

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOO
EESTI MEREAKADEEMIA
Merenduskeskus

Edward Vodi

**LAEVADE AGENTEERIMISTEENUSTE ÜMBERKUJUNEMINE
JÄTKUSUUTLIKUS LÄHILAEVANDUSES**

Lõputöö

Juhendaja: lektor, Yrjö Saarinen

Tallinn, 2021

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Edward Vodi

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 178342VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: evodi54@gmail.com

Juhendaja, lektor Yrjö Saarinen:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: Marko Jürjoja

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord

Annotatsioon.....	5
Sissejuhatus	6
1 Lähilaevandus	7
1.1 Lähilaevandus Tallinna Vanasadamas	8
1.2 Lähilaevandus Tallinkis	9
1.2.1 Tallinki agenditeenuste ülesehituse struktuur.....	11
2 Laevaagendi elukutse	12
2.1 Definiitsioon	12
2.2 Laevaagent Eestis	13
3 Rahvuslike laevaagentide- ja maaklerite assotsiatsioonide föderatsioon (FONASBA).....	15
3.1 Kvaliteedistandard	16
3.2 Liikmelisus.....	16
4 Laevaagendi tööülesanded.....	18
4.1 Tööülesanded Tunnustatud laevamaaklerite instituudi (ICS) kohaselt	18
4.2 FONASBA & BIMCO agendileping	19
5 Uurimistulemused agenteerimisteenustest lähilaevanduses	21
5.1 Laevaagentide tööülesannete loetelu	22
6 Tööülesannete loetelu analüüs.....	27
6.1 Info edastus, vahendus	28
6.2 „Targa Sadama“ rakenduse kasutamine	29
6.3 Eesti merendusdokumentide edastus (EMDE)	30
6.4 Seired	32
6.5 Sadama turvalisus	33
6.6 Agendi laevahoolitsus (<i>husbandry service</i>)	34
6.7 Klienditeenindus	35
7 Uuring agenteerimisteenustest teistelt Tallinki ametkondadelt.....	36
7.1 Uuringu analüüs agenteerimisteenustest teistelt Tallinki ametkondadelt.....	38
Kokkuvõte	40
Võõrkeelne lühikokkuvõte	41
Viidatud allikad	43
Lisa 1 „Targa Sadama“ rakenduse kogumisala – CA (kuvatõmmis)	46
Lisa 2 FONASBA & BIMCO agendileping (kuvatõmmis)	47

Lisa 3 Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks
.....48

Annotatsioon

Käesoleva töö teoreetilises osas on käsitletud lähilaevandust Euroopa Liidus ja Eestis, Tallinna Vanasadamas opereerivate laevanduskontsernide kohta, lähemalt Tallinki agenditeenuste ülesehituse struktuuri. Lähilaevanduses seilavad ökonoomsed laevad võrdlemisi lühikestel laevamarsuutidel, ei hõlma ookeani ületamist, ajakulu sadamas on minimaalne, kuna sadamatöö, laevadokumentide edastamine, sh agenditöö on automatiseeritud. See kujundab suuresti ümber agenditööd sadamas. Näiteks on Tallinki laevaagentide ametlik ametinimetus muudetud *Cargo Loading Operator*'iks. Lisaks on käsitletud laevaagendi definitsiooni, milleks on laevaomaniku ehk laeva esindamine sadamas.

Teoreetilises osas tutvustab autor FONASBA (Rahvuslike laevaagentide- ja maaklerite assotsiatsioonide föderatsioon) liikmelisust, kvaliteedistandardit, mille on omistanud Eestis vaid CF&S Estonia AS-i laevaagendid, kes pakuvad agenditeenuseid Viking Line'ile. Kirjeldatud on agenditööd FONASBA ja ICS-i (Tunnustatud laevamaaklerite instituut) allikate kohaselt, nt FONASBA & BIMCO agendilepingut, laevade klaarimine, agendi laevahoolitsus – ingl *husbandry services*.

Praktilise osa uurimistulemuste põhiosa moodustab laevaagentide tööülesannete loetelu, mille on autor jaotanud valdkondadeks. Agenteerimisteenuste ümberkujunemise uurimiseks intervjueris autor põhjalikult Tallinki laevaagente, üldisemas laadis Viking Line'i (CF&S) laevaagente ning pealiskaudselt Eckerö Line'i, kus agenteerimine on integreeritud kaubateenistusse. Lisaks intervjueris autor Tallinki laevaagentidega koostöös olevaid ametkondasid, kes pidasid oluliseks nimetada kõige rohkem info edastuse, vahendusega seotud laevaagendi ülesandeid.

Uurimistulemused näitavad, et suurimaks laevaagentide tööülesannete valdkonnaks on info edastamine, vahendamine, mida käsitlevad samuti FONASBA ja ICS-i allikad olulise tööna. Valdonna jätkusuutlikkus pole kaheldav. Seejärel sadama kontrollimine rakendusest, mis Tallinki juhtkonna arvates on väga oluline aspekt laevaagentide töös. Üllatavalt ka merendusdokumentide edastamine, kuigi selles peamine roll Tallinkis on laevadel, erinevalt Viking Line'ist, kuid Tallinkis oluline laevadokumentide edastamine tõenäoliselt tulevikus agentidel väheneb. Keskmise töökoormusega teostab laevaagent seireid, korraldab liiklust ning hoolitseb sadama turvalisuse eest. Klienditeenindust on minimaalses mahus, mis ei ole üldlevinud agenteerimisteenuste osa.

Sissejuhatus

Laevade sadamaoperatsioonid on alati olnud ülitähtis osa merereisist, et laevatöö oleks reederile edukas. Kui laev on merel, vastutab selle eest kapten, aga sadamas otsib ta kedagi, kellega vastutust jagada. Siinkohal tekib vajadus laevaagendi järele, kelle alahinnatud, kuid ülitähtis roll ühendab kõiki sadamakülastusega seotud toiminguid. Kompleksne ja laiahaardeline laevaagentide, laevamaaklerite töö on väljakujunenud sajandeid kestnud laevanduse tulemusena, kuid kiire tehnoloogia areng ja ümberkorraldused sadamatöös kujundavad ümber kaasaegse laevaagendi tööd drastiliselt. Seda eriti Euroopa Liidu lähilaevanduses, mida iseloomustavad ökonoomsed süstiklaevad, minimaalne ajakulu sadamas, mis saavutatakse sadamatöö ja dokumentatsiooni automatiseerimisega.

Käesoleva töö eesmärk on anda ülevaade, millisel viisil on muutunud agenteerimisteenused lähilaevanduses võrreldes traditsioonilise agenditööga, mida toovad esile ICS (Tunnustatud laevamaaklerite instituut) ja FONASBA (Rahvuslike laevaagentide ja- maaklerite assotsiatsioonide föderatsioon). Samuti luua uued väljavaated agendi töösse, millega säiliks laevaagentide tugev staatus lähilaevanduses. See on oluline kõikidele sadamatöös osalevatele osapooltele, kes teevad koostööd laevaagendiga.

Töö hüpotees on järgmine: olenemata suurest agenditöö ümberkujunemisest lähilaevanduses, on laevaagendid jätkuvalt vajalikud ega kao lähitulevikus. Uurimismeetod on intervjuud Tallinna Vanasadama D- ja A-terminalis opereerivate laevanduskontsernide laevaagentidega: peamiselt AS Tallink Grupi osakond Tallink Cargo, CF&S Estonia AS (Chartering Forwarding & Ship`s Agency Estonia AS), kes on alltöövõtja Viking Line`ile ning minimaalses mahus Eckerö Line`i, kus eraldi laevaagentide üksust enam ei eksisteeri. CF&S-i uuring on üldisemat laadi, kuna Tallinki uurimisel tegi autor uurimistööd rohkem sügavuti, olles tööpraktikal. Lisaks intervjueris autor väiksemas mahus Tallinkis laevaagentidega koostöös olevaid ametkondasid.

Uurimistulemused ehk töö fundamentaalse osa moodustab laevaagentide spetsiifiliste tööülesannete loetelu, mis on jagatud valdkondadeks, et igat tööülesannete valdkonna jätkusuutlikkust, muudatusi agenditöös analüüsida. Sealjuures on autor andnud hinnangu ettevõtete lähenemisele agenditöös, st tööülesannete jaotusele, millest võib teha järeldusi parendamisvõimaluste kohta. Eelnimetatu moodustab kokkuvõtlikud tulemused, mis annab kõige paremini aimu agenteerimisteenuste ümberkujunemisest jätkusuutlikus lähilaevanduses.

1 Lähilaevandus

Lähilaevandus on termin, mis ülemaailmselt kasutust ei leia. Lähilaevandus (ingl *short sea shipping* – SSS) on kauba- ja reisilaevade seilamine võrdlemisi lühikestel marsuutidel sadamate vahel, mis ei hõlma ookeani ületamist. (Johnson & Styhre, 2014: 168) Euroopa Liidu kontekstis tähendab see kauba ja reisijate vedu meritsi Euroopa Liidu (EL) sadamate vahel. Sinna kuuluvad ka sadamad riikidest, mis ei kuulu EL-i, aga asuvad geograafiliselt Euroopa lähistel, sh Vahemere- ja Musta mereäärsed sadamad. (Eurostat, 2019) Eraldi on välja toodud ka Läänemere (Balti mere) piirkond, kus opereerivad käesolevas töös kirjeldatud AS Tallink Grupp, OÜ Viking Line Eesti ning Eckerö Line AB OY Eesti.

Alates 1992. aastast on Euroopa Komisjon teinud lähilaevanduse edendamise üheks prioriteediks transpordisektoris. Aastatel 1997 ja 1999 andis Euroopa Komisjon välja kavandid lähilaevanduse arendamise kohta, milles julgustati keskkonnasõbralikumaid transpordiliike. 2001. aastal avaldati transpordipoliitika juhendis, et lähilaevandus on konkurentsivõimeline alternatiiv maanteedtranspordile. Lähilaevandus kombineerib erinevaid transpordiliike – enim kasutatud kombinatsioon on ro-ro kaubalaev, mis veab veeremkaupa. Põhielement on kauba ümberlaadimine maismaalt laevale.

Selles protsessis saavad sadama terminalidest väga olulised sõlmpunktid logistikaahelas, mil investeeringud infrastruktuuri, varustusse ja infosüsteemidesse on suured. Modernsed, kiired ja ökonoomsed laevad ning elektrooniline andmevahetus säästab aega, vähendab kulusid. Edukuse tagab kõikide ametkondade koostöö, sealhulgas on eraldi väljatoodud laevaagendid. (Bojan Beškovnik, 2006: 24-27) See on seotud EL-i strateegiaga vähendada 2050. aastaks kahjulikke heitgaase 60% võrra transpordis. Samuti eelistada meretransporti autotranspordile, st viia 30% autotranspordi kaubakogusest, mida veetakse üle 300-kilomeetrise vahemaa, teistesse ökonoomsematesse transpordiliikidesse nagu meretransporti. (Euroopa Komisjon, 2021)

Üheks viisiks kahjulikke heitgaase vähendada merenduses on madalamad laevade sõidukiirused, mis toimub aja arvelt, mil laev on sadamas. Sellega on võimalik saavutada parem energiatõhusus sadamatöö ümberkorraldamise, automatiseerimise ja uute tehnoloogiate kasutusele võtmisega. Samuti on see vastuvõetav laevaomanikele, kelle jaoks madalamad laevade sõidukiirused korvab väiksem ajakulu sadamas. (Johnson & Styhre, 2014: 167-168)

1.1 Lähilaevandus Tallinna Vanasadamas

Informatsiooni ettevõtete töökorralduse kohta on saanud autor osaliselt laevaagentide, teiste ametkondade intervjuerimisel ja tööpraktika käigus. Tallinna Vanasadama D-terminalis opereerib Läänemere suurimatest laevanduskonsernidest AS Tallink Grupp, sh tütarfirmad TLG Stividor OÜ, AS Tallink Duty Free, *pre-order* (laevakaubanduse eeltellimine), veeremkaupa teenindav Tallink Cargo osakond, reisiteenistus jt. (Tallink, 2019) D-terminali kaikhad on vaid Tallinki laevadele, mille laevaagendid kuuluvad AS Tallink Grupp osakonda Tallink Cargo. A-terminalis opereerivad OÜ Viking Line Eesti ja Eckerö Line AB OY Eesti. Viking Line ostab agenteerimisteenust sisse CF&S Estonia AS-ilt (Chartering Forwarding & Ship`s Agency Estonia AS), kes näiteks suvisel perioodil pakuvad ka teiste laevaomanike kruisilaevadele agenteerimisteenuseid. Eckerö Line`is eraldi agendiüksus puudub.

Tallinna Vanasadamas on väga aktuaalne sadamatöö automatiseerimine. Seda näitab juba 2014. aastal eeltöödega alustatud Tallinna Sadama projekt „Tark Sadam“, mis on osaliselt tehisintellekti poolt kontrollitud liiklusvoogude juhtimissüsteem. See on suuresti ümberkujundanud laeva- ja sadamatööd, veeremkauba lastimis- ja lossimisoperatsioone, mille kontrollimise roll vastavas arvuti või tahvelarvuti rakenduses on sadamatöötajatel, sh Tallinki laevaagendidel suur. (Hansab, 2021) Lisaks tehnilise töö arendustele on automatiseerimine kandunud dokumentatsiooni edastusse. Näiteks laevaagendipoolne dokumentatsiooni vormistamine, esitamine, allkirjastamine toimub aina enam digitaalselt, kasutades erinevaid infosüsteeme.

Üheks mereinfosüsteemiks on Eesti merendusdokumentide edastuse infosüsteem, teise nimetusega Elektrooniline mereinfosüsteem (EMDE). Andmekogu on Eesti laevaagentide põhiline rakendus, mis on loodud merendusega seotud teadete, dokumentide koostamise, esitamise ja kontrolli lihtsustamiseks. EMDE eesmärk on elektroonse info edastamine sadamakülastustel. Selle edastamise kohustus on sätestatud rahvusvaheliste ja siseriiklike õigusaktidega. Samuti on info edastamine sätestatud sadamaeeskirjas kirjeldatuga.

Edastajateks on laevaomanikud või nende volitatud esindajad nagu kapten või laevaagent. Dokumendid edastab laev agentile, kes sisestab need EMDE-sse. Info saajateks on erinevad riigiasutused, sadamapidajad, teenusepakkujad: Tallinna Sadam, Eesti Maksu- ja Tolliamet, Politsei- ja Piirivalveamet, Veeteede Amet, loots, puksiir jt. Riigiasutused omakorda peavad info edastama rahvusvaheliselt. (Elektroonilise mereinfosüsteemi põhimäärus, 2020)

1.2 Lähilaevandus Tallinkis

AS Tallink Grupp on 1989. aastal asutatud Eesti laevanduskontsern, millele kuulub 2021. aastal 15 laeva. Nendeks on ro-pax reisilaevad ja ro-ro kaubalaevad. (Tallink, 2021) Eestis võib pidada lähilaevanduseks Tallinn-Helsingi laevaliini, kus sõidavad peamiselt Tallinki süstiklaevad Megastar ja Star. Peale Vanasadama D-terminali käivad laevaagendid ka Paldiski sadamas, mida külastavad ro-ro kaubalaevad Regal Star ja Sailor. Muuga sadamas, mida külastab Sea Wind, agendid ei asu. Sellegipoolest abistavad agendid Sea Windi meeskonda EMDE-ga.

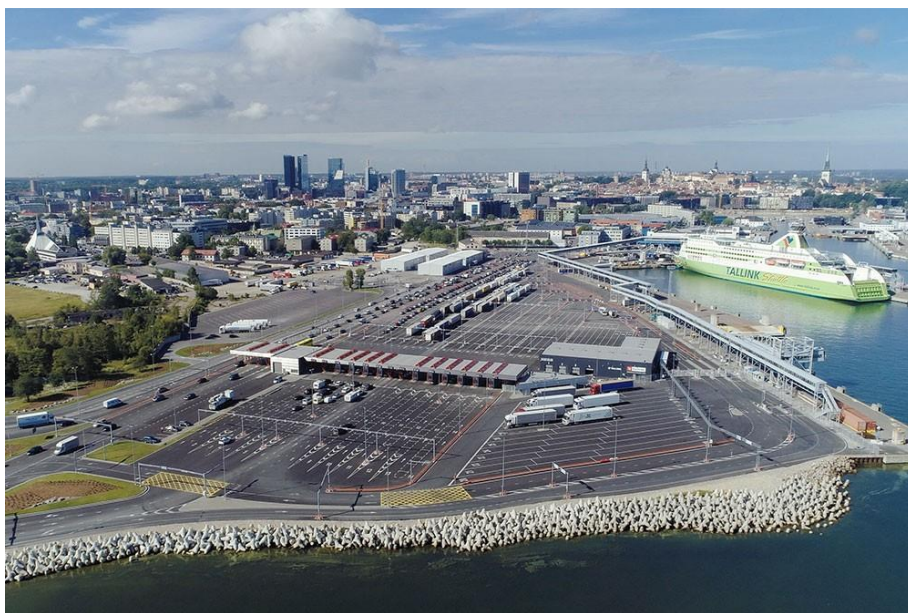
Koroonapandeemia mõju laevanduskontsernile aastatel 2020-2021 on paljude laevade töö peatanud, milleks on näiteks Tallinn-Rootsi liinil seilavad Baltic Queen ja Victoria I. Samuti Tallinn-Soome liinil opereeriva Silja Europa. Sellegipoolest vajavad pikemalt sildunud, seisvad laevad agenteerimisteenuseid, milleks on peamiselt varude tellimine ja korraldamine laeva. Viiruspandeemia minimaalne mõju süstiklaevade Star ja Megastar laevakülastuste arvule näitab, et ettevõtte eelistab ökonoomseid süstiklaevasid, mis iseloomustab kiireloomulist lähilaevandust. Megastar kasutab kütusena puhast veeldatud maagaasi, mis vähendab müra ja heitgaase, tootes gaasirežiimil 25% vähem süsinikdioksiidi, 85% vähem lämmastikoksiide ja minimaalselt väävlioksiide, tahmaosakesi. (Tallink, 2021)

Tallinna Vanasadamast Helsingi sadamasse seilab süstiklaev umbes 80-kilomeetrise vahemaa kahe tunniga. Tallinn-Helsingi laevaliini iseloomustab suur süstiklaevade külastuste arv päevas – kokku kuus laevareisi Tallinnast. Ligikaudu 40 minutit laeval sadamas viibida, arvestades, et merereis kestab umbes kaks tundi, on laevaomanike arvates kindlasti vähendatav. Hilinenud plaan luua magneti tehnoloogial põhinev automaatne laevade sildumine töötab kaotada kaimadrused. Töö autor usub, et automatiseerimisel ei ole piire ning Tallinki tulevikus laeva ajakulu sadamas väheneb veelgi. Sealhulgas kaovad osad seni eksisteerinud ametid.

40 minutit on praktikas enam kui piisav, et laev lossida, lastida ja varudega täiendada. D-terminalis valmis veeremkauba lastimis- ja lossimisoperatsioone kiirendav projekt „Tark Sadam“ 2018. aastal. Selle moodustavad järgmised infrastruktuurid, süsteemid:

- 1) eeltuvastuskaamerad – tuvastavad veeremkauba kaalu, gabariitmõõdud, numbrimärgid;
- 2) 14 reisiteenistuse kassat/värvat (ingl *passenger check-in*) – varustatud eeltuvastuskaameratega, millest neli on mehitamata ehk automaatväravad;
- 3) lüüs – ala ootealale sõitmiseks, eelnevalt näitab juhile raja numbri ekraan;

- 4) ooteala/kogumisala (ingl *collection area* – CA) – koosneb 28-st tavarajast ning 9-st *pre-order*'i (laevakaubanduse eeltellimispunkt) rajast, millele toimub automaatne suunamine reisiteenistuse kassa väravatest vastavalt sõiduki liigile;
- 5) piiritletud ooterajad – fooride, ekraanide ja tõkkepuudega varustatud rajad enne laeva, millelt tüürimees lastib veeremkaupa vastavalt laadimisplaanile, andes käsklusi tahvelarvutist. (vt joonis 1) (Hansab, 2021)



Joonis 1. "Targa Sadama" infrastruktuur Vanasadama D-terminalis

Allikas: Hansab, 2021

Tallinkis teeb kogumisala rajaplaani arvutis „Targa Sadama“ rakendusest laevaagent. Kõik tava- ja kaubaõidukid on saanud liigi. Näiteks liigid *Shop*, *Grge* on tavaõidukite klientidel, mis on ostnud teenuse laeval, mil kliendid paigutatakse paremale asukohale autotekil, laeva poodide lähedusse. *CarGLD* on püsiklientide teenus, mis samuti tagab parema asukoha autotekil. Sõidukeid liigitatakse pikkuse, kõrguse, laiuse, kaalu järgi – nt *Van*, *VanH* (kõrgem furgoon), *O30T* (üle 30 tonni kaaluv rekka), *LRY* (10-meetrine veoauto), *OWDTH* (ülegabariidiline veoauto) jne. Laevaagent teeb vastavalt iga liigi arvule rajaplaani, teades iga raja pikkust, laeva tüürimehe soove ja laeva tehnilisi näitajaid. Tüürimees kasutab „Targa Sadama“ rakenduses *Loading*'i funktsiooni, milles kontrollib foore, asudes ise laeva ja kogumisala vahel. See on vaid üks paljudest funktsioonidest rakenduses. (vt lisa 1)

1.2.1 Tallinki agenditeenuste ülesehituse struktuur

Intervjuudest laevaagentidega selgub, et alates 2020. aastast Tallinkis ametinimetust laevaagent enam ei eksisteeri. Peale ümberkorraldusi, millega kaotati tütarfirma TLG Agent OÜ, kuuluvad vana nimetuse järgi laevaagendid AS Tallink Grupp osakonda Tallink Silja Cargo. Varasemalt ostis emafirma ehk AS Tallink Grupp agenditeenuseid sisse tütarfirmalt TLG Agent OÜ-lt. Sellega muutusid laevaagentide ametlikud ametinimetused ingliskeelseteks – *Cargo Loading Operator* ehk kaubalaadimisoperaator. Samuti kadusid mõned tööülesanded.

Tallink Cargos töötab 24 inimest, kes jagunevad ametinimetustelt seitsmeks. Nendest neli töötajat kannavad ametinimetust *Cargo Loading Operator* ehk kaubalaadimisoperaatorid (laevaagendid). Teised ametinimetused on samuti ametlikult märgitud inglise keeles. Näiteks *Cargo Operator*'id, kellega laevaagendid opereerivad kõrvuti, samas hoones. Nende ametinimetused tähendavad tõlgendatult veeremkauba sissevormistajaid – ingliskeeles *cargo check-in*. Allutakse osakonna ülemusele, kelle ametinimetus on ingliskeeles *Cargo Manager*, kes on omakorda otsene alluv Tallinki juhatuse liikmele.

Arvatavasti defineerib ingliskeelne ametinimetus paremini muudatusi agenditeenustes, mida on oluliselt mõjutanud sadamatöö, infosüsteemide automatiseerimine. Sellegipoolest defineerib töö autor agenteerimisteenuseid pakkuvaid kaubalaadimisoperaatoreid laevaagentidena, kuna praktikas kasutavad kõik tööorganid, sh riigivõimud, kutsungit laevaagent. Tõenäoliselt ei hakka ükski tööorgan kasutama kutsungit kaubalaadimisoperaator, kuna nimetus on võõras, ebapraktiline ja seda ei toeta ükski riiklik dokument. Sellest võib järeldada, et ametinimetus on ebaõnnestunud.

2 Laevaagendi elukutse

Merel seilava laeva eest vastutab kapten. Kui laev jõuab sadamasse, otsib kapten kedagi, kellega vastutust jagada. Olenemata asjaolust, kas laevaks on trampaev, liinilaev, konteinerlaev, tanker vm, on laevaagentide vajaduse põhjus merenduses sama. Selleks on laeva ja selle meeskonna vajaduste rahuldamine sadamasse saabumisel, viibimisel ja väljumisel. (Lansdale & Grillo 2013: 38) Laevaagenti võib pidada üheks tähtsaimaks lüliks merekaubanduses, kellel on oluline mõju kaubareisi tulemuslikkusele.

Pealtnäha lihtne või kõrvaltvaatajale lausa nähtamatu amet tegutseb väga keerulises valdkonnas, kus vastutus on suur. Merenduses levib arvamus, mida nähtamatum on laevaagent, seda parem ta on. Nähtamatu agent tähendab head planeerimist ja sujuvat laevareisi, kui pidev sekkumine pole vajalik. Seevastu ootamatute probleemide korral nõutakse laevaagendilt oskuslikku reageerimist, mil teda on kõige rohkem märgata. (Latarche, 2013: eessõna) Selletõttu võib agenditöö olla alahinnatud ja vajalikkus kaheldav.

2.1 Definiitsioon

Võimalusi laevaagenti defineerida on mitmeid. Rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsioon (FAL), mille definiitsioonile viitab ka FONASBA (Rahvuslike laevaagentide ja-maaklerite assotsiatsioonide föderatsioon) koduleht, nimetab laevaagenti järgmiselt: „Laevaagent – isik, kes esindab laevaomanikku ja/või prahtijat (volitajat) sadamas. Vastaval korraldusel vastutab agent volitaja ees koos sadamaga kai, kõigi vajalike sadamateenuste ja abistavate teenuste, kapteni ja laevapere nõudmiste täitmise, sadamas ja muude asutuste juures laeva klaarimise korraldamise (sealhulgas nõuetekohaste dokumentide koostamise ja esitamise) eest lisaks kauba vabastamisele või vastuvõtmisele volitaja nimel (FAL 12/40, 2016)“.

Laevaagendi töö on väga laiahaardeline. Selleks kasutavad organisatsioonid laevaagendi tegevuse kirjeldamisel kokkuvõtlikke väljendeid, kuna võimatu on kõiki tegevusi määratleda paari lausega. Rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsioon (FAL) kasutab laevaagentide defineerimisel kokkuvõtlikku väljendit – ingl *husbandry services*, mis on suhteliselt uus, 2018. aastal FAL-i konventsiooni lisatud mõiste. See tähendab laevade agendipoolset hoolitsust sadamas. (FAL 5, 2019)

FAL-i dokumentides kasutatakse mõistet laevade klaarimine. Seda defineerib FAL-i konventsiooni lisa muudatuste dokument järgmiselt: „Klaarimine – tolli- ja/või muude formaalsuste täitmine... (FAL 12/40, 2016)“. Laevaagent klarib laeva, st loa saamist sadama- ja riigivõimudelt laeva, kauba ja inimeste sisenemiseks või väljumiseks riigist, sadamast. Samuti võtab agent osa näiteks prahilepingu tingimuste läbirääkimistel, kus printsipaalile on kasulik spetsialistipoolne nõustamine.

Oluline aspekt laevaagendi töös on printsipaali olemasolu. Printsipaali identifitseerimine on tähtis, sest agent teeb laeva klarimisel rahalisi väljaminekuid, mille rahastab printsipaal, kes määrab rahasummade piirmäärad. (Lansdale & Grillo 2013: 38) Näiteks Tallinkis, millel käesolev töö põhineb, on printsipaali identifitseerimine lihtne – selleks on AS Tallink Grupp ehk laevaomanik. See tähendab, et Tallink Cargo osakond, sh laevaagendid ei pea teenuste tellimisel rahastuse ega raamatupidamise eest hoolt kandma.

2.2 Laevaagent Eestis

Laevade agenteerimise alast tegevust ja tegevusloa taotlemist reguleerivad Eestis meresõiduohutuse seadus ning majandustegevuse seadustiku üldosa seadus. See defineerib laevaagenti kui füüsilist või juriidilist isikut, kes esindab reederit. Meresõiduohutuse seaduses kasutatakse ainult ametinimetust laevaagent ja seda 19 korda. (Meresõiduohutuse seadus, 2002)

Mereviki, mis on Mereleksikoni edasiarendus ja mida haldab Veeteede Amet, defineerib laevaagente järgmiselt: „Agenteerimisega tegelevad spetsialiseeritud firmad, kelle esindajaid nimetatakse laevaagendiks, mereagendiks ehk agendiks, neid tasustatakse tariifi- või agendilepingu alusel. Agendid täidavad tihti ka brokeri funktsioone (Mereleksikon, 1996)“. AS Tallink Grupp ei osta agenteerimisteenust sisse, seega agendileping asendub tavalise töölepinguga. Samuti nimetab Veeteede Ameti veebileht kõikides teadaannetes, dokumentides ametit laevaagendiks.

Tallinna Sadama võtmesõnade loetelu kajastab teisi termineid nagu reeder, kaimadrus, kapten, aga laevaagenti mitte. Veebilehel defineeritakse vaid agenteerimist: „laeva teenindamise korraldamine sadamas: laeva sadamakülastuse vormistamine, sadamatasude tasumine, lastimise/lossimise korraldamine, laevale vajalike kaldateenuste tellimine“ (Tallinna Sadam, 2021). Tallinki laevaagendi ülesanne ei ole sadamatasude maksmine – ei ole nendest teadlik.

FONASBA koduleht märgib, et FAL-i laevaagendi definitsiooni järgi kutsutakse sageli ametit sadamaagendiks (ingl *port agent*). (FONASBA Ship Agents & Brokers, 2021) Sellest võib järeldada, et sadamaagent vihib geograafilisele paiknemisele sadamas. Kuigi lähilaevanduses asub laevaagent üldjuhul sadamas, nimetatakse Eestis ametit üksikasjalikult laevaagendiks. Erinevused agenteerimisteenustes erinevad piirkonniti, olenevalt ettevõttest, mitte kutsungist.

Eesti Vabariigis laevade agenteerimise tegevusloa saamist reguleerib Transpordiamet. Agentidelt nõutakse teadmisi merendusalaalastest rahvusvahelistest konventsioonidest ja Eesti Vabariigi merendusalaalastest õigusaktidest. Taotlusega kaasnevad lisadokumendid nagu agentide nimekiri ja nende merendusalaalast koolitust tõendavad diplomid, täienduskoolituse tunnistused. Lisaks tõend, et isikud tunnevad rahvusvahelisi konventsioone ja Eesti Vabariigi merendusalaalaseid õigusakte. (Eesti riigiportaal, 2021) Kahjuks töös intervjuueeritavatel laevaagentidel sellekohast teavet levitatud pole. Nad ei ole säärastest tunnistustest teadlikud. Merendusalaalased teadmised omandatakse töö praktika käigus.

Tallinki laevaagentide sõnul on AS Tallink Grupile säärane laevade agenteerimise luba väljastatud, kuna Tallinki laevaagendid on aastakümneid laevastikku agenteerinud. Varasemalt oli luba väljastatud TLG Agent OÜ-le, kuid tütarfirma kaotamisel kandus see AS Tallink Grupile, täpsemalt osakonnale Tallink Cargo. See on vastuolus laevaagentide ametliku ametinimetusega *Cargo Loading Operator*. See võib tekitada segadust infovoos, kuid laevaagendid ei kuuluta teistele ametkondadele, võimuorganitele enda ametlikku ametinimetust koostöö sujuvuse nimel.

3 Rahvuslike laevaagentide- ja maaklerite assotsiatsioonide föderatsioon (FONASBA)

FONASBA on laevaagente ja laevamaaklereid koondav rahvusvaheline ühing, mis rajati 23. aprillil 1969. aastal Londonis. FONASBA kodulehelt leitav presentatsioon laevaagentide rollist kirjeldab organisatsiooni missiooni järgmiselt. Kaitsta laevaagentide ja maaklerite ametkondasid üle maailma, edendades ausaid ja õiglaseid tavasid ning tagada, et liikmetel oleks häääl merenduse kõrgeimal tasemel. (FONASBA presentatsioon, 2020) Igal lugupeetud organisatsioonil on moraalikoodeks. FONASBA kodulehelt on leitav korporatiivse vastutuse, finantsstabiilsuse, distsipliini, professionaalse käitumise koodeksid, mis sisaldavad näiteks aususe, konfidentsiaalsuse põhiprintsiipe, riiklike seaduste järgimist jne. (FONASBA Code of Conduct, 2021)

FONASBA presentatsioon laevaagentide rollist jaotab agendid neljaks:

- 1) sadamaagent – organiseerib ja koordineerib sadamakülastuse, töötades laevaomaniku nimel;
- 2) kauba/liini agent – taotleb, otsib kaupa ehk tööd laevadele laevaomaniku nimel, tavaliselt kindlas geograafilises piirkonnas;
- 3) laevaomaniku või prahtija agent – agent, kes töötab ühe osapoole huvides, kes on laevakülastusega seotud, tööpetsiifika erineb olenevalt printsipaalist;
- 4) kaitseagent – printsipaali nõudmiste, soovide järgi, tüüpiliselt võimalike erimeelsuste korral, mil kaks või enam agenti teevad koostööd ning kaitsevad erinevate printsipaalide huve. (FONASBA presentatsioon, 2020)

Selles jaotuses on näiteks Tallinki laevaagendid kui sadamaagendid, kuid nagu eestikeelsetes definitsioonides ja õigusaktidest kirjutatud, kasutatakse Eestis vaid terminit laevaagent. Tallinki laevaagendid ei võta osa turundusest ega kauba otsimisest teatud geograafilises piirkonnas, seega ei ole liiniagendid, kuigi tegemist on liinilaevandusega.

3.1 Kvaliteedistandard

FONASBA loodud laevaagentide ja maaklerite kvaliteedistandardit võib pidada organisatsiooni olulisemaks väärtuseks. Kvaliteedistandard jõustus 2007. aasta oktoobris ja 2020. aasta märtsiks on üle 560 ettevõtte 40-st riigist standardi järgi heaks kiidetud. Selle eesmärk on aidata laevaomanikel ja operaatoritel tuvastada kvaliteetseid ning tunnustatud agenteerimisteenuseid pakkuvaid ettevõtteid. FONASBA kvaliteedistandardi staatuse saanud ettevõtte valimine tagab teenuse ostjale rahulolu ja kinnituse, et tegemist on hästi juhitud ja maineka ettevõttega. (FONASBA Quality Standard, 2021)

Eesti ainuke FONASBA assotsieerunud liige CF&S Estonia AS on akrediteeringu saanud. Soome ettevõtteid on kuus, kellel on kvaliteedistandardi akrediteering. Teistest Eesti naaberriikidest on üks Leedu ettevõtte, kolm Venemaa ettevõtet ja väga palju Rootsi ettevõtteid. (FONASBA Accredited Companies, 2021) AS Tallink Grupi seisukohast pole selline kvaliteedistandard vajalik, kuna Tallinki laevaagendid on palgatud erinevalt CF&S-ist vaid emafirma laevasid agenteerima. Tallinki laevaagendid ei paku agenteerimisteenuseid firmadele peale Tallinki, mil nõudmised kvaliteedile määrab vaid emafirma.

Sellegipoolest oleks säärane kvaliteedistandard laevaagentidele individuaalselt kasulik. See pakuks tunnustust ja distsipliini teatud standardi poole pürgida, kuna FONASBA auditeerib iga kahe aasta järel standardi omandanud ettevõtteid, et tagada jätkusuutlikkus. Tagaside globaalselt tuntud organisatsioonilt oleks kindlasti teretulnud ning pakuks teatud viisil kaitset, kuna automatiseerimine lähilaevanduses tekitab alati küsimusi laevaagendi vajalikkuse kohta. Laevaagendid lähilaevanduses vajaksid kirjalikke dokumente, tunnistusi, mis tõendaksid oskusi, head kvaliteeti ehk ametkonna vajalikkust. Laevaagendid lähilaevanduses peavad tõestama, et suudavad anda vajalikku lisandväärtust laevatööle.

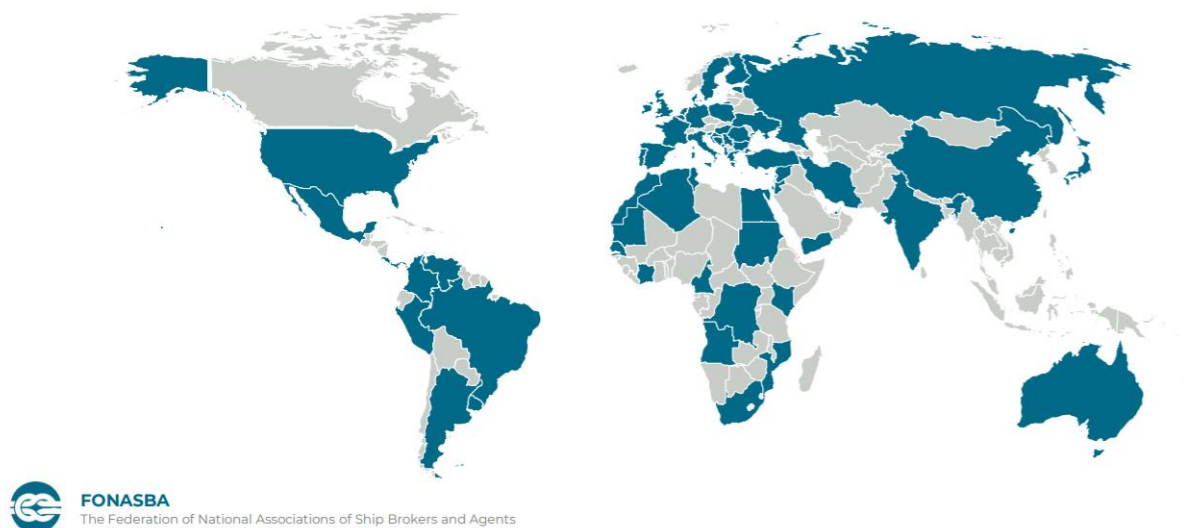
3.2 Liikmelisus

FONASBA-s on ettevõtetest liikmeid üle 5000 64-st riigist. (FONASBA presentatsioon, 2020) Eestis kuulub FONASBA-sse vaid üks ettevõtte, milleks on CF&S Eesti AS. Ettevõttel on assotsieerunud liikme staatus, mis tähendab, et riigis puudub rahvuslik ametiühing ning FONASBA on ettevõttele liikmelisuse omistanud. (FONASBA Our Members, 2021) Jooniselt (vt joonis 2) võib näha, et kõik maailmajaod on FONASBA liikmete poolt esindatud. Paljud Eesti

naaberriikide ettevõtetest on FONASBA liikmed – seda palju suuremas matus. (FONASBA Our Members, 2021)

OUR MEMBERS

64 countries representing over **5,000 companies**



Joonis 2. FONASBA liikmed globaalselt

Allikas: FONASBA presentatsioon, 2020

Kõrgeima volikogu liikmetel ehk täisliikmetel on õigus osa võtta hääletusest, mis toimub annuaalsetel koosolekutel teatud täisliikme riigis. Igal täisliikmel on üks hääl. Kui ühes riigis on mitu täisliiget, omavad need riigi liikmed kokku ühte häält, mis nõuab kokkuleppele jõudmist riigisisest. Liituda ei saa FIE-d ehk laevaagendid või laevamaaklerid, kes ei kuulu ühegi ettevõtte koosseisu. Kui laevaagent lahkub ettevõttest, mis on FONASBA liige, ei rakendu enam talle FONASBA õigused, kaitse. (FONASBA Committee Structure, 2020)

Töö autori arvates on üks Eestit esindav FONASBA liige vähevõitu. Arvestades, et ainult CF&S Eesti AS-il lasub sellega terve riigi esinduslik hääl laevaagentide ja maaklerite töö edendamisel. Kindlasti võiks Tallink koos teiste Eesti ettevõtetega FONASBA liikmelisust kaaluda, olles Läänemere suurimatest laevanduskontsernidest. Eesti on mereriik ja merendussektori edendamine kõikides töövaldkondades on osaliselt ettevõtete kätes. Liikmelisus annaks võimaluse näha agenteerimisteenustega seotud globaalset pilti ja uusi ideesid, omades võimalust endapoolse tagasisidega mõju avaldada.

4 Laevaagendi tööülesanded

FONASBA andmetel võivad laevaagendid teha kuni 150 erinevat toimingut laeva külastusel sadamas. Kõiki tegevusi lahata on raske, kuna puudub kindel muster ehk agenditöö sisu erineb piirkonniti. Ajakulu, mil laev on sadamas, mõjutab suuresti kaubareisi kasumlikkust, st on väga oluline, et kõik osapooled mõistaksid ühiselt, mida laevaagent teeb. Selleks on loodud standardiseeritud dokumendid nagu näiteks FONASBA & BIMCO agendileping (ingl *FONASBA & BIMCO General Agency Appointment Agreement – GAA*). BIMCO (ingl *Baltic and International Maritime Council*) on Balti ja Rahvusvaheline Merendusnõukogu. Samuti kirjeldab laevaagendi tööülesandeid ICS (Tunnustatud laevamaaklerite instituut – ingl *Institute of Chartered Shipbrokers*) oma 2014. aasta köidetes „Port Agency“ ja „Shipping Business“.

4.1 Tööülesanded Tunnustatud laevamaaklerite instituudi (ICS) kohaselt

ICS-i raamatus „Port Agency“ on agentide tööülesanded kokkuvõtvalt järgmised: kõikoha broneerimine, kaubakäitlejate tellimine, laevaga kaasneva illegaalse tegevuse takistamine, võimuorganite teavitamine, lootsi-, puksiiri- ja punkerdamisteenuste tellimine, kaimadruste korraldamine, muude teenuste, varude tellimine, transport laeva, sularaha toimetamine laeva meeskonnale, nende kirjavahetuse korraldamine ning laeva klaarimine. (Latarche, 2013: 73-83)

Kõikide teenuste tellimisel peab agent arvestama printsipaali juhtistega, kaitsma tema huve. Laeva klaarimine ehk ametliku laevakülastuse loa saamiseks peab laevaagent taotlema luba tavaliselt järgnevatelt organitelt: piirivalve, tolliamet, sh immigratsiooniametid jt, sadamavõim, raviamet, turvateenistus. Kindlad protseduurid erinevad riigiti, kuid igaljuhul algab sadamaloa saamine laeva detailide, dokumentatsiooni edastamisest eelnimetatud ametkondadele, keda on erinevaid ja palju. Valdiidse dokumentatsiooni tulemusel saab laev vabapraktika ehk loa sadamasse siseneda, viibida, väljuda. (Latarche, 2013: 76)

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on selleks loonud merehõlbustamise konventsiooni dokumentide vormid – FAL-i standardiseeritud vormid, mis on kasutusel Euroopa Liidus. Dokumentatsioon, mida võimuorganid tavaliselt nõuavad, koosneb järgmistest standardiseeritud dokumentidest (kasutusel, sh Eestis, on sageli ingliskeelsed nimetused):

- 1) *General Declaration* – laeva ülddeklaratsioon;
- 2) *Cargo Declaration* – kauba deklaratsioon;

- 3) *Ship's Stores Declaration* – laeva varude deklaratsioon;
- 4) *Crew's Effects Declaration* – meeskonna isiklike asjade deklaratsioon;
- 5) *Crew List* – munsterroll;
- 6) *Passenger List* – reisijate nimekiri;
- 7) *Dangerous Goods* – ohtliku lasti deklaratsioon. (FAL Forms and Certificates, 2021)

Seejärel on agendi ülesanne suhelda sadamakapteniga, kes annab infot võimalike ilmastikuolude, laevaliikluse, kai koha situatsiooni, muudatuste jm kohta. Sellepärast on tähtis, et laevagent hoiaks sadamakaptenit ja printsipaali pidevalt kursis laeva asukoha kohta. Suurtemates sadamates võib osutada probleemiks laeva identifitseerimine, kus sarnaseid laevasid on palju. (Latarche, 2013: 78)

Liinitöö korraldamine on mõneti erinev valdkond üldmõistetavast agenditeenusest. ICS käsitleb liiniagenti kui isikut, kes ei ole seotud kõigest spetsiifiliste laevade klaarimisega, vaid kogu liinitöoga. Sageli kuulub liiniagent sellises kontekstis liinioperaatori alla, osakonda. Liiniagendid ei pea asuma sadamas. Tavaliselt koosneb osakond paljudest liiniagentidest, kellel on rohkem tööülesandeid, kui tavalistel laevaagentidel ning on rohkesti seotud laeva maaklerite tööga. Teistsugused tööülesanded on nõutud, milleks on näiteks raamatupidamine. See tähendab, et rohkem on arvete vormistamist ja edastamist.

Liiniagendid on laevade broneeringute vastuvõtja rollis. Nad edastavad informatsiooni vedajatele, millisele kaikhale ja sealt edasi ladustamisalale tuleb kaup paigutada. Sealhulgas peavad kalkuleerima ja edastama veokulud potsentsiaalsetele vedajatele. Veo tariifid liininduses on keerulisemad kui tramplaevanduses. Liiniagendid võtavad osa turundusest, kus neil on võimalus sõlmida püsiklientidega soodsamaid kokkuleppeid. Lisaks laeva tavapraktika klaarimisel kasutatavale dokumentatsioonile töötavad liiniagendid teiste dokumentidega, milleks on näiteks tüürimehe kviitungid ja konossementid. Lisaks tegelevad liiniagendid laevagraafikute, ajagraafikute loomisega sadamas. (Lansdale & Grillo 2013: 42-44)

4.2 FONASBA & BIMCO agendileping

Ingl *FONASBA & BIMCO General Agency Appointment Agreement (GAA)* on laevaagentide spetsiifiliste tööülesannete kirjeldamisel täpsem kui ICS-i allikad. Tegemist on ametliku agendi ja printsipaali vahelise lepinguga, mis sõlmitakse agendi nomineerimisel. Lepingus on laevaagendi

tegevused liigitatud järgmiselt: turundus ja müük, agenteerimine sadamas, hoolitsus (ingl *husbandry*), üldine agenteerimine, dokumentatsioon ja muu, mis määratakse kokkuleppel. (vt lisa 2) Agenteerimine sadamas hõlmab kaikoha broneerimist, kaubaoperatsioonide korraldamist stividoridega, sh vastavate dokumentide ja info edastamist sadama- ja riigivõimudele, laeva sisse ja välja klaarimist sadamast, laevakülastuse loa taotlemist, printsipaali kursis hoidmist laeva asukohast ja muudatustest ajagraafikus ning varude, teenuste tellimist.

Hoolitsus sisaldab teenuste, varude, varuosade jm tellimist ning vastuvõtmist, punkerdamise, remonditööde tellimist, organiseerimist ja muid laeva tehnilise tööga seotud toiminguid. Üldine agenteerimine tähendab kõikide sadamaoperatsioonide koordineerimist sadamaga. Väga levinud on dokumentatsioonide edastamise valdkond agenteerimisteenustes. (FONASBA & BIMCO General Agency Agreement, 2017)

Lisaks on lepingu kirjalikus osas väljatoodud teised agendi ülesanded, mis on seotud näiteks rahade käitlemisega, mis on üle jäänud, muu arveldamisega ja kindlustusega. Need ei ole käesoleva töö seisukohalt olulised, kuna ei sarnane lähilaevanduses esinevatele agenteerimisteenustele. Samuti pole turundus ja müük võrreldav käesolevas töös kirjeldatud lähilaevanduses esinevate ülesannetega.

5 Uurimistulemused agenteerimisteenustest lähilaevanduses

Töö autor uuris kolme ettevõtte agenditeenuseid pakkuvaid üksuseid: AS Tallink Gruppi, CF&S Estonia AS-i, mis pakub teenuseid OÜ Viking Line Eestile, olles alltöövõtja ning minimaalses mahus Eckerö Line AB OY Eesti filiaali. Uurimistulemuste põhiosa moodustavad Tallinki agenteerimisteenused, kus töö autor läbis praktika, st oli võimalus igapäevaseks suhtluseks Tallinki laevaagentidega ning võimalus õppida nende tööd enimalt. Tallinki laevaagendid loetlesid 42 spetsiifilist tööülesannet, mida nad Tallinna Vanasadamas ja Paldiski sadamas täidavad, CF&S 11 tööülesannet Tallinna Vanasadama A-terminalis.

Kahjuks ei saa Eckerö Line agenteerimisteenuseid asjakohaselt käsitleda, kuna nende laevade klaarimine ehk dokumentatsiooni edastamine EMDE-s on integreeritud kaubateenistuse ametisse, mida teevad paar isikut veeremkauba teenindamise ehk põhitöö kõrvalt minimaalselt. Eckerö Line Eesti filiaalis eraldi laevaagentide üksust ei ole. Erinevalt Tallinkist tegutsevad Eckerö Line'is ja Viking Line'is jätkuvalt spetsiaalsed platsitöötajad, kellel on sadamapoolne ülevaade lastimis- ja lossimisoperatsioonidest, abistades tüürimehi. Nad kasutavad „Targa Sadama“ kontrollimiseks rakendust. Käesolevas töös neid laevaagentidena käsitleda ei saa.

Seega teevad Tallinkis laevaagendid ka platsitöötajate tööd, kuna kõik Tallinna lähilaevanduses osalevad ettevõtted kasutavad „Targa Sadama“ rakendust. Autor nägi tööpraktika käigus, et D-terminali automatiseeritud sadama infrastruktuur on oluliselt kaugemale arenenud. Huvitaval kombel on Tallinki laevaagendid palju multifunktionaalsemad, teostades rohkem ülesandeid kui CF&S, kuid ametinimetus on CF&S-is laevaagent, Tallinkis ametlikult mitte. Tõenäoliselt see on seotud „Targa Sadama“ rakenduse kasutamisega Tallinki laevaagentide poolt ehk platsitööga, kuid sellegipoolest võiks neid kutsuda laevaagentideks, kuna üldlevinud agenteerimisteenused on osaliselt säilinud.

Autor küsis laevaagentidelt, kuidas nad end defineerivad. Tallinki laevaagendid peavad end laevafirma poolseteks esindajateks, mis tähendab laevaomaniku ehk Tallinki esindamist. See on FONASBA definitsiooni alusel õige. Viking Line'i (CF&S) laevaagentide defineerimine on lihtne. Erinevalt Tallinkist võib nende ametinimetust pidada kohaseks agenditööle, milleks on ingl *Viking Line ship agent*. Agente on kaks, kelle töö põhiosa moodustab dokumentatsiooni edastamine EMDE-s.

Oluline märkus on, et Tallinki laevaagendid kõhklevad end laevaagendiks kutsumast, kuid kõik teised ametkonnad kasutavad praktikas vaid kutsungit laevaagent ja vastavalt riiklikele dokumentidele on neil kohane end laevaagendiks pidada. *Cargo Loading Operator* on võõras ametinimetus, ajab segadusse agenteerimisteenuste tuvastamisel ning nimetust ei kasutata praktilises töös, suhtluskeeles peaaegu üldse. Seda tõestab näiteks meilivahetus võimuorganitega, teiste ametkondadega, kus kasutatakse vaid terminit laevaagent, mida Tallinki laevaagendid näitasid.

Intervjueeritud laevaagentide sõnul puudub võimalus määratleda, mitu korda ja kui kaua laevaagent teatud tööülesannet täidab. Iga päev puutuvad nad kokku uute, seni tundmatute probleemidega. Töökoormus kasvab, kui laev hakkab jõudma sadamasse ja kõige rohkem, kui laev hakkab väljuma sadamast, mil probleeme esineb tüüpiliselt kõige rohkem. Kõige tihedam periood on pühapäevast kolmapäevani, mil reisijaid ja kaupa on kõige rohkem. Nende sõnul on üldjuhul kõige rahulikumad päevad reede ja laupäev, mil tööd on vähe, kuid see ei ole alati nii. Sissetulevate reisijate ja kaupade puhul on agendi töökoormus väiksem. See on ka põhjus, miks aegajalt võib tunduda, et laevaagentide töö lähilaevanduses väheneb, kuid parim agent ongi nähtamatu agent.

5.1 Laevaagentide tööülesannete loetelu

Autori uurimistulemused spetsiifiliste tööülesannete loeteluna Tallinkis on järgmised.

1. Kogumisala (CA) laevapõhise rajaplaani koostamine sadama rakenduses enne laevakülastust, et „Tark Sadam“ suunaks veeremkauba liigid soovitud radadele. Lähtudes eelteate raportist, laadimisnimekirjast (sadama rakendus). (vt lisa 1)
2. Rajaplaani reguleerimine, muudatuste tegemine rakenduses laevakülastuse ajal: radade lisamine, eemaldamine, rajaandurite välja lülitamine, fooride, ekraanide reguleerimine (sadama rakendus).
3. Rajaplaani üleüldine täituvuse kontroll kasutades kaamerapilti ja rakenduse laadimisfunktsiooni (mida kasutavad ka tüürimehed, et laeva lastitud ühikud rajaplaanilt eemaldada). Sealjuures liikluskorraldus, vale raja valinud kaubaühikute ümbersuunamine, mil vajalik agendi füüsiline kohalolek (seired).
4. Tõkkepuude, voldikväravate, ekraanide iseseisev parandamine, vältimaks soovimatute sõidukite pääsemist sadamaalale (sadama turvalisus).

5. Sadama spetsialistide teavitamine kõikidest „Targa Sadama“ riketest töös. Rikete, avariide raporteerimine toimub sadama rakenduses, märkides objekti, kellaaja jm (sadama rakendus).
6. Ametikäigu läbitavuse probleemidele reageerimine rakenduses, kui ametikäiku läbiv sõiduk omab sadamaluba (sadama rakendus).
7. Sadamalubade vormistamine rakenduses TS Permits. Sadamaluba vajavad juhita ühikud, töötajad, laevade varustajad, teenuspakkujad. Kui teenuse tellib agent, vormistab ta ka koheselt sadamaloa (sadama turvalisus).
8. Ülegabariidiliste kaubaühikute manuaalne sisestamine CA-s rakenduses, kuna laiad ametikäigu väravad ei ole varustatud eeltuvastuskaameratega. Spetsiaalsete laiade väravate manuaalne avamine rakenduses (sadama rakendus).
9. Selle kooskõlastamine sadamaalal asuva *pre-order*'i (asutus sadamas, kuhu kliendid eeltellivad enne laevale minekut tarbekaupa) töötajaga, kui ilmneb laiade väravate juures takistus (nt Tallinki treiler) (info edastus, vahendus).
10. Suurte veeremkauba koguste ja kattuvate laevade korral ametikäigu väljumisväravate avamine, kasutamine rakenduses, et ei hakkaks teise laeva lastimist takistama (sadama rakendus).
11. Reisiteenistuse sõidukite, klientide igakülgne abistamine, juhendamine sadamaalal (klienditeenindus).
12. Reisiteenistuse sõidukite *check-in*'i-eelse ala seire ja paigutuse tõhustamine, kiirendamiseks kassade läbilaskvust ja iga kassa koormust (seired).
13. Infovahetus reisiteenistuse kassadega, nende igakülgne abistamine. Näiteks dokumentide, piletite tagastamine klientidele reisiteenistuse soovil. *Check-in*'i lõpetamise kooskõlastamine kassadega (info edastus, vahendus).
14. Reisiteenistuse vahetusvanemaga *check-in*'i avamise ja sulgemise koordineerimine vastavalt kaubakogustele ja laevaküllastuste kattumisele, et välistada valedes laevades lastimine (info edastus, vahendus).
15. Laevaküllastuse alustamine ja lõpetamine sadama rakenduses (sadama rakendus).
16. Kaubaautode igakülgne abistamine, juhendamine. Näiteks puksiiri kontaktide edastamine (klienditeenindus).
17. Eriotstarbeliste teenuste nagu puksiiride, kiirabi, politsei sissepääsu võimaldamine sadamaalale rakenduses (sadama rakendus).

18. Probleemsete numbrimärkide (vale number broneeringus, süsteemis) või muude takistuste olemasolul Cargo informeerimine, kes muudavad süsteemis numbrit (info edastus, vahendus).
19. Kõikide tõkkepuude, voldikväravate avamine, sulgemine sadama rakenduses, võimaldamaks kõikidele asjakohastele reisi- ja kaubaühikutele sadamasse sissepääsu. Näiteks peale vale numbrimärgi muutmist Cargo poolt (sadama rakendus).
20. Laeva juhiste edastamine stividoridele, kuidas juhita ühikute lossimine toimub (info edastus, vahendus).
21. Juhita ühikute (st treilerid, haagised, bussid, tavasõidukid) info jagamine ja kohaloleku ülevaade stividoridega enne ja laevakülastuse ajal (info edastus, vahendus).
22. Ootenimekirjas (ingl *waiting list*) olevate ühikute arvu määramine Cargo osakonna ja laeva vahel (info edastus, vahendus).
23. Ootamatutel põhjustel laevast maha jäänud kaubaühikute andmete edastamine Cargo osakonna ja laeva vahel, et ühikud manifestist eemaldada (info edastus, vahendus).
24. Sääraste ühikute välja suunamine, st sadama rakendusest eemaldamine (sadama rakendus).
25. Võimuorganite vajaduspõhine informeerimine illegaalsetest, regulatsioone eiravatest ühikutest, isikutest sadamaalal (sadama turvalisus).
26. Tollikontrolli seire, et tagada tolli poolt kontrollitavate sõidukite õigeaegne pääs laeva (seired).
27. Turvateenistuse väljakutsumine illegaalse tegevuse korral. Näiteks tuvastamata isikute korral sadamalal, teavitab laev agent, kelle ülesanne on turvateenistust teavitada (sadama turvalisus).
28. *Pre-order*'i-väline sõidukite seire ning paigutamine lüüsi alal nii, et ei takistaks *check-in*'i kassade läbitavust (seired).
29. *Pre-order*'i-sisene seire, et tagada ühikute laevale jõudmine, eriti tähtis kattuvate laevade puhul (seired).
30. Dokumentide, piletite pisteline kontroll, mida nõuab aegajalt riigivõim (seired).
31. Sadamasisene agentide kätte usaldatud laevavarude, saadetiste, hapnikuballoonide hoiustamine laoruumis, transport laeva (hoolsusteenus).
32. Sadamaväline saadetiste transport Tallinna Vanasadama ja Paldiski sadama vahel. Lisaks näiteks raadioseadmete, tööriiete jm toomine sadamasse (hoolsusteenus).
33. Tallinki töötajate transport sadamasse või sadamast välja. Laeva meeskond üldjuhul ei oma sadamas sisse- ja väljapääsuks elektroonilisi kaarte (hoolsusteenus).

34. Riigivõimude info edastamine spetsiifilistele laevadele ja vastupidi. Näiteks teavitab piirivalve kordon eelkõige laevaagenti, kui munsterrollis oleval isikul puudub kehtiv dokument (info edastus, vahendus)
35. EMDE tõrgete korral laevadokumentide üleslaadimine ja digitaalne allkirjastamine tagamaks õigeaegse info olemasolu kõikidele ametkondadele (EMDE operatsioonid).
36. Joogivarude, jäätmeteenuste, väga harva lootsi, puksiiri tellimine laevadele EMDE-s (EMDE operatsioonid).
37. Veeteede Ameti, EMDE kasutajatugi, laevade teavitamine EMDE probleemidest. Tavaliselt teavitab EMDE probleemidest laevaagenti, kes edastab info EMDE kasutajatugile (EMDE operatsioonid).
38. EMDE uute kasutajakontode loomine. Tallinki laevaagentidel on piiratud volitused luua uusi kasutajakontosid laeva meeskonna liikmetele (EMDE operatsioonid).
39. Laevade nõustamine, abistamine EMDE-s. Uued meeskonna liikmed vajavad teatud väljaõpet (EMDE operatsioonid).
40. Laevagraafikute pidev jälgimine ja graafikute sisestamine EMDE keskkonnas ning nende ajakohane muutmine vastavalt saadud infole (EMDE operatsioonid).
41. Erikruiside kooskõlastamine sadama- ja riigivõimudega (info edastus, vahendus).
42. Laevade reidiküllastuse/täiendava reidile väljumise kooskõlastamine ning vastava dokumentatsiooni haldamine EMDE-s (EMDE operatsioonid).

CF&S-i laevaagentide sõnul on nende tööülesanded järgmised.

1. Laeva dokumentatsiooni laiali jagamine vastavatele institutsioonidele e-posti teel (info edastus, vahendus).
2. Laeva dokumentide üleslaadimine EMDE-sse (EMDE operatsioonid).
3. Sidepidamine laevaga – peamiselt telefonitsi (info edastus, vahendus).
4. Külalistele, teenindavale personalile sadamalubade vormistamine (sadama turvalisus).
5. Kõikide sadamaoperatsioonide kooskõlastamine asjakohaste ametkondadega (info edastus, vahendus).
6. Sertifikaatide transport laeva Hundipea sadamast, Veeteede Ametist (agendi laevahoolitsus).
7. Erakorraliste saadetiste, pakkide transport laeva (agendi laevahoolitsus).
8. Pidev valmisolek erakorralisteks laeva vajaduste rahuldamiseks (seired).

9. Sadamaga laevagraafikute kinnitamine, uute graafikute koostöölastamine (info edastus, vahendus).
10. Dokumentide arhiveerimine, nt Politsei- ja Piirivalveameti jaoks (info edastus, vahendus).
11. Reisijate nimekirjade kontroll, parandus EMDE-s (EMDE operatsioonid).

CF&S-i ülesannete piiritlemine on üldisemat laadi, kuna Tallinki uurimisel tegi autor uurimistööd rohkem sügavuti. Autorile teadaoleva info kohaselt tegelevad Eckerö Line veeremkauba teenistuse töötajad laevade klaarimisega ehk Eesti merendusdokumentide edastusega infosüsteemis (EMDE), kuid seda uurimistulemuste loetelu ei kajasta, kuna puudub eraldiseisev laevaagentide üksus.

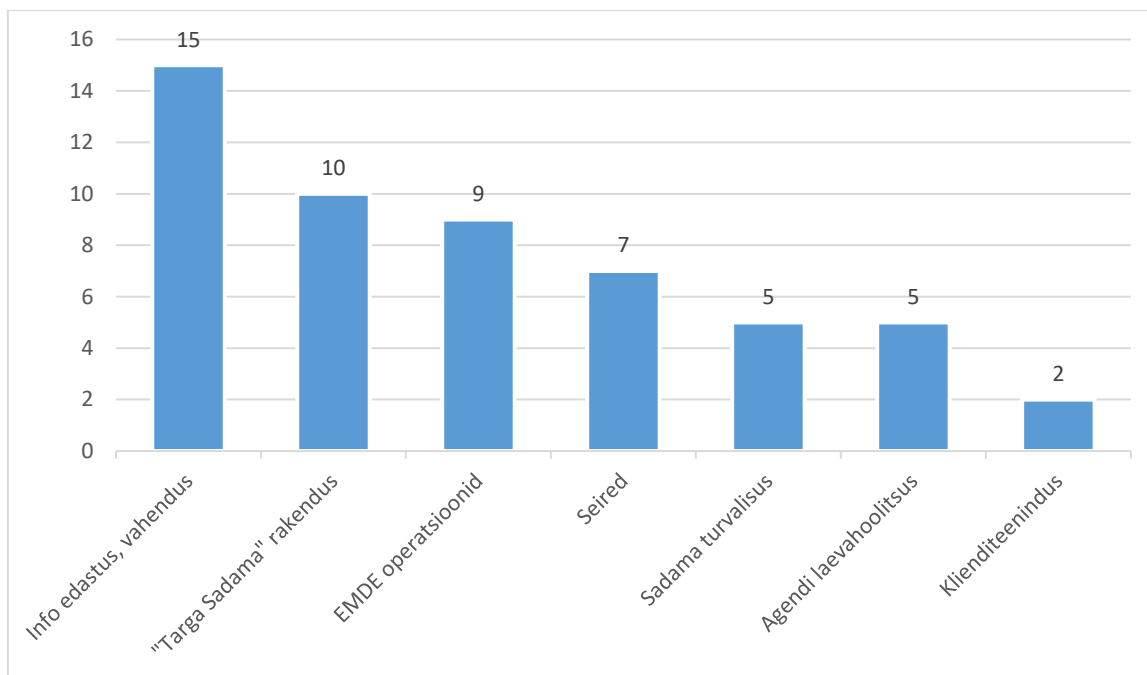
6 Tööülesannete loetelu analüüs

Kokku loetlesid Tallinki ja Viking Line (CF&S-i) laevaagendid 53 spetsiifilist tööülesannet, mille jaotas käesoleva töö autor valdkondadeks. Sealjuures on töö autor minimaalselt ülesandeid ümbersõnastanud, sarnased ülesanded koondanud üheks. Teatud punktid võivad praktikas tähendada kahe või enama valdkonna ülesande täitmist. Sellisel juhul on autor ülesande liigitanud enda äranägemise järgi, millist valdkonda see rohkem iseloomustab ja kui suur vastutus on agendil.

Näiteks piletite, dokumentide tagastamine klientidele on nii info edastus, vahendus reisiteenistuse kassadega kui ka teisalt klienditeenindus. See on infovahenduse ülesannete valdkonnas, kuna ennekõike täidab laevaagent kohustust reisiteenistuse abistamisel, mis soovib, et piletita reisjad ei pääseks nende kaudu laeva. Samuti on see natuke seotud sadama turvalisusega, kuid vastutus lasub reisiteenistusel, mitte laevaagendil. Lisaks puudutab näiteks turvateenistuse, võimuorganite teavitamine illegaalsest tegevusest nii sadama turvalisust kui ka info edastuse valdkonda, kuid sadama turvalisus on seejuures kindlasti suurema rõhuga. Analüüsimisel on autor esitanud asjakohaseid lisaküsimusi laevaagentidele iga valdkonna paremaks mõistmiseks.

Tööülesanded on jaotatud seitsmeks valdkonnaks:

- 1) „Targa Sadama“ rakenduse kasutamine – sadamatöö kontrollimine, liiklusvoogude juhtimine rakendusest, mida teeb laevaagent arvutis või tahvelarvutis;
- 2) EMDE operatsioonid – dokumendiedastus, laevagraafikute sisestamine, joogivee, teenuste tellimine, laeva meeskonna abistamine EMDE-s;
- 3) klienditeenindus – klientide abistamine, juhendamine, nõustamine sadamas;
- 4) sadama turvalisus – võimuorganite teavitamine illegaalsest tegevusest, tõkkepuude, metallväravate parandamine;
- 5) info edastus ja vahendus – meiliga, telefoniga, raadiosaatjaga või suusõnaline info edastamine, vahendamine asjakohaste ametkondade vahel;
- 6) agendi laevahoolitsus – saadetiste nagu tööriiete, dokumentide, varustuse, hapnikuballoonide, laeva töötajate transport autoga;
- 7) seired – sadamatöö jälgimine kaamerate või sadama rakenduse abil sadamatöö sujuvuse nimel, et probleeme ennetada ja õigeaegselt reageerida, seotud sageli laevaagendi füüsilise kohaolekuga. (vt joonis 3)



Joonis 3. Tallinki laevaagentide tööülesannete jaotus valdkonniti

6.1 Info edastus, vahendus

Küsitlustulemustest näeb, et kõige suurem tööülesannete valdkond on info edastus ja vahendus – 15 tööülesannet. (vt joonis 3) 10 tööülesannet on Tallinki laevaagentidelt, viis Viking Line'i. Mõlema ülesannete hulgas moodustab see valdkond enamiku. Sellest võib järeldada, et laevaagentidele kasulikult peavad riigivõimud, teised ametkonnad lähilaevanduses laevaagente jätkuvalt laeva peamiseks kontaktiks sadamas, st laeva esindajaks peale kapteni. See on loogiline, kuna laeva töökoormuse moodustab põhiliselt tehniline töö. Laeva suhtlemisel kõikide asjakohaste ametkondadega muutuks infovoog liiga suureks ja segaseks. Sealkohal on agent kui info filter, kes edastab laevale vaid enda äranägemise järgi olulise info.

Info edastuse, vahenduse valdkond lähilaevanduse agenteerimisteenustes on samalaadne teoreetilises osas käsitletud FONASBA ja ICS-i üldlevinud agendi tegevustega info vahenduses. Kokkuvõtvalt on suurim sarnasus kõikide sadamaoperatsioonide koordineerimine sadamaga, mis tähendab ettevõtete kontekstis info liikumist laeva, kaubateenistuse, reisiteenistuse, stividore, *pre-order*'i (laevakaubanduse eeltellimisega tegelev asutus), võimuorganite vahel, mille keskmikuks on laevaagent. Tollikontrolli, Politsei- ja Piirivalveameti EMDE-väline teavitamine toimub vaid teatud laevadega erikriiside korral, mis on aktuaalsed suveperioodil. Igati loogiline

on asjaolu, et laevaagendi viimane sõna annab laevale rohelise tule sadamast lahkumiseks, arvestades, kui paljude ametkondadega laevaagent koostöös on.

Seevastu ei ole laevaagentide töös näiteks printsipaali kursis hoidmist laeva asukohast, kuna see pole lähilaevanduses vajalik, arvestades, et süstiklaevade töötempo on kiire ja peaaegu alati graafikus. Sellele vihjab idee, et madalama sõidukiiruse merel korvab väiksem ajakulu sadamas ja vastupidi, mis mõjutab vaid ökonoomsust. Veel ei pea näiteks Tallinki laevaagendid teavitama võimuorganeid muudatustest laevagraafikutes, kuigi praktikas seda on tehtud, kui liiniliikluse osakond on töö tegemata jätnud. Järjekordselt võtab nt sadamavõim sel juhul ühendust laevaagendiga, mitte liiniosakonnaga. CF&S laevaagendid edastavad erinevalt Tallinki laevaagentidest info muudatuste kohta laevagraafikutes eraldi võimuorganitele.

Agendi suur sidepidamine niivõrd paljude ametkondadega, sealjuures esindus võimuorganite ees ja sarnasus FONASBA, ICS-i allikatega on agenteerimisteenuste ümberkujunemisel tema kasuks, millest võib järeldada, et rolli infovoos muudatused lähilaevanduses ei kaota. Agentide vajadus selles valdkonnas lähilaevanduses ei kao. Tulevikus jääb tõenäoliselt info edastamise osakaal samaks, sest kui keegi võiks laevaagendi asemel teatud infot asjakohasele ametkonnale edastada, oleks see juba päevakorras ning riigivõimud ootavad asjakohast infot üldjuhul vaid laevaagentidelt.

6.2 „Targa Sadama“ rakenduse kasutamine

Sadamarakenduse kontrollimine on laevaagentide teine suurim tööülesannete valdkond – 10 tööülesannet. „Targa Sadama“ rakendust kasutavad vaid Tallinki laevaagendid, seega kõik 10 ülesannet pärinevad Tallinki laevaagentidelt. (vt joonis 3) CF&S ja Eckerö Line on palganud selleks platsitöötajad. Tallinkis olid varasemalt samuti agendiabid, platsitöötajad, kuid nende ametite kaotamisel kandus see roll Tallinki laevaagentidele. Autori arvates on Viking Line CF&S ja Eckerö Line lähenemine parem, eraldades üldlevinud agenteerimisteenused ja sadamarakenduse kasutamise, mida teevad platsitöötajad.

Varasemalt nõudis agenditöö nende füüsilist kohaolekut sadama erinevates paikades, kuid nüüdsest on võimalik paljude tegevuste sooritamine arvutis või tahvelarvutis. Teoreetiliselt likvideerib vajaduse arvuti ja tahvelarvuti rakendusest sadamat kontrollida tulevikus tehisintellekt, kuid praktikas on selleni veel aega. On ilmselge, et edukad lahendused sadama automatiseerimisel

panevad arendajaid otsima uusi lahendusi ka teistes valdkondades, kus mitte ainult agentide roll, vaid ka kõikide teiste ametkondade roll võib tulevikus väheneda. Tõenäoliselt sellepärast kaotas Tallink ka agendiabid, platsitöötajad.

See ei ole hea, kui agendipoolne sadamarakenduse kontroll on liiga suur, mis on pikas perspektiivis agenteerimisteenuste vajalikkusele kahjulik, kuna seda võiksid teha teised operaatorid, laevad oma äranägemise järgi või tehisintellekt. Mida rohkem kanduvad Tallinki laevaagentide tööülesanded rakenduse kontrollimisele, seda rohkem kaob laevaagentide staatus lähilaevanduses. Sadama kontrollimine rakendusest ei ole üldlevinud agenteerimisteenuste osa.

Seda ei käsitle ükski FONASBA ega ICS-i allikas. Võib järeldada, et automaatse sadama kasutuselevõtt muutis agentide ametlikud nimetused kaubalaadimisoperaatoriteks. Nende kasuks nimetavad kõik ametkonnad praktikas jätkuvalt kaubalaadimisoperaatore laevaagentideks. Autori arvates sadamarakenduse roll tulevikus väheneb, kuid säärane tegevus on juba osaliselt asendanud üldlevinud agendi tegevused, mida tõenäoliselt tulevikus ei taastata. Kahju agentide staatusele on juba tehtud.

6.3 Eesti merendusdokumentide edastus (EMDE)

Intervjuudest Tallinki laevaagentidega saab teada, et erinevalt Viking Line'ist Eckerö Line'ist on Tallinkis dokumentatsiooni edastamine EMDE-s kandunud laevadele. Varasemalt sisestasid dokumentatsiooni EMDE-sse Tallinki laevaagendid, mille said laevadokumentide veebikeskkonnast või edastasid eelnevalt laevad meilitsi agentidele. Viking Line'is on säärane agendipoolne laevadokumentide edastamine täielikult säilinud – nende laevad EMDE-sse dokumente ei sisesta, seda teevad CF&S-i laevaagendid, kes lisaks arhiveerivad dokumente ning edastavad need eraldi peale EMDE-sisestust võimuorganitele e-posti teel. Samuti on EMDE-operatsioonid täielikult säilinud Eckerö Line-s.

Tallinki laevaagentidele kasulikult pole EMDE-ga seotud ülesanded täielikult kadunud. Seda näitab tööülesannete loetelu, et tegevused EMDE-s on Tallinna lähilaevanduses kolmas kõige suurem valdkond agenteerimisteenustes – 9 ülesannet. (vt joonis 3) Nende seas kaks ülesannet Viking Line'i laevaagentidelt, seitse Tallinki. Selleks on näiteks laevagraafikute sisestamine EMDE-sse, mis on ülimalt oluline ja kus on kerge eksida. Kui kõik laevad hakkaksid oma

laevagraafikuid sisestama, võib suurenda vigade arv, mis mõjutab tervet laevatööd. Parem on jätta see roll ühe ametkonna ehk üldlevinud agenteerimisteenuste kohaselt liiniagendi kätte.

Intervjuudest selgub, et kõik riigivõimud peavad praktikas laevaagenti jätkuvalt laeva esindajaks, olenemata muudatustest Tallinki agentide töös ja vastutuses. Vigade esinemisel dokumentatsioonis kontakteeruvad riigivõimud jätkuvalt ainult laevaagendiga, mitte laevadega. Tõenäoliselt eeldavad paljud riigiametnikud, et laevaagent hoolitseb täielikult sadamakülastuse dokumentatsiooni klaarimise eest, nagu on paljudes riikide normatiivsetes dokumentatsioonides välja toodud ja mis on laevanduses üldlevinud. Säärane laevapoolne dokumentide edastus on võimalik vaid lähilaevanduses.

Laeva dokumentide edastamine EMDE-s on täpselt sama, mida käsitlevad FONASBA ja ICS-i allikad ehk võimuorganite poolt nõutud FAL konventsiooni standardiseeritud dokumendid. Tallinki laevaagendid väidavad, et enamik laevadest on EMDE kohustused omaks võtnud, kuid sellegipoolest leidub laevu, kes edastavad e-kirja teel/e-postiga info agendile, kes sisestab dokumendid EMDE-sse. Peamiselt puudutab see laevu, kes teevad erikruisi, külastavad erakorraliselt Tallinna Vanasadamat (näiteks Sea Wind) või mille meeskonna liige on uus. Erikruiside korral peavad laevaagendid uuendama laeva profiili EMDE-s jne.

Autori arvates väheneb sellele vaatamata tõenäoliselt tulevikus Tallinki laevaagentide roll EMDE-s, kuna juhtkonna idee on sajaprotsendiliselt viia EMDE funktsioonid laevadele. Ajaga kohanevad laevade meeskonnad aina enam EMDE operatsioonidega. Arvatavasti säilitavad laevaagendid tulevikus EMDE volitused vaid laevagraafikute sisestamisel, tõrgete korral, kui laevadel pole võimalik dokumentatsiooni esitada ja erikruiside puhul. Arvatavasti Viking Line sellega kaasa ei lähe, kuna CF&S on palgatud Viking Line'i poolt peamiselt sellel eesmärgil, kelle töö põhiosa moodustavad EMDE operatsioonid. Samuti teevad Eckerö Line kaubateenistuse töötajad peatöö kõrvalt vaid ühte agenditööd – laevadokumentide edastamist EMDE-s.

Autori arvates on Viking Line'i lähenemine korrektsem, kuna nagunii võtavad võimuorganid dokumentidega seoses ühendust vaid laevaagentidega, kes edastavad info edasi või teevad ise vastavad muudatused. Kõikide FAL konventsiooni standardiseeritud dokumentidega on laevaagendid nagunii juba kokku puutunud.

6.4 Seired

Seirete valdkonda kuulub seitse ülesannet ning see on suuruselt neljas valdkond agendi tööülesannete hulgas. (vt joonis 3) Viking Line'i laevaagendid nimetasid ühe seiretega seotud tööülesande, Tallinki laevaagendid kuus. Tallinki laevaagentidelt selgub, et liikluse korraldamise, operatsioonide ülevaate roll sadamas on vähenenud. Varasemalt olid selles laevaagentidele abiks nn agendiabid või platsitöölised (nagu on jätkuvalt Viking Line'is ja Eckerö Line'is), kes jälgisid radade täituvust, liiklusvoogusid, probleemseid situatsioone kohapeal, kasutades tahvearvutit. Mahukas dokumentatsiooni edastamine EMDE-s ja infovahetus nõudis kontoritööd. Nüüd, peale dokumentatsiooni edastamise kandumist laevadele, tekkis selleks aega. Platsi töötajad, abilisi Tallinkis enam ei eksisteeri. Viking Line ja Eckerö Line on seireid teostavad platsitöölised säilitanud, mis on autori arvates parem tööjaotus.

Tallinki laevaagendid väidavad, et nad on üks kõige liikuvamaid ametkondasid sadamas, st nende töö ei ole kinnistunud kontoris. Tööauto kasutus, elektroonilise sissepääsu kaardi olemasolu ja volitused liikumisel suurel sadamaalal võimaldavad neil kõikjal viibida. Kaamerate rakendus koosneb umbes sajast kaamerapildist, mida laevaagendid kasutavad seirete teostamiseks. Tüürimeestel laeva lastimise, lossimise ajal säärast kaamerapilti pole, seega küsimused objekti asukoha, liikumise kohta esitatakse üldjuhul laevaagentidele. Eckerö Line'i kaubateenistuse ja CF&S-i laevaagentide, kes edastavad dokumente EMDE-s, ametid on rohkem kinnistunud, st neil ei ole või on väiksem võimalus kaubateenistuse, agenteerimise ajal sadamas liikuda.

Tallinki laevaagentide kasuks ei ole sadamas hetkel Tallinki perspektiivist teist ametkonda, kes võiks sääraseid seireid, vaatlust teostada, kuna platsitöölised kaotati. Eriti puudutab see *pre-order* i seiret, kuhu pole tüürimeestel võimalik näha, kas ja kui palju seal sõidukeid asub. Võimalik oleks *pre-order* i ja laevade vaheline otsekontakt, kuid see, nagu infovahenduse analüüsis kirjeldatud, tekitaks laevadele liiga palju kontakte ja lõpuks segaks infovoogu. Tollikontrolli vajavate klientide puhul puudub tüürimeestel ülevaade, kas vastavad load laevale pääsuks on saadud.

Seired ei ole ICS-i ja FONASBA allikates eraldi väljatoodud, kuid eeldatavasti on see loogiline agendipoolne tegevus. Näiteks sadamatöö koordineerimine nõuab ilmselgelt eelnevat ülevaadet toimuvast. Modernses agenditöös on selleks abiks kaamerad ja muud rakendused, kui varasemalt oli laevaagent veel liikuvam kui praegu. Selleks, et tegutseda, peab teadma toimuvat. Arvatavasti ei kao tulevikus Tallinki laevaagentide vajadus säärase seirete teostamisel. Pigem seirete, liikluse

korraldamise osakaal Tallinkis kasvab, mis on laevaagentide vajalikkuse kasuks, kuid asendab üldlevinud agenteerimisteenuseid – nt laevadokumentide edastamise rolli.

6.5 Sadama turvalisus

Viies suurim tööülesannete valdkond on võrdväärselt agendi laevahoolitsusega (ingl *husbandry*) sadama turvalisusega seotud toimingud – mõlemasse tööülesannete valdkonda kuulub viis ülesannet. (vt joonis 3) Viking Line'i laevaagendid nimetasid ühe turvalisusega seotud ülesande, Tallinki laevaagendid neli. Sadama turvalisus ja seirete teostamine on mõneti sarnased valdkonnad, kuna mõlemat mõjutab suuresti võimuorganite töö sadamas. Sadama turvalisuse eest vastutab peamiselt turvateenistus, Politsei- ja Piirivalveamet, Tolliamet, kuid osaliselt lasub vastutus ka laevaagentidel. Võimuorganid teostavad turvamist riiklike seaduste alusel, kuid mitte ettevõtte kommertstöö seisukohalt.

Võimuorganitele ei ole oluline, kas kinnipeetud kliendid põhjustavad seisakuid, hilinemisi kommertstöös, mis võivad olla kahjulikud klienditeenindusele, sadamaoperatsioonide kvaliteedile. Muidugi on vastastikune lugupidamine ehk üldjuhul on riigivõimud teadlikud laevade saabumis- ja väljumisaegadest, kuid neil puudub otsene kontakt laevadega. Nad ei pea teavitama laevasid potentsiaalsetest hilinemistest, seisakutest. Seda oodatakse laevaagendilt, kellel on pidev ülevaade sadamaoperatsioonidest või kontakt võimuorganitega, turvateenistusega. Sealjuures on laevaagendi kui suhtleja roll äärmiselt tähtis, mille kaudu võib seisakuid, takistusi pehmendada.

Tallinki laevaagentidele kasulikult ei leidu sadamas piisavalt paindliku liikumisega ja ülevaatega ametkonda kommertstöö seisukohalt kui nemad. Tallinki ja Viking Line'i agendid on kursis teenuste ja varustamisega, mis nõuavad sadamaluba, mida neil on lihtne arvutist vormistada, kontrollides objekte kaameratega. Sealjuures on neil vastutus, et sadamasse ei pääseks soovimatud isikud. Riigivõimud, turvateenistus ei pruugi teenuste pakkujaid identifitseerida, aga laevaagendid üldjuhul teavad, milline laev teatud teenuse tellis. Nendeks ülesanneteks pole paremat isikut kommertstöö seisukohalt, kui sadamas asuv agent.

Võimalik oleks laevadel ise sadamalubasid vormistada ja Tallinkis seda teatud laevad teevad, kuid neil puudub sealjuures ülevaade lubade taotlejatest. Sageli ei pääse sadamaluba omavad isikud sellegipoolest laevale, kuna taotleja info on valesti vormistatud, sõidukit vahetatu või ametikäigus esineb takistus. Võrreldes ICS-i ja FONASBA allikatega, on sadama turvalisusega seotud

toimingud kindlasti üldlevinud agenteerimisteenuste osa. Laevaagendid vastutavad osaliselt, et laevaga ei kaasneks illegaalset tegevust ja olles ainukesed kontaktid laevade ning võimuorganite vahel, on nendele säärane vastutus kasulik. Kindlasti ei sobiks võimuorganitele säärase vastutavate isikute kaotamine ettevõtte poolelt, sest laeva juhtkonnaga kontakteerumine on piiratud.

6.6 Agendi laevahoolitsus (*husbandry service*)

Agendi laevahoolitsuse tööülesannete valdkonda kuulub 5 ülesannet. (vt joonis 3) Nii Tallinki kui ka Viking Line'i laevagaendid tegelevad laevahoolitsusega – Viking Line'ilt kaks ülesannet, Tallinkilt kolm. Seda peavad laevad tähtsaks agenteerimisteenuste osaks, kuna see tagab mugavuse, kindluse. Samuti on laevaagentide arvates saadetiste, meeskonna liikmete transportimine sadamast laeva või vastupidi ja Tallinna-Paldiski, Hundipea sadamate vahel igati loogiline ning praktiline.

Sealjuures saavad kõik osapooled olla kindlad, et saadetised on usaldusväärse ametkonna käes ning jõuavad sihtpunkti õigel ajal. Kullerifirmad enamasti ei pääse laeva, seega toimetavad saadetised laevaagentide kätte, kellel on ülevaade hoiustavatest saadetistest. Samuti võivad kullerifirmad eksida sihtlaevaga või osutada pikaajaliseks tellimuseks, hilineda. Näiteks Paldiskit külastava ro-ro kaubalaeva Sailori meeskonna liige väitis Tallinki laevaagendile, et ühe värvipoti transpordiga agendi poolt säästis laev 200 eurot, mis oleks olnud kullerifirma teenustasu.

Laevaagentidel on volitused sadamas liikuda ning kontakteerumise võimalused laevadega, et teada anda saadetiste kohale jõudmisest ja veost. Samuti teavad nad, millise laeva meeskonna liikme, tööorgani kätte saadetised on mõeldud. Laeva eest hoolitsemine (ingl *husbandry*) on FONASBA, ICS-i allikates suuresti väljatoodud. FONASBA & BIMCO agendilepingus on see eraldi märgitud valdkond, mis käsitleb teenuste, varude, varuosade tellimist ja vastuvõtmist, transporti. Samuti igapäevaste laeva vajaduste rahuldamist. (vt lisa 2) Üldlevinud agenteerimisteenuste osana tõstab agendi laevahoolitsus oluliselt laevaagentide väärtust lähilaevanduses ning usutavasti ei kao tulevikus varude, meeskonna liikmete viimine laeva agentide poolt, kuna see tõstab oluliselt laevatöö produktiivsust. Laevaagentide kaotamine selles valdkonnas oleks kindlasti suur hoop igapäevasele laevatöö produktiivsusele.

6.7 Klienditeenindus

Tallinki laevaagentide tegevus puudutab ka minimaalselt klienditeenindust, mida näitavad kaks ülesannet loetelus. (vt joonis 3) See tähendab klientide igakülgset abistamist sadamaalal, mis on oluline laevale, sest vastasel korral kliendid pöörduvad probleemidega laeva töötajate poole. Minimaalne klienditeenindus puudutab vaid Tallinki laevaagente, kuna seal ei eksisteeri enam platsitöölisi. Agendi funktsioon seisneb selles, et klient saaks ühendust konkreetse teenuse vastutava isikuga. Probleemid nagu korralduste, info edastamine klientidele on laevakülastuse sujuvuse nimel parem lahendada enne laeva jõudmist sadamasse. Sealkohal on laevaagendid platsitöölised selleks sobivad klienditeenindajad, kes liiguvad sadamaalal tööautoga ja näevad abi vajavaid kliente.

Modernse infrastruktuuri ja automatiseeritud juhtimissüsteemi „Targa Sadama“ kasutuselevõtt võib esmakordsetele klientidele sadamaalal olla takistuseks. Sadama operatiivsel alal on lahendamata konkreetsete juhtimismeetmete evitamine, mis puudutab sõidukitega reisijate korrale kutsumist, abistamist. Tallinki laevaagentidel on kõik eeldused, et agenteerimisteenuste kõrvalt ka minimaalselt klienditeenindusega tegeleda, kuid see võib oluliselt takistada agenteerimisteenuste sisulist tööd.

Laevaagendid ei soovi, et roll klienditeeninduse valdkonnas kasvaks, kuna see võib nõuda pikaajalist kohalolekut, mil laevakülastuse seisukohalt tähtsamad ülesanded vajavad tegemist. Sellegipoolest on laevaagendid seda nõus tegema laevakülastuse sujuvuse nimel. Usutavasti roll klienditeeninduses laevaagentidel ei kasva, kuna enamasti suunatakse kliendid tagasi reisiteenistusse, kui tähtsamad ülesanded vajavad teostamist. Loodetavasti eraldab Tallink tulevikus Viking Line'i ja Eckerö Line'i eeskujul üldlevinud agenditeenused klienditeenindusest, palgates tagasi platsitöölised. Selletaoline klienditeenindus ei ole kohane ICS-i ja FONASBA allikates kirjeldatud üldlevinud agenteerimisteenustele. Tulevikus klienditeeninduse roll arvatavasti ei kasva – jääb samaks.

7 Uuring agenteerimisteenustest teistelt Tallinki ametkondadelt

Agenteerimisteenuste ümberkujunemise paremaks mõistmiseks intervjueris käesoleva töö autor teisi Tallinki ametkondasid, milliseid laevaagendi tööülesandeid nad peavad enda arvates kõige tähtsamaks, mis tulevikus tõenäoliselt ei kao. Autor intervjueris lühidalt: laevade meeskonnaliikmeid, Tallink Cargo kaubateenistuse töötajaid, ülemust ehk *Cargo Manager*'i, reisiteenistuse (ingl *car check-in*) töötajaid ning stividore vaheülemust. Eelnimetatud ametkonnad puutuvad Tallinki laevaagentidega kõige rohkem igapäevatoös kokku ning teavad mõneti, mida laevaagendid praktikas teevad.

Laevaagendi olulisemad tööülesanded Tallinki laevade meeskonna liikmete arvates.

1. Info edastamine saabunud ja mittesaabunud ühikute kohta, sh ülevaade elektrit vajavatest, õhtuti laeva jäävatest ööbijatest, ülegabariidilistest kaubaühikutest (info edastus, vahendus).
2. EMDE tugi (eriti tõrgete korral), dokumentide üleslaadimine, parandus (EMDE operatsioonid).
3. Rajaplaanide (ooteala – CA) korrektne tegemine vastavalt kaubaühikute kogusele, sh erinevate tüürimeeste soovidega arvestamine („Targa Sadama“ rakendus).
4. Kogumisala (CA) seire, et kaup paikneks rajaplaanidele vastavalt loogiliselt ja korrektselt (seired).
5. Riigivõimude info edastamine laevadele (info edastus, vahendus).
6. Kiireloomuliste saadetiste transport laevade ning sadama vahel (agendi laevahoolitsus).
7. *Pre-order*'i seire, kas laevakaubanduse eeltellimisega tegelev asutus on sõidukitest laeva väljumisel tühi (seired).
8. *Check-in*'i ehk reisiteenistuse kassade seire, kas laeva väljumisel on väravad sõidukitest tühjad (seired).
9. Erijuhtumidest, situatsioonidest teavitamine, nt sadamaalal viibib soovimatu isik, katki läinud sõiduk, kliendi erisoovid laevale (info vahendus, edastus).
10. Sadamapoolsest töö lõpetamisest teatamine – nõ roheline tule andmine (info edastus, vahendus).

Laevaagendi olulisemad tööülesanded Tallink Cargo kaubateenistuse töötajate arvates.

1. Laevakülastuse alustamise ja lõpetamise koordineerimine kaubateenistusega (info edastus, vahendus).
2. Kaubaautode paiknemise seire kogumisalal, info õigsuse kontrollimine (seired).
3. Juhita veeremkaubale, st haagistele, tavasõidukitele sadamaloa vormistamine (sadama turvalisus).
4. Õigeaegne (mida varem, seda parem) rajaplaanide tegemine „Targa Sadama“ rakenduses, et kaubateenistus saaks varakult alustada („Targa Sadama“ rakendus).
5. Väravate, tõkkepuude parandamine, et piletiteta, vormistamata rekkajuhid ei pääseks sadamaalale (sadama turvalisus).
6. Mahukate laevaväljumiste korral laeva kaubaühikute piirnumbrite edastamine kaubateenistusele (info edastus, vahendus).
7. Ümbervormistatud piletite või mahaunustatud dokumentide viimine veoautode juhtidele (info edastus, vahendus).

Laevaagendi olulisemad tööülesanded Tallinki reisiteenistuse (tavasõidukeid vormistavad kassatöötajad, sh vahetusvanem) töötajate sõnul.

1. Laevakülastuse alustamise ja lõpetamise koordineerimine reisiteenistusega (info edastus, vahendus).
2. Ümbervormistatud piletite, mahaunustatud dokumentide tagastamine klientidele reisiteenistuse soovil (info edastus, vahendus).
3. Laevaagendi ja reisiteenistuse info vahendamine, nt huvitab reisiteenistust, kas teatud sõidukiliiki on veel võimalik müüa laeva lastimise ajal (info edastus, vahendus).
4. *Check-in*'i kassade liiklusvoogude juhtimine, ümbersuunamine koha peal, kui kassad saavad erinevat töökoormust (seired).
5. Info vahendamine seoses ülemõõduliste sõidukitega (info edastus, vahendus).

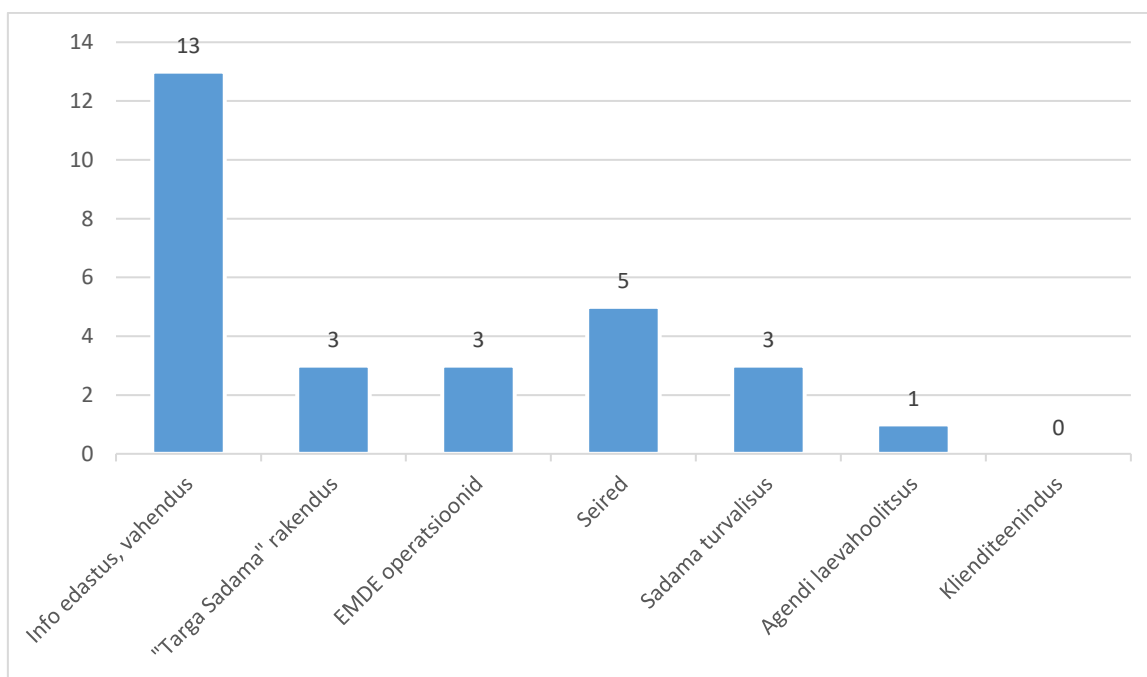
Laevaagendi olulisemad tööülesanded Tallink Cargo ülemuse – *Cargo Manager*'i arvates.

1. Laevakülastuse vormistamine, st laevagraafikute sisestamine EMDE-s (EMDE operatsioonid).
2. EMDE tugi laevadele, nende juhendamine dokumentatsiooni edastamisel (EMDE operatsioonid).
3. „Targa Sadama“ igasugune kontrollimine rakendusest sadamatöö sujuvuse nimel („Targa Sadama“ rakenduse kasutamine).

Laevaagendi olulisemad tööülesanded Tallinki stividoride vaheülemuse arvates.

1. Juhita veeremkaubale, st haagistele ja sõidukitele sadamalubade vormistamine, kuna varasemalt tegid seda talmanid (sadama turvalisus).
2. Juhita kaubaühikute kohaloleku ülevaade, sellekohane suhtlus (info edastus, vahendus).
3. Tallink Cargo kaubateenistuse ja stividoride suhtluse vahendamine (info edastus, vahendus).

7.1 Uuringu analüüs agenteerimisteenustest teistelt Tallinki ametkondadelt



Joonis 4. Tallinki laevaagentide tööülesannete jaotus valdkonniti teiste ametkondade poolt

Laevaagentidega igapäevaselt koostööd tegevad ametkonnad nimetasid kõige rohkem tööülesandeid, mis kuulusid info edastuse, vahenduse valdkonda. Samamoodi loetlesid laevaagendid enda suurimaks agenditeenuste osaks info edastuse, vahenduse valdkonda. Valdkond on üldlevinud agenteerimisteenuste osa, st FONASBA ja ICS-i allikates suuresti kirjeldatud. Sellest võib järeldada, et laevade ja sadamas töötavate ametkondade vahelise infovoos keskmik on ja jääb tulevikus laevaagent. Töömaht selles valdkonnas jääb tõenäoliselt samaks, kuna võimalikke ametkondasid, kellega infot vahetada, rohkem ei ole.

Laevaagendid nimetasid seitse seirete valdkonnas teostatavat ülesannet, teised ametkonnad pidasid oluliseks nimetada viis. See näitab, et ametkonnad, kelle liikumine on piiratud, toetuvad

ülevaate saamiseks sadamatööst laevaagendile. Klienditeeninduse valdkonna tööülesannet ei pidanud ükski ametkond tähtsaks nimetada, mis on loogiline, kuna laevaagenti üldiselt ei seota klientide teenindamise kohustusega, seda teevad kauba- ja reisiteenistus. Laevaagent on sealjuures vaid abiks, kes suunab kliendid vastutava teenistuse poole. Laeva meeskonnad märkisid kokkuvõtlikult ühe laeva agendihoolitsusega seotud ülesande. Sealjuures väljendasid kiireloomulist saadetiste transporti, millest võib järeldada, et vähem oluliste saadetistega laevaagenti üldjuhul ei tülitata.

Laevaagentide staatusele kasulikult, sarnanedes üldlevinud agenteerimisteenustega FONASBA ja ICS-i poolt, nimetas *Cargo Manager* kaks EMDE operatsiooni. Laevagraafikute sisestamine on tõesti väga oluline ülesanne, mida laevaagendid tulevikus tõenäoliselt ei kaota. Samuti on tähtis EMDE-alase tugiisiku ehk laevaagendi olemasolu – vähemalt veel lähitulevikus, kuna laevad vajavad veel EMDE-alast abi. Üldine „Targa Sadama“ rakenduse kasutamise märkimine näitab, et laevaagente näeb Tallinki juhtkond kindlasti tulevikus nõ operaatoritena.

Kokkuvõte

Lähilaevandusele iseloomulik sadamatöö, infosüsteemide automatiseerimine on agenditeenuste struktuuri Tallinna Vanasadama laevanduskontsernides ümberkujundanud. Tallinki laevaagendid on liidetud Tallink Cargo osakonnaga, Eckerö Line'is lausa amet integreeritud kaubateenistusse. Viking Line'i laevaagendid on üldlevinud agenteerimisteenustele vastava töö kõige kindlamalt säilitanud, sh ametinimetuse *Viking Line ship agent*. Automaatse liiklusvoogude juhtimissüsteemi „Tark Sadam“ kasutuselevõtt muutis arvatavasti Tallinki laevaagentide ametliku ametinimetuse *Cargo Loading Operator*'iks. Kutsungi kasutamine praktikas kasutust ei leia, kuna nimetus on võõras, ebapraktiline, ei toeta ükski riiklik dokument – nimetus on ebaõnnestunud.

Põhiuurimistulemused Tallinki ja Viking Line'i laevaagentide, teiste ametkondade intervjuerimisel, tööülesannete loeteluna näitavad, et kõige rohkem ülesandeid kuulub info edastuse, vahenduse valdkonda, millest võib järeldada, et riigivõimud peavad laevaagenti jätkuvalt laeva peamiseks kontaktiks ja ametkonnad toetuvad suhtlusel laevadega vaid agentidele. Samamoodi dokumendiedastuse puhul EMDE-s, mis on Tallinkis erinevalt Viking Line'ist osaliselt kandunud laevadele, kuid valdkond jätkuvalt suur. Sellegipoolest väheneb tõenäoliselt tulevikus, vähemalt Tallinkis, agentide roll EMDE-s, mil säilib vaid laevagraafikute sisestamine ja EMDE-tugi, kuna juhtkonna idee on roll viia maksimaalselt laevadele.

Tallinki laevaagendid tegelevad suuresti (suuruselt teine töövaldkond) erinevalt Viking Line'ist „Targa Sadama“ kontrollimisega, mida peab agentide ülemus oluliseks, kuna kaotati agendiabiid, platsitöölised – „Targa Sadama“ funktsioonid tulevikus tõenäoliselt kasvavad. Valdkonna eraldamine üldlevinud agenteerimisteenustest on autori arvates parem, nagu on Viking Line'is ja Eckerö Line'is, kus töötavad jätkuvalt platsitöölised. „Tark Sadam“ on oht Tallinki laevaagentide staatusele – ei käsitle FONASBA ega ICS ning tulevikus asendab tegevuse tõenäoliselt täielikult arenev tehisintellekt.

Keskmise töökoormusega tagavad agendid, et laevaga ei kaasneks illegaalset tegevust ehk sadama turvalisusega, seirete teostamisega kaamerate abil ja laevahoolitsusega. Selleks pole kommertstöö seisukohalt paremat ametkonda kui sadamas vabalt liikuv agent – tegevused säilivad. Minimaalselt on agenditöös ka klienditeenindust, st klientide absitamist sadamaalal, kuid see pole kohane agenditööle, ükski teine ametkond Tallinkis seda oluliseks ei pea. Olenemata „Targast Sadamast“, EMDE kandumisest laevadele Tallinkis, on agenditöö lähilaevanduses jätkuvalt vajalik.

Võõrkeelne lühikokkuvõte

Transformation of ship agency services in the sustainable short sea shipping

Edward Vodi

The automation in port procedures and information systems has greatly transformed the duties of a ship agent. For example, Tallink's ship agents, as a former separate subsidiary, have been merged with the parent's company department – Tallink Cargo. In Eckerö Line, ship agents are integrated into cargo service. The introduction of the automatic traffic management system "Smart Port" probably changed the official title of Tallink's ship agents to Cargo Loading Operator. However, title is not used in practice, because the title is not supported by any national document. The results of the main research when interviewing Tallink and Viking Line's ship agents and the staff of other departments, as a list of tasks, show that most tasks belong to the field of information transmission. It shows, that public authorities, as well as other personnel consider the ship agent to be the ship's main contact in port.

Similarly, in the case of document transmission in EMDE, which has been partially transferred to ships in Tallink, unlike Viking Line, the tasks are still large. However, in the future, at least in Tallink, the role of agents in EMDE is likely to decrease, when only the entry of ship schedules and EMDE support will be maintained by ship agents, as the management's idea is to make the role of documentation maximum for ships. Unlike Viking Line, Tallink's ship agents are largely involved in controlling the "Smart Port", which is considered important by the agent's chief, as agency assistants, field workers were abolished – the functions of the "Smart Port" are likely to increase in the future. According to the author, the separation of the field from ubiquitous agency services is better, as is the case with Viking Line and Eckerö Line, where field workers continue to work. "Smart Port" is a threat to the status of Tallink's ship agents – in the future the activities will probably be fully replaced by artificial intelligence.

With a medium workload, agents ensure that the ship is not involved in illegal activities, such as port security, camera surveillance and ship maintenance. From the point of view of commercial work, there is no better authority for this than an agent moving freely in the port – the activities will be preserved. At a minimum, there is also customer service in the agency work, ie absiting customers in the port area, but it is not suitable for agent work, no other agency in Tallink considers

it important. Despite the "Smart Port", the transfer of EMDE to ships in Tallink, agency work in short sea shipping is still necessary.

Viidatud allikad

Agenteerimine. (1996). *Mereleksikon*.
<https://merviki.vta.ee/mediawiki/index.php/Agenteerimine>

Beškovnik, B. (2006). Importance of short sea shipping and sea motorways in the European and Slovenian transport policy. *ResearchGate*, 24-27.
https://www.researchgate.net/publication/256766355_Importance_of_short_sea_shipping_and_se_motorways_in_the_European_and_Slovenian_transport_policy

Eesti riigiportaal (2021). Laevade agenteerimise tegevusluba. <https://www.eesti.ee/et/erinouetega-tegevusalad/transport/laevade-agenteerimise-tegevusluba/> (15.04.2021)

Elektronilise mereinfosüsteemi põhimäärus. (2013). RT I 2013, 18.
<https://www.riigiteataja.ee/akt/113062013018?leiaKehtiv>

Eurostat (2019). Glossary: Short sea shipping (SSS). [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Short_sea_shipping_\(SSS\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Short_sea_shipping_(SSS)) (25.04.2021)

Euroopa Komisjon (2021). Short Sea Shipping. https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/short_sea_shipping_en (10.03.2021)

FAL.5. Guidelines For Setting Up a Maritime Single Window. (2019). IMO. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/FAL%20related%20nonmandatnon%20documents/FAL.5-Circ.42.pdf> (19.04.2021)

FONASBA (2021). Accredited Companies. <https://www.fonasba.com/fonasba-initiatives/fonasba-quality-standard/accredited-companies> (12.03.2021)

FONASBA (2021). Code of Conduct. <https://www.fonasba.com/fonasba-member/code-of-conduct> (04.04.2021)

FONASBA (2020). Committee Structure. <https://www.fonasba.com/fonasba-member/committee-structure> (10.03.2021)

FONASBA (2021). Our Members. <https://www.fonasba.com/fonasba-member/fonasba-membership-list> (11.03.2021)

FONASBA presentatsioon (2020). The Role, Responsibilities and Obligations of the Ship Agent in the International Transport Chain (05.04.2021)

FONASBA (2021). Quality Standard. <https://www.fonasba.com/fonasba-initiatives/fonasba-quality-standard> (12.03.2021)

FONASBA (2021). Ship Agents & Brokers. <https://www.fonasba.com/ship-agents-and-brokers> (24.04.2021)

Hansab (2021). Tark Sadam - automaatne liikluse juhtimise süsteem Tallinna Vanasadama A- ja D-terminalides. <https://www.hansab.ee/et/tark-sadam-automaatne-liikluse-juhtimise-susteem-tallinna-vanasadama-ja-d-terminalides> (20.03.2021)

International Maritime Organization (2021). FAL Forms and Certificates. <https://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Pages/FormsCertificates-default.aspx> (15.03.2021)

Johnson, H. & Styhre, L. (2014). Increased energy efficiency in short sea shipping through decreased time in port. *ScienceDirect*, 167-168. <https://doi.org/10.1016/j.martra.2021.100015>

Lansdale, A. & Grillo, V. (2013). *Shipping Business*. CPI Group UK.

Latarche, M. (2013). *Port Agency*. CPI Group UK.

Meresõiduohutuse seadus. (2002). RT I 2002, 1, 1. <https://www.riigiteataja.ee/akt/129062014113?leiaKehtiv>

Tallinna Sadam (2021). Sadama aabits: Võtmesõnad sadamas. <https://www.ts.ee/sadama-abc/> (26.03.2021)

Tallink (2021). Fleet. <https://www.tallink.com/fleet> (15.03.2021)

Tallink (2021). Megastarist: mootorid. <http://megastar.tallink.com/et/megastarist/mootorid/> (29.04.2021)

Tallink (2019). Group Structure. <https://www.tallink.com/structure> (15.03.2021)



1965. aasta rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni lisa 2016. aasta muudatused [FAL.12(40)]. (2016). RT II 2016, 2. https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/2100/7201/8002/FAL_12_40_lisa.pdf# (19.04.2021)

Lisa 1 „Targa Sadama“ rakenduse kogumisala – CA (kuvatõmmis)

Loading																		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
SR 1	SR 2	SR 3	SR 4	SR 5	SR 6	SR 7												
GRGE SHOP	VIP PRIOR FVIP	INVA FCarGLD CarGLD	Car FCar	MCYCLE BCYCLE Car FCar	VehLL CarXL CVAN Van FCarXL	VehLH VehLM CVANH VanH	U30T	U30T	LRY	Bus CBUS	O30T	O30T	OWDTH 017_030 017_U30	CVAN_EL LRY_EL EL	DG			
2 · 10 m	1 · 5 m	7 · 37 m	9 · 47 m	0 · 0 m	6 · 41 m	9 · 63 m	1 · 17 m	0 · 0 m	2 · 18 m	0 · 0 m	1 · 17 m	0 · 0 m	0 · 0 m	0 · 0 m	0 · 0 m	0 · 0 m	0 · 0 m	0 · 0 m
822 5.1	717 4.0	HLV 4.2	LBU 4.5		515 5.7	ML3 6.1	644 16.1		LC3 6.2		1TA 16.7							
365 4.0		520 4.9	076 4.6		462 5.4	791 5.8			738 10.3									
		485 5.0	980 5.1		791 5.2	WU5 8.0												
		431 4.4	099 5.1		JJ4 8.5	LSF 5.7												
		280 4.7	139 4.7		721 5.3	WE6 7.2												
		871 4.8	030 4.8		381 7.5	622 6.6												
		487 5.2	186 5.0			KV4 6.0												
			834 4.5			892 6.2												

Allikas: Autori kuvatõmmis

Lisa 2 FONASBA & BIMCO agendileping (kuvatõmmis)

 		GENERAL AGENCY AGREEMENT PART I	
		1. Date of Agreement	
2. Agent (full style and address) FONASBA Quality Standard Certification <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No		3. Principal (full style and address)	
4. Commencement date/Period		5. Notice of termination	
6. Territory		7. Trade	
8. Activities (tick the boxes to apply) (Clause 7 and Annex C) <input type="checkbox"/> Marketing and sales <input type="checkbox"/> Port agency <input type="checkbox"/> Husbandry agency <input type="checkbox"/> General agency <input type="checkbox"/> Documentation <input type="checkbox"/> Other (specify)		9. Remuneration (See Annex A)	
		10. Funding (See Annex B)	
		11. Liability cap (Clause 19(i)(b)) Applies only if an amount is stated; if left blank, Clause 19(i)(a) applies.	
12. Agent's bank details Currency: Bank: Address: Account Number: Account Name: IBAN: BIC/SWIFT code:		13. Principal's bank details Currency: Bank: Address: Account Number: Account Name: IBAN: BIC/SWIFT code:	
14. Agent contact details		15. Principal contact details	
16. Dispute Resolution (Clause 28 BIMCO Dispute Resolution Clause state (a), (b), (c) or (d); if (c) agreed state Singapore or English law; if (d) agreed, governing law and place of arbitration must be stated)			
17. Additional Clauses, if any			

Allikas: FONASBA & BIMCO General Agency Agreement

<https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2017/12/General-Agency-Agreement-final.pdf>

Lisa 3 Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina, Edward Vodi

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

Laevade agenteerimisteenuste ümberkujunemine jätkusuutlikus lähilaevanduses,

mille juhendaja on Yrjö Saarinen,

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.

21.05.2021

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 üks või enam isikut oma ühise loomingu tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktile 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.