2018. aastal töötas keskmiselt merel 2037 inimest 2671st. Aasta lõpuks kuulus personali 2874 töötajat, kellest 2299 olid soomlased, 453 rootslased, 111 eestlased ja 11 teistest riikidest. Euro Work OÜ mehitas 2018 aastal Viking XPRS'i keskmiselt 242 inimesega.





Joonis 5. Töötajate palk  
Allikas: Autori koostatud



Joonis 6. Töötajate aastane keskmine palgakulu  
Allikas: Autori koostatud

2014. aastal maksis Viking Line oma töötajate palgaks 120,8 miljonit eurot. 2018. aastal 112,9 miljonit eurot. Jagades palgafondi töötajate arvuga, sai autor töötajate aasta keskmiseks palgakuluks 2014.aastal 43189,1 eurot ja 2018.aastal 42268,8 eurot.

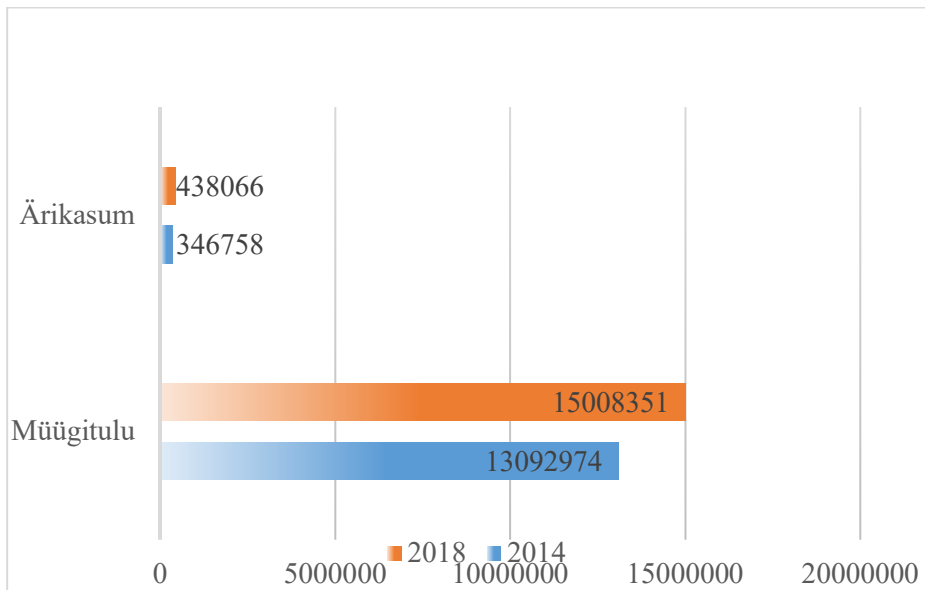
Töötajate arv on langenud kuna laevad arenevad tehnoloogiliselt ja masinad suudavad rohkem töid ära teha. Samuti ka selle pärast, et 2014 aasta alguses oli laeva meeskond suurem kuna rootslastest mentorid olid samuti palgal. Nende ülesanne oli välja õpetada uut meeskonda.

Palgakulu on vähenenud kuna inimesi on tööl vähem.

## 7.2 Laeva töö tulemuslikkus Eesti lipu all

Kontsern Viking Line tegeleb rahvusvahelise reisijate- ja kaubaveoga Läänemerel (liinidel Soome-Rootsi, Soome-Eesti). OÜ Viking Line Eesti on kontserni Soomes, Mariehamnis asuva emafirma Viking Line Abp täisosalusega tütarfirma. OÜ Viking Line Eesti vahendab reisi- ja reisijate ning kaubaveo teenuseid emaettevõttele. Teenus sisaldab laevapiletite ja reisimisega seotud teenuste broneerimist ja turundust Viking Line kontsernile kuuluvatele Soome, Ahvenamaa, Rootsi ja Eesti vahel sõitvatele laevadele, laevapiletite registreerimist (check-in) Tallinna sadamas, samuti kaubaveo broneerimist, registreerimist ja müüki. Vanasadama reisisadama A-terminalis asuvast kauplusest Viking Line Quality Outlet saavad laevale suunduvad reisijad osta riietusesemeid, alkoholi ja tubakatooteid. Samuti toimub reisisadamas asuvas laos ettetellitud kaupade pakendamine. 2014.a majandustegevuses olulisteks ülesanneteks olid tulenevalt reisiparvlaeva Viking XPRS-i registreerimisest Eesti lipu alla uute koostööprotsesside juurutamine emaettevõtte ja laeva mehitusettevõtte Euro Work OÜ-ga. Ettevõttele oli suureks väljakutseks emaettevõttele kuuluvate reisiparvlaevade Mariella ja Gabriella esmakordse regulaarse suvise laevaliini Eesti poolne korraldamine Tallinna ja Helsingi vahel perioodil 12. juuni kuni 31. august 2014.a. Kuna jätkus samaaegne Viking XPRS-i tavapärase liiklus, siis sellest tulenevalt kasvasid nii personali- kui turunduskulud. (OÜ Viking Line Eesti 2014 a. majandusaruanne )

OÜ Viking Line Eesti tulu laeva mehitamis- ja hooldusteenuste müügist emafirmale moodustas 8 686 000 eurot. Teenuseid, mis sisaldasid laevapiletite ja reisimisega seotud teenuste ning kaubaveo broneerimist, turundust, laevapiletite registreerimist, samuti sadamas asuvas laos kaupade pakendamist, müüdi emafirmale kokku 3 191 500 euro suuruses summas. Kaupu, mitmesuguseid rõivaid ja jalatseid, müüdi 43 277 euro eest. Emafirmalt osteti teenuseid 2 507 404 euro ja kaupu 507 527 euro eest.



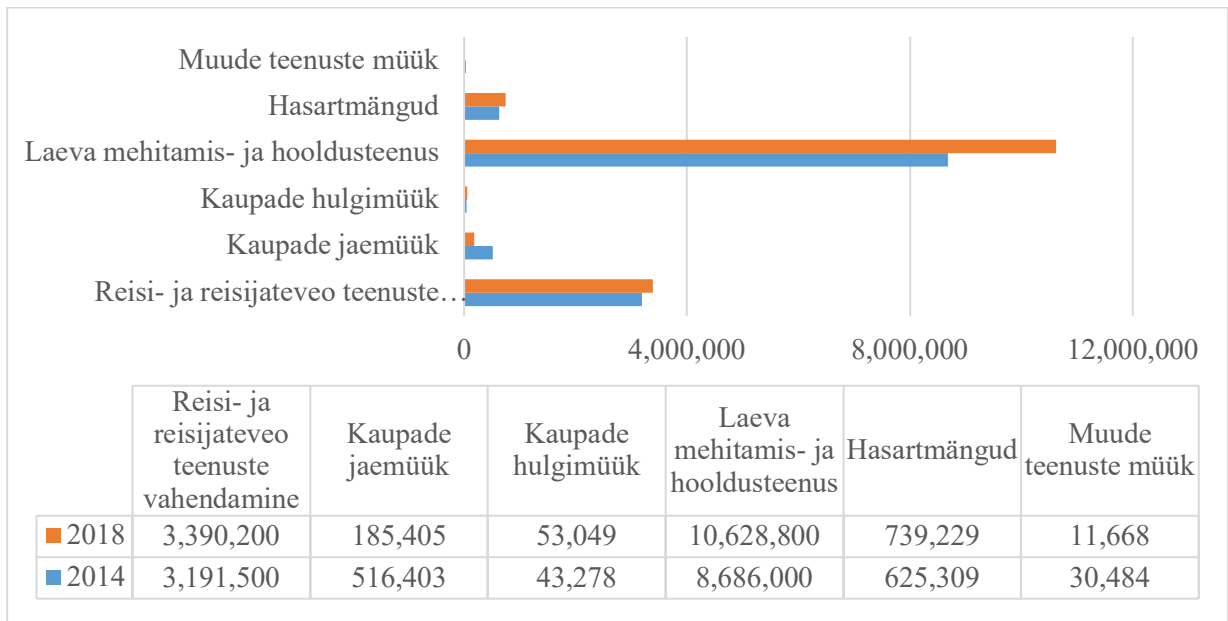
Joonis 7. 2014 ja 2018 aasta ärikasum ja müügitulu

Allikas: Autori koostatud

Käibe kasv nelja aastaga oli 13%. Kasum kasvas 21%.

Kasumi üks suurenemise põhjuseid oli meeskonna palgakulu vähendamine, mis tulenes lipumaa vahetusest.

Käibe kasv on seotud majandusliku situatsiooniga. Laeval oli rohkem reisijaid ning inimesed tarbisid varasemast rohkem teenuseid.



Joonis 8. 2014 ja 2015.a Viking Line'i teenused

Allikas: Autori koostatud

2018. oktoobris lõpetas ettevõtte Vanasadama reisisadama A-terminalis asuva kaupluse Rannamarket tegevuse seoses vähenenud käibega. Kauplusepinna üürileping lõpetati detsembris.

2018. a. ei jätkanud ematettevõtte katamaraani Viking FSTR (ML Expressen) prahtimist laevaliinile Tallinn-Helsingi. Nimetatud laev sõitis Rootsi lipu all 10. aprillist kuni 16. oktoobrini 2017.a.

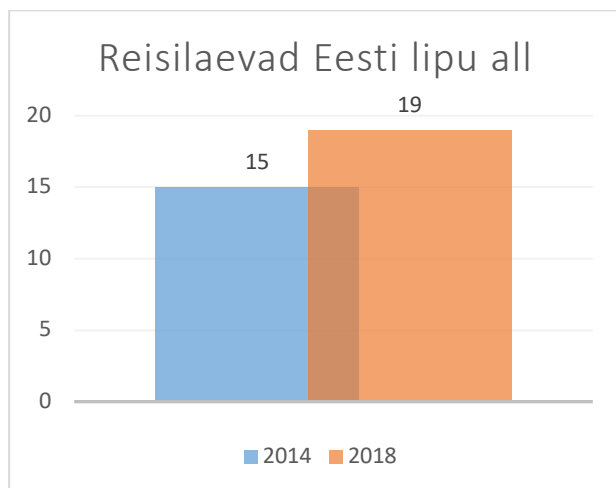
2019. a. jätkub 2018. aastaga sarnane majandustegevus, reisiparvlaev Viking XPRS sõidab enda tavapärasel graafikus kuni 4. aprillini, mil selle sõidugraafik muutub reedeti selliselt, et hommikune väljumine on Tallinna asemel Helsingist kl 7.45 ja seetõttu on kogu päeva graafik erinev. Perioodil 14.06.2019 kuni 11.08.2019 sõidavad lisalaevad Mariella ja Gabriella sarnaselt kolme eelmise aastaga Tallinna-Helsingi laevaliinil, sel ajal väljub laev Viking XPRS reede hommikuti Tallinnast. ( OÜ Viking Line Eesti 2018 a. majandusaruanne)

OÜ Viking Line Eesti tulu laeva mehitamis- ja hooldusteenuste müügist moodustas 10 628 800 eurot. Teenused, mis sisaldasid laevapiletite ja reisimisega seotud teenuste ning kaubaveo broneerimist, turundust, laevapiletite registreerimist, samuti sadamas asuva lao kulusid, müüdi emafirmale 3 390 200 euro suuruses summas. Kaupu, mitmesuguseid rõivaid ja jalatseid müüdi 53 049 euro eest. Muid teenuseid emafirmale 2018. aastal ei vahendatud. Emafirmalt osteti teenuseid 2 205 662 ja kaupu 171 115 euro eest.

## 8 Laevad Eesti lipu all

Riigil on kasulik omada oma lipu all võimalikult palju laevu, kuna seeläbi laekuvad riigile registritasud ja riigilõivud, kuid sellest olulisem on positiivne kaudne mõju, mida riigi laevandissektorile avaldavad riigi lipu all sõitvad laevad.

Laevanduseelnõu peamine eesmärk Eesti lipu all sõitva laevastiku suurendamine. Selle tulemus on Eesti majanduse kasv ja kaldasektori teke. Registritasude laekumise kaudu suurenevad riigi maksutulud. Laevandussektor aitab laiendada Eesti ekspordi sihtriikide ringi, mis praegu koosneb suuresti vaid meie lähiriikidest. (Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri.)



Joonis. 9 Reisilaevad Eesti lipu all

Allikas: Autori koostatud

2014. a. oli Eesti lipu all 15 kogumahumahutavusega 100 ja üle selle reisilaeva.

(2014.a statistikatabelid Eesti laevaregistrid)

2018. a. oli Eesti lipu all 19 kogumahumahutavusega 100 ja üle selle reisilaeva

(2018.a statistikatabelid Eesti laevaregistrid)

Laevanduseelnõu on küll Presidendi poolt välja kuulutatud, kuid lõplikuks jõustumiseks on vaja saada kõigepealt riigiabi luba Euroopa Komisjonist. Sellega Veeteede Amet hetkel tegeleb ja eeldatavasti antakse luba käesoleval aastal, mis võimaldab laevanduseelnõu jõustumise ja rakendamise alates 01.01.2020. a. Kuna soodsamad tingimused Eesti laevandusele ei ole seni jõustunud, ei ole ka laevu veeteedeameti andmeil Eesti lipu alla juurde tulnud.

## Kokkuvõte

Töö uuris reisilaev Viking XPRS'i lipuriigi muutmist ning laeva mehitamise korraldamist.

Uuringu käigus selgus, et Viking XPRS'i Eesti lipu alla toomine oli ajendatud töötajate palgakulude pealt saadavast kokkuhoiust. Eesti palgatase võrreldes Rootsi palgatasemega on madalam ning seega tööandjale soodsam. Eriti just teenindaval personalil. Tehniline personal on ülemaailmselt konkureeriv. Tänu lipu vahetusega sai laeval tööd ligi 250 eestlast. Teiseks ajendiks oli see, et laeva endiseks kodusadamaks oli Norrtälje. Kuna laev sõidab Tallinna ja Helsingi vahel ning laev oma sõidu ajal kordagi kodusadamat ei läbinud, oli loogiline, et uueks lipuriigiks võiks olla Eesti.

Töö alguses oli püstitatud uurimusküsimused:

- Mis muutus lipuvahetusega Viking XPRS'i jaoks ?
- Milline on uus vastuvõetud laevanduseelnõu?
- Laeva töö tulemuslikkus Eesti lipu all?

Töö käigus on saadud vastused:

- Lipuvahetusega muutuseid laeva jaoks oli palju. Esiteks muutus kogu dokumentatsioon – litsentsid ja sertifikaadid. Samuti pidi kogu laev vastama nõuetele, mis on kehtestatud Eesti seadustes. Kõik senini laevas olnud soome, - ja rootsikeelsed viited ja sildid muudeti eesti,- ja inglise keelseteks. Enamus laeva personalist vahetati välja. Uue personali valiku juures oli äärmiselt oluline, et vähemalt nendel positsioonidel inimesed, kes klientidega kokku puutuvad, pidid oskama soome keelt. Negatiivseks muutuseks lipuvahetusega reederi jaoks oli see, et arvestatud Eesti tööandlusseadusega. Näiteks tähtjalisi lepinguid ei saa teha lõputult lihtsalt sellepärast, et tööandja ei taha töötajale põhitöökohta pakkuda. Varasemalt Soomes ja Rootsis oli see täiesti normaalne. Samuti on Eestis kindlaks määratud katseaja pikkus ja töötaja vallandamine.
- Laevanduseelnõu eesmärk on meelitada Eestisse kaldasektori ettevõtteid ja laevu tagasi Eesti lipu alla. Läbi nende muudatuste on võimalik luua uusi töökohti. Eeliseks teiste riikide ees tuuakse välja e-riigi teenuste olemasolu. Laevanduseelnõu on küll Presidendi poolt välja kuulutatud, kuid lõplikult jõustumist ja rakendumist on oodata alates

01.01.2020. a. Laevu pole hetkel Eesti lipu alla juurde tulnud kuna soodsamaid tingimused Eesti laevandusele ei ole veel jõustunud.

- Laeva töö tulemuslikkus on hea. Viking XPRS suudab toota omanikele kasumit. Töötajate arv Viking Line'i laevadel on langenud kuna laevad arenevad tehnoloogiliselt ja masinad suudavad rohkem töid ära teha. Samuti ka selle pärast, et 2014 aasta alguses oli Viking XPRS'i laeva meeskond suurem kuna soomlastest mentorid olid samuti palgal. Nende ülesanne oli välja õpetada uut meeskonda. Palgakulu on vähenenud kuna inimesi on tööol vähem.

OÜ Viking Line Eesti käibe kasv nelja aastaga oli 13%. Kasum kasvas 21%. Kasumi üks suurenemise põhjuseid oli meeskonna palgakulu vähendamine, mis tulenes lipumaa vahetusest. Käibe kasv on seotud majandusliku situatsiooniga. Laeval oli rohkem reisijaid ning inimesed tarbisid varasemast rohkem teenuseid.

Autor leiab, et Viking XPRS'i 5 aastat tagasi toimunud lipuriigi muutus on eesrindlik ja julge majanduslik samm. Eriti kuna samme Eesti lipu atraktiivseks muutmiseks alustati alles nüüd.

## **Võõrkeelne lühikokkuvõte**

### **FLAG STATE CHANGE AND MANNING ARRANGEMENTS OF PASSENGER FERRY VIKING XPRS.**

Enely Liepkalns

This thesis analyzes flag state change in 2014. and manning arrangements of passenger ferry Viking XPRS.

Manning is finding the right seafarers and organizing their work. This includes recruitment, training, job planning, logistics and document control.

Each ship has a home port and a country which the ship belongs to. The flag State determines the ownership of the ship. If a ship is registered in a particular country, the laws of that State shall apply to that ship and its owner. Even if the ship is in foreign waters, the laws of the flag state apply to the ship.

The aim of the thesis is to give an overview of the flag states, the passenger ship Viking XPRS and to examine the attractiveness of the Estonian flag.

The thesis examined changes before and after the Viking XPRS flagship change. What has been the performance of the ship under the Estonian flag and what is the content of the new Maritime Act Project.

As a result of the research, there were many flagship changes for the ship. Firstly, all documentation as licenses and certificates were changed. Also, the entire ship had to comply with the requirements established by Estonian law. All Finnish and Swedish references and labels on board had to change to Estonian and English. Most of the ship's personnel were replaced. With the selection of new staff, it was extremely important that at least these workers with positions where they had direct contact with clients had to know Finnish. The negative change for the shipowner was that they did not consider Estonian Employment Act. For example, the length of the probationary period and the dismissal of the employee have been determined in Estonia.



The aim of the new Maritime Act Project is to attract shore sector companies to Estonia and vessels back to under the Estonian flag. Through these changes, new jobs can be created. The advantage of other countries is the existence of e-government services. Although the new Maritime Act Project has been announced by the President, it is expected that its entry into force and implementation will be finalized from 01.01.2020. a. The ships have not come under the Estonian flag at the moment because more favorable conditions for Estonian shipping have not yet entered into force.

The performance of the ship under the Estonian flag is good. Viking XPRS is able to earn profit for its owners. The number of employees on Viking Line ships has declined as the ships are technologically advanced and machines can do more work. Also, because at the beginning of 2014, the Viking XPRS crew was bigger because Finnish mentors were also on pay. Their task was to train the new crew. Wage costs have decreased as there are fewer people at work.

The turnover of OÜ Viking Line Estonia increased by 13% in four years. Profit increased by 21%. One of the reasons for the increase in profits was the reduction in crew wages resulting from the change of flag. Turnover growth is related to the economic situation. There were more passengers on board and people used more additional services.

Keywords: manning, flag state, passenger ferry, flag state change

## Viidatud allikad

2017.a statistikatabelid Eesti laevaregistrid <https://veeteedeamet.ee/et/sadamad-laevad-ja-merekaubandus/laevad/laevaregister-ja-ehitatavate-laevade-register> (17.05.2019)

2017.a statistikatabelid Eesti laevaregistrid <https://veeteedeamet.ee/et/sadamad-laevad-ja-merekaubandus/laevad/laevaregister-ja-ehitatavate-laevade-register> (17.05.2019)

Branch, A., Robarts, M. (2014). Elements of shipping. Abingdon : Routledge

Cruise mapper. Viking XPRS ferry. <https://www.cruisemapper.com/ships/Viking-XPRS-ferry-1962> (06.01.2019)

Eesti lipu seadus. (Vastu võetud 23.03.2005). – Elektrooniline Riigi Teataja <https://www.riigiteataja.ee/akt/122062018012?leiaKehtiv> (13.02.2019)

Euro Work. <http://www.eurowork.info/et/euro-work> (05.01.2019)

International Transport Workers' Federation. Flags of convenience <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience> (13.03.2019)

Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus. (Vastu võetud 13.02.2019). – Elektrooniline Riigi Teataja <https://www.riigiteataja.ee/akt/104032019001?fbclid=IwAR10zB6IK0h5CHQBrLf9slegDdCMgbTDNuv1EEAGv5nmax2n4rVbg3D6scA> (14.04.2019)

Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. <https://m.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/c37b2db8-3842-4bba-8a60-d6ddc8c51cc0/Laeva%20lipu%C3%B5iguse%20ja%20laevaregistrite%20seaduse%20ning%20tulumaksuseaduse%20muutmise%20ja%20sellega%20seonduvalt%20teiste%20seaduste%20muutmise%20seadus> (18.05.2019)

Marlow Navigation. <https://marlow-navigation.com/en/what-is-crew-management-services.asp>  
(16.01.2019)

Mereviki. Transestonia. <http://mereviki.vta.ee/mediawiki/index.php/TRANSESTONIA>  
(13.02.2019)

MI News Network. (2016). What is Ship Management? – Marine Insight  
<https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-ship-management/> (21.01.2019)

Muld, M. (2018) Riik asub maksusoodustuse abil laevu Eesti lipu alla meelitama. – ERR  
<https://www.err.ee/835356/riik-asub-maksusoodustuste-abil-laevu-eesti-lipu-alla-meelitama>  
(14.04.2019)

Ots, J.M (2019). Eesti firmad mehitavad maailma meresid. – Postimees  
[https://majandus24.postimees.ee/6500060/eesti-firmad-mehitavad-maailma-meresid?\\_ga=2.110245765.1877915349.1552392105-1268596019.1452717554](https://majandus24.postimees.ee/6500060/eesti-firmad-mehitavad-maailma-meresid?_ga=2.110245765.1877915349.1552392105-1268596019.1452717554) (16.01.2019)

OÜ Viking Line Eesti 2014. a majandusaruanne. <https://ariregister.rik.ee/ettevotja> (27.04.2019)

OÜ Viking Line Eesti 2018.a Majandusaruanne. <https://ariregister.rik.ee/ettevotja> (27.04.2019)

Postimees. (2005). Viking Line'i Rosella ei tule Eesti lipu alla. – Postimees  
<https://www.postimees.ee/1509123/vikingi-line-i-rosella-ei-tule-eesti-lipu-alla> (16.02.2019)

Pressiteade nr 88/07. (2007) Kollektiivne tegevus välismaise ettevõtja vastu, selleks et ettevõtja sõlmiks ametiühinguga kollektiivlepingu, mis paneb ta loobuma asutamisvabaduse kasutamisest, piirab asutamisvabadust. [file:///Users/enely/Downloads/CJE-07-88\\_ET.pdf](file:///Users/enely/Downloads/CJE-07-88_ET.pdf) (16.02.2019)

Rudi, H. (2014). Viking Line toob ühe laeva Eesti lipu alla.  
<https://tarbija24.postimees.ee/2648544/viking-line-toob-ue-laeva-eesti-lipu-alla> (02.01.2014)

[Ship spotting. Emma Maersk. http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1739101](http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1739101)  
(14.04.2019)

Ship Technology. Emma Maersk – Container Ship. <https://www.ship-technology.com/projects/emmamaerskcontainers/> (14.04.2019)

Stopford, M. (1997). Maritime Economics. 2003. London: Routledge

Suomen Museot Online. Ms Transestonia Jätkäsaaren satamassa.  
<http://suomenmuseotonline.fi/en/kohde/Suomen+merimuseo/200607%3A252?itemIndex=98655>  
(13.02.2019)

Veeteede Amet. Laevaregister ja ehitavate laevade register. <https://veeteedeamet.ee/et/sadamad-laevad-ja-merekaubandus/laevad/laevaregister-ja-ehitavate-laevade-register> (13.05.2019)

Viking Line. Viking XPRS – liinil aastast 2008.  
<https://www.vikingline.ee/laevareisid/laevad/ms-viking-xprs/xprs-ajalugu/> (06.01.2019)

Veeteede Amet. (2018) Eesti laevanduse areng <https://veeteedeamet.ee/et/uudised/eesti-laevanduse-areng-pohjused-ja-ajajoon> (14.04.2019)

World Maritime News. (2018) Four Crew Missing from Giant Fire-Stricken Maersk Boxship  
<https://worldmaritimeneews.com/archives/246607/four-crew-missing-from-giant-fire-stricken-maersk-boxship/> (12.05.2019)

# Lisa 1 Laeva registri sertifikaadi näidis

New Certificate of Registry issued on change of ownership.

Registrar. *J. E. J.*

COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS  
**CERTIFICATE OF REGISTRY**  
 PARTICULARS OF SHIP

Call Sign: C60Q3

Official Number <b>706386</b>	Name <b>SUN</b>	No., Year and Part of Registry <b>L62/1987</b>	No., Year and Part of previous Registry (if any) <b>29 In 1985 At Gibraltar as PAT</b>
Whether Subdivision or Foreign Built <b>Foreign</b>	Whether a Sailing, Steam or Motor Ship, if Sailing or Motor, her propulsion <b>Motor: Single Screw</b>	Where Built <b>Hungary, West Germany</b>	Year Built <b>1970</b>
Name and Address of Builders <b>MHD Angyalfori, Budapest, Hungary</b>		Name and Address of Shipper <b>Mot. Werke, Bremerhaven, Bremerhaven</b>	

Number of Decks <b>One</b>	Length from fore-part of stem, to the aft side of the head of the stern post / fore side of the rudder stock <b>74</b>	FEET <b>74</b>	LENGTH <b>57</b>
Number of Masts <b>Two</b>	Main breadth to outside of plating <b>11</b>	<b>11</b>	<b>30</b>
Rigged <b>Not</b>	Depth in hold from tonnage deck to ceiling amidships <b>6</b>	<b>6</b>	<b>40</b>
Stem <b>Raked</b>	Depth in hold from upper deck to ceiling amidships, in the case of two decks and upwards <b>12</b>	<b>12</b>	<b>95</b>
Stern <b>Cruiser</b>	Depth from top of upper deck at side amidships to bottom of keel <b>12</b>	<b>12</b>	<b>95</b>
Build <b>Carvel</b>	Round of beam on upper deck <b>12</b>	<b>12</b>	<b>95</b>
Framework and description of vessel <b>Steel: Bulk Carrier</b>	Length of engine-room (if any)		
Number of Bulkheads <b>Five</b>			

PARTICULARS OF PROPPELLING ENGINES, &C. (if any), as supplied by Builders, Owners, or Engine Makers.

No. of Engines	Description of Engines	Where Made	Name and Address of Makers	Kilowatt Engines		No. of cylinders in each set	No. of cylinders in each set	H.P. S.I.P. S.M.P. or other Standard of this
				No. of cylinders in each set	Power of cylinders			
One	TBD 484-6 U	1970	Motoren-Werke Mannheim Mannheim, Germany	Six	320 kW	—	—	805 kW
One	Particulars of Boilers	1970		Length of Boilers				11.50 Kcm.
	Description			480 mm				

PARTICULARS OF TONNAGE

The tonnages of this ship in accordance with her Bahamian Tonnage Certificate are:-

**GROSS TONNAGE** 1527 tons ( cubic metres)

**REGISTER TONNAGE** 840 tons ( cubic metres)

This ship is assigned with a tonnage mark on each side of the ship which is inches below the upper deck line and when this mark is submerged the above tonnages are applicable.

When the tonnage mark is NOT submerged the following tonnages are applicable:

**GROSS TONNAGE** tons ( cubic metres)

**REGISTER TONNAGE** tons ( cubic metres)

A detailed summary of the tonnages for this ship is shown on The Bahamian Tonnage Certificate.

The number of berths and appertices for whom accommodation is certified

I, the undersigned, Registrar of Bahamian Ships at the Port of hereby certify that the Ship, the Description of which is prefixed to this my Certificate, has been duly surveyed, and that the above Description is in accordance with the Register Book; that whose Certificate of Competency or Service is No. is the Master of the said Ship; and that the Name, Residence and Description of the Owner, and Number of Sixty-fourth Shares held by it, are as follows:-

Name, Residence, and Occupation of the Owner	Number of Sixty-fourth Shares
<b>6015</b>	<b>Sixty-Four</b>

GOLF P.O. Box R.P. **J.M. POLLE & Co** ANTWERP

REGISTRATION OF BAHAMIAN SHIPS  
**23 FEB 1985**  
 LONDON, ENGLAND

Dated at London the 23rd day of February One thousand nine hundred and Ninety-Five

## Lisa 2 Lõputöö uurimuse küsimustik

1. Mis ajast alates olete Viking Line'le mehitamisteenust osutanud?
2. Kas ja kuidas on lipuvahetus mõjutanud kliente?
3. Kas ja kuidas on lipuvahetus mõjutanud meremehi?
4. Kas ja kuidas on muutunud dokumentatsioon?
5. Kas on kaugemale ulatuvaid positiivseid või negatiivseid tagajärgi?
6. Kas Teil on omapoolseid tähelepanekuid muutustest, mis tulenesid lipuvahetusest?

Vastab Euro Work OÜ mehitusjuht Liina Silla

1. Euroworki ja Viking Line alustasid koostööd alates lipuvahetusest. Ehk siis Eurowork mehitab Viking XPRS'i alates 2013. aasta oktoobrist.  
Lepiti kokku soomlastega, et alguses jäävad osakondade vanemad laevale mentori põhimõttel ehk õpetasid uut personali kelle meie välja valisime. Õpetasid välja, tutvustasid Viking Line'i töökultuuri, firma poliitikat. Viking Line'i jaoks oli lipuvahetuse juures ääretult oluline, et kui tuleb peale uus eestlastest meeskond, et seda ei tajuks ära klient. Kliendi jaoks midagi ebamugavamaks ei muutuks, tähendas see seda, et meeskond pidi oskama vähemalt suhtlustasandil soome keelt ja inglise keel oli kõige alus. Töö ametlik keel on laevas inglise keel, mis puudutab laeva häiret ja üldist dokumentatsiooni. Aga kliendid olid üldiselt soomlased, olid nad harjunud kõike omas keeles, varem oli ju soome personal. Loomulikult ei suutnud me tagada, et kõik uued töötajad soome keelt räägivad, eriti nii-öelda taga positsioonid nagu nõudepesijad, kokad. Aga vähemalt need kes otseselt kliendiga kokku puutuvad pidid seda oskama. Seetõttu meie valiku tingimused võimalused olid suhteliselt piiratud. Ehk siis oluline oli keelte oskus ning lisaks ka Viking Line rõhutas eelnevate läbirääkimiste jooksul kui oluline on suhtlus. Klienditeenindus peaks olema selline euroopalik, särav, naeratav ja sõbralik. Paratamatult on eestlane varasemalt silma jäänud kui endassetõmbunud ja mossis, siis klienditeeninduses oli see väga oluline. Meie aga omalpoolt tahtsime saada maksimaalse keeleoskusega ja taustaga meeskonda. Peale jäänud meeskonnal ehk mentoritel oli siis sõltuvalt 4 või 6 kuud, kellel rohkem, kus nad olid paralleelselt nii meie kui ka Viking Line'i lepingulised töötajad just, et anda edasi nende varasemalt töökultuuri.

Laeva on varasemalt ka üritatud Eesti lipu alla tuua 2004, tol ajal sõitis Tallinn-Soome liinil Rosella. Viking Line pidas läbirääkimisi ettevõttega Baltic Group International. Tean seda selle pärast et tol ajal töötasin just selles ettevõttes. Otsisime juba meeskonda, kui aga tuli ametiühingud Soome poolt ja panid veto peale. Tänapäeval on meil soomlaste osakaal vähenenudki sinna maani nagu meil kokkulepe oli ehk siis ainult juhtkond on soomlased ja ülejäänud on kõik eestlased. See on pikem protsess olnud. Esimese aasta jooksul toimusid suuremad muutused, just need mentorid lahkusid 2014 aasta jooksul ja 2015 aastal oli juba põhimõtteliselt see koosseis kes meil on praegu.

2. Minul on seda siit kontorist natuke keeruline kommenteerida, aga niipalju kui ma tean siis see info tuleb laevajuhtidelt kui on mingid teravamad intsidendid. Alguses oli rohkem, hästi palju hakkas soomlane eestlase peale kaebama, et nüüd on mõttetu laev ja enam ei saa oma keeles teenindust. Aga see vaibus maha. Esimene aasta oli ärev, kõik oli uus ja kuna laev tuli Eesti registrisse, vahetusid laevas ka laeva sildid, viited liftidele, autotekile, restorani lahtioleku ajad – kogu info muudeti eesti keelseks. Nende aoks kogu see visuaal muutus. Need kes olid näites püsikliendid neil ei olnud enam tuttavat teenindajat jne. Siis oligi raske see, et soomlase tunne, eks kõigil väike rahvastel on see tunne, et tuleb keegi teine ja võtab meie töö ära. See oli ka mentoritel küljes, kes hiljem hakkasid seda ka välja näitama. Kuigi kõik need inimesed kes varasemalt XPRS'i peal töötasid said Viking Line'i poolt tööpakkumise teistele laevadele. Aga fakt on see, et kui sa varasemalt olid restorani direktor, siis teisel laeval oli see juba olemas, nad ei pruukinud saada sama positsiooni ehk siis nad pakkusid lihtsalt tööd. Osad said oma vana positsiooni, aga enam mitte. Varasemalt töötas rootsi lipu alla lisameeskonna all eestlaseid ja neile kõigile anti võimalus sellele laevale tulla. Täna on alles kaks inimest, kes on jäänud alates lipuvahetusest meiega – köögiosakonnas kaks kokka.
3. Siinkohal ma tahaks öelda, et meeskond tuli uus, siis nad vahet ei tundnud. Mõned üksikud, kes meile varasemast jäid, räägime kokku võib-olla viiest inimesest, nende jaoks oli alguses motiveerimine väga keeruline, kuna Rootsi lipp tähendas Rootsi palgataset ja Eesti lipp tähendas Eesti palgataset. Kuigi seda sai neile seletatud ja ka lepingud muudetud, Viking Line lõpetas ja meie alustasime uut lepingut, siis endiselt oli harjumus, et teed täpsemalt sama tööd, kuid saad oluliselt vähem palka, tekitas neis sisemisi pingeid, tänu

millele tekkis palju intriige. Aga kuna neid meremehi oli väga vähe, ei saa ma üldisest mõjust rääkida. Uue lipuga andsime neile uue meeskonna.

4. Meie jaoks ei muutunud midagi, aga laeva jaoks muutus väga palju. Laev pidi taotlema endale uued liini sertifikaadid jne. Laevaregistri muutmine on iseenesest väga suur protsess. Nad olid 2014 aasta Jaanuaris Natalis dokis, selleks et see lipp ära vahetada tulid laeval veeteede amet, nii Soome kui Eesti, kes annavad välja litsentsid ja sertifikaadid, samuti oli peal Lloyds, kes annab välja selle laeva liinisertifikaadid. Korraldati ka näidis õppehäired ja Eesti erinevad inspeksioonid vaatasid üle oma punktist. Näiteks laeval on köök ja restoran, et laev pidi vastama nendele nõuetele, mis nõuab Eesti seadus. Igasugused väiksed inspeksioonid käisid seal peal, et tagada see, et laev kuulub Eesti seaduste alla. Loomulikult oli see laevajuhtkonna jaoks keeruline, sest nad polnud kunagi varem eesti seadustega kokku puutunud, olles soomlased ja varasemalt töötanud rootsi seaduste järgi. Nad said Eesti Vabariigilt sellised tunnistused nagu ohutu mehitamise sertifikaat, vastavuse tunnistus, meresõidu ohutus, neid on kindlasti veel. Kõik dokumendid tuli eestistada, kõik Eesti seadusandlus, kasvõi tööohutuse kohapealt kuidas ja mis moodi märgistused peavad olema, mis keelsed, kõik see tähendas ümbermuutmisi. See oli väga kibekiire aeg just nende jaoks kes tol hetkel seda lipuvahetus protsessi juhtisid. Meremeeste puhul tähendas see seda, et need kellel oli mõnes muus riigis saadud kvalifikatsioonitunnistus pidid nad Eesti Veeteedeametist taotlema omale Eesti vahelehe, ehk diplomi kinnituse. Neid ei olnud palju, aga osasid see puudutas.
5. Teadaolevalt miks see vahetus tehti olid majanduslikud põhjused, esmajoones palgafond. Teisalt laeva kodusadamaks oli Rootsi riik, aga kuna laev oma sõidu ajal seda sadamat kordagi ei läbi oli loogiline, et selleks võib olla Eesti või Soome. Palgafondist nad ka kindlasti võitu said, sest kui võrdleme Rootsi ja Eesti meremeeste palgataset siis vahe on tuntav, eriti just teenindus personalil. Tehniline personal on ülemaailmselt konkureeriv, see pole riigiti piiratud. Kui sa oled õppinud laevajuhiks võid sa seda laeva juhtida ükskõik millises riigis, ükskõik millise lipu all, kui sa täidad tolle lipuriigi tingimusi. Aga mis puudutab teenindavat personali, siis Eestis on palgatase niivõrd palju madalam, et põhivõit tuli nende palgafondist. See on see positiivne osa kui vaatame reederi vaateviklist. Negatiivne osa on see, et ei oldud arvestatud kõikide aspektidega kui tehti läbirääkimisi ja planeerimisi, kuidas see Eesti meeskond tööle hakkab. Ei arvestatud Eesti töö



seadusandlusega. Kuna see oli nii uus asi, siis näiteks ei osanud nad arvestada kasvõi kuidas saab teha tähtajalisi töölepinguid, et neid ei saa teha lõputult kui pole põhjust ja sa ei saa sõlmida tähtajalist lepingut kui ta ei asenda kedagi, lihtsalt sellepärast et sa ei taha põhikohta anda, siis teed tähtajalise. Varasemalt Soome riigis sai seda teha, Rootsis oli see täiesti normaalne. Eestis ei olnud. Mis tähendas siis meeskonnaarvu natuke suurendamist, kuna me ei saanud siin niisama inimesi lihtsalt värvata ilma põhjuseta, natuke juurde natuke maha. Selles osas oli neid ebameeldivaid üllatusi, kuna nad tahtsid viia mõtteid ellu samal põhimõttel nagu nad neid siiani olid teinud ja teevad oma teistel laevadel, siis XPRS'i seda enam teha ei saanud, just nimelt Eesti seadusandluse tõttu. Nad polnud end kurssi viinud kui pikad on meil katseajad, kuidas käib meil ülesütlemine. Rootsis sa väga ei pea põhjendama, et kui inimene ei sobi siis ütled kõik sul on viimane päev, aga Eestis pead sa põhjendama miks ta ei sobinud ja eriti peale katseaega, siis tuleb palju pabertööd vormistada. Hästi palju oli neil eeldusi, et nad eeldasid et nad saavad samamoodi jätkata, nüüdseks on see tee õnneks sillutatud, aga alguses lausa kaks aastat oli keeruline.

Mis Viking Line'i vaatevinliklist veel negatiivne võis olla, siis niipalju ma võin öelda, et Soome registris, siis riik maksab dotatsiooni nende meremeeste eest, kes neil töötavad, laeva kompanii saab osaliselt sotsiaalmaksu osa tagasi. Eesti registris seda ei saa. Selle nad nii-öelda kaotasid, aga enda jaoks nad arvestasid selle välja, et selle nad teevad tasa väiksema palgafondiga. Kas otse pidada seda negatiivseks ma ei tea.

6. Sellel küsimusele on mul võimatu vastata kuna ma ei töötanud seal. Kindlasti ütlen aga seda, et väga palju asjad muutusid laeva juhtkonna jaoks, kas või väikesed asjad nagu, et varem nad otsisid lisameeskonna ise ja lepingud sõlmiti laevas ja purser võis sinna alla kirjutada. Tekkis nii-öelda kolmas osapool juurde, keda ennem ei olnud. Alguses oli näha, et see oli kohe võõras nende jaoks.

## Lisa 3 Lippude kasutus laeval



Joonis 10. 1. Ahtrilipp (riigilipp) 2. Signaallipud 3. Austuslipp

Allikas: Autori koostatud