



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

EESTI MEREAKADEEMIA

Merenduskeskus

Eveli Adamson

**RAHVUSLIKE LAEVAAGENTIDE JA -MAAKLERITE  
ASSOTSIATSIOONIDE FÖDERATSIOON (FONASBA)  
KVALITEEDISTANDARDI EVITAMISE VÕIMALUSED EESTIS**

Lõputöö

Juhendaja: lektor, Yrjö Saarinen

Tallinn, 2020

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Eveli Adamson

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 166110VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: [eveliadamson@gmail.com](mailto:eveliadamson@gmail.com)

Juhendaja lektor, Yrjö Saarinen:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: Marko Jürjoja

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

# Sisukord

Lühendid.....	5
Annotatsioon.....	6
Sissejuhatus .....	7
1 Laevaagentide ajalooline väljakujunemine .....	9
2 Laevaagendid tänapäeval.....	10
2.1 Agentide igapäevased tööülesanded .....	10
2.2 Positiivsed aspektid laevaagendi töös.....	11
3 Agentide jagunemine .....	13
3.1 Agendid sadamates .....	13
3.2 Liinilaevade agendid.....	14
3.3 Trampaevade agendid.....	15
4 Rahvuslike laevaagentide ja -maaklerite assotsiatsioonide föderatsioon (FONASBA).....	17
4.1 Liikmed.....	18
4.2 Komitee struktuur .....	19
4.3 Käitumisjuhend liikmetele .....	20
4.4 Kvaliteedistandard .....	22
4.4.1 Peamised nõuded, et taotleda FONASBA kvaliteedistandardit .....	23
4.5 Eelised liitumisel.....	24
4.6 Tütarorganisatsioon .....	25
4.7 Laevaagentide ja -maaklerite kutseühingud Eesti naaberriikides.....	26
5 Ameerika Ühendriikide ja Kanada laevamaaklereid ning laevaagente ühendav organisatsioon - ASBA.....	28
5.1 Tütarorganisatsioon YSBA.....	29
5.2 Kahe suurima organisatsiooni omavaheline konkurents.....	29
6 Balti ja Rahvusvaheline Merendusnõukogu (BIMCO) .....	31
6.1 FONASBA ja BIMCO omavaheline koostöö.....	32
7 Kvaliteedistandardi ISO 9000 populaarsus Eestis.....	33
8 Küsimustik ning selle tulemused.....	37
8.1 Küsimustiku analüüs: Veeteede Amet.....	37
8.2 Küsimustiku analüüs: CF&S Eesti AS .....	37
8.3 Küsimustiku analüüs: FONASBA mitteliikmetest Eesti ettevõtted .....	38
9 Soovitused .....	41

Kokkuvõte .....	43
Võõrkeelne lühikokkuvõte .....	44
Viidatud allikad .....	45
Lisa 1 Ankeet Eesti Veeteede Ametile .....	48
Lisa 2 Ankeet Ettevõtetele.....	49

## Lühendid

AB	Rootsi Aktsiaselts
ASBA	Laevamaaklerite ja -agentide assotsiatsioon (Association of Ship Brokers and Agents)
BIMCO	Balti ja Rahvusvaheline Merendusnõukogu (Baltic and International Maritime Council)
ECASBA	Euroopa Ühenduse Assotsiatsioon Laevaagentidele ja -maakleritele (The European Community Association of Ship Brokers and Agents)
EDI	E-andmevahetus ( <i>Electronic Data Interchange</i> )
ELEA	Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon
ELL	Eesti Laevaomanike Liit
FONASBA	Rahvuslike Laevaagentide ja -maaklerite Assotsiatsioonide Föderatsioon ( <i>the Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents</i> )
ICC	Rahvusvaheline Kaubanduskoda ( <i>International Chamber of Commerce</i> )
ISO	Rahvusvaheline Standardiorganisatsioon ( <i>International Organization for Standardization</i> )
LINEKA	Leedu Rahvuslik Ekspedeerimise ja Logistika Assotsiatsioon ( <i>Lithuanian National Association of Forwarders and Logistics</i> )
LLC	Venemaa piiratud vastutusega äriühing
LLSA	Leedu Laevaomanike Liit
NALSA	Läti Rahvuslik Laevamaaklerite ja -agentide Assotsiatsioon (National Association of Latvian shipbrokers & Shipping Agents)
NAMA	Rahvuslik Mereagentide Assotsiatsioon ( <i>National Association of Marine Agents</i> )
OY	Soome Osäühing
SIA	Läti piiratud vastutusega äriühing
UAB	Leedu Osäühing
UNCTAD	Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Kaubandus- ja Arengukonverents ( <i>The United Nations Conference on Trade and Development</i> )
WCO	Maailma tolliorganisatsioon ( <i>World Customs Organization</i> )
YSBA	Noorte laevamaaklerite ja Agentide organisatsioon ( <i>Young Ship Brokers &amp; Agents</i> )

## **Annotatsioon**

Käesoleva töö teoreetilises osas käsitleb autor laevaagentide ajaloolist välja kujunemist, nende rolli kaasaegses maailmas. Laevaagendid on valmis igal hetkel lahendada laeva merereisi või sadamakülastusega seotud probleeme. Oma teenuseid võivad nad pakkuda sadamates, tramplaevadele ja liinilaevadele. Olenevalt eelnimetatud valdkonnast on ka tööülesanded ning töökorraldus mõnevõrra erinevad.

Autor tutvustab Rahvuslike laevaagentide ja -maaklerite assotsiatsioonide föderatsiooni ehk FONASBA-t. Tegemist on maailma suurima oma valdkonna organisatsiooniga. Liikmed on jagatud erinevatesse kategooriatesse: täisliikmed, assotsieerunud liikmed, liikmete kandidaadid ning ECASBA liikmed. ECASBA on FONASBA tütarorganisatsioon, mis loodi aastal 1990 ja tegutseb Euroopas. Lisaks FONASBA-le on olemas ka märksa vanem samal eesmärgil Ameerika Ühendriikide ja Kanada laevamaaklereid ja -agente ühendav organisatsioon ASBA.

Autor viis läbi küsitluse ettevõtete seas ning uuris ka ISO 9000 kvaliteedistandardi populaarsust Eesti laevade agenteerimisega tegelevate ettevõtete hulgas. Käesoleval hetkel on ISO 9000 standard omistatud Eesti Kvaliteediühingu sertifikaatide andmebaasi kohaselt vaid viiele ettevõttele. Seda on väga vähe arvestades, kui palju on Eestis laevade agenteerimisega tegelevaid ettevõtteid.

Küsitlusest selgus, et paljud ettevõtted pole FONASBA-st kuulnudki. Üksnes suuremad firmad ning Eesti ainuke assotsieerunud liige CF&S oli antud organisatsiooni tegevusega kursis. Kuna turg on väike, ei peeta FONASBA liikmelisust vajalikuks.

Töö tulemusena soovitab autor luua riikliku kutseühingu laevaagentidele ja -maakleritele. Kutseühing aitaks VTA-l ettevõtetenä jõuda ning läbi organisatsiooni töö eesmäärke ellu viia.

## Sissejuhatus

Käesoleval hetkel aitavad üle maailma miljonid laevaagendid laevadel edukalt oma merereise läbida. Nad on abiks laeva teekonnal nii merel, kui sadamas. Ilma laevaagentide hea tööta, ei saaks merendus sellisel kujul toimida.

Esimesed laevaagendid alustasid oma tööd juba sadu aastaid tagasi. Kaasa aitasid nii laevaomanike vara kiirem kasv, samuti aurulaevade kiire areng ja globaliseerumine. Laevaomanikud ei saanud enam ise kõikide oma laevadega kaasa sõita, samas oli vajalik oma vara kaitsta võõrastes sadamates.

Läbi sajandite on laevaagendid end ise koolitanud ja ka oma usaldusväarsuse eest seisnud. Käesoleval ajal Eestiski usaldatakse eelkõige neid laevaagente/ ettevõtteid, kes on pikki aastaid seda tööd teinud ning oma pädevust tõestanud.

Kui ettevõtte soovib oma kvaliteeti tõsta, tõestada oma töötajate professionaalsust, võib ta taotleda rahvusvaheliselt või kohalikul turul tunnustatud sertifikaadi. Rahvusvaheline kvaliteedi tunnustus tõstab tema usaldusväarsust ka kliendi ees.

Antud teema sai lõputööks valitud seetõttu, et autor tundis huvi laevaagentide tegevuse vastu. Laevaagentidele on alati usaldataud väga palju ülesandeid. Nemad on spetsialistid, kes igapäevaselt teevad tööd meie kõigi jaoks. Meredel on tuhandeid laevu ning laevaagentide tööks on neile vajalike dokumentide koostamine ja nende abistamine. Samas ei ole praegusel hetkel Eestis populaarne omada kvaliteedisertifikaati.

Teema on uudne, seda ei ole eelnevalt Eestis uuritud.

Merenduse valdkonnas pole Eestis olemas kutseühingut. Teemaga lähedased kutseühingud on ELL, Eesti Laevajuhtide Liit ja ELEA. Eelnimetatutest ükski ei tegele siiski laevaagentide ja -maaklerite igapäevaste probleemide lahendamisega. Pigem on antud valdkond vaid osa nende tegevusest. Säärastel liitudel on suur potentsiaal aidata kaasa oma valdkonna arengule. Siinkohal võib näiteks tuua 1917 aastal Merekaubanduse ja Laevasõidu Edendamise Seltsi poolt moodustatud merekoolide komisjoni. Eelmainitud komisjoni eesmärgiks oli Tallinna merekooli loomine. 1919 aastal asutatigi Tallinna Merekool. (Mereviki, 2015)

Käesoleval hetkel peavad firmad ise reguleerima oma töötajate taset ettevõttesiseselt ning riiklik järelevalve on puudulik. Ettevõtted ei suhtle omavahel ning see suurendab veelgi teenuste pakkumisel kvaliteedi erinevusi. Tekkinud olukorda aitaks lahendada, kui ettevõtted liituksid globaalselt tunnustatud laevaagentidele ja laevamaakleritele suunatud organisatsiooniga FONASBA.

Töös uurib autor, millistel tingimustel oleks Eesti ettevõtetel võimalik astuda FONASBA liikmeteks. Autor uurib ka kui paljud ettevõtted kasutavad ISO 9000 kvaliteedistandardit. Tegemist üle maailma tunnustatud kvaliteedistandardiga ning pea ainus käesoleval hetkel, mida Eesti ettevõtted endale taotleda saavad.

Töö eesmärgiks on välja selgitada, milliseid võimalused on Eestis laevade agenteerimisega tegelevatel ettevõtetel oma kvaliteedi tõstmiseks hetkel olemas. Millistel tingimustel oleks Eesti ettevõtetel võimalik saavutada FONASBA liikmelisus. Võrreldud on ka Eesti Vabariigi naaberriikide olukorda, nendes eksisteerivaid kutseühinguid ning liikmelisust FONASBA-s.

Küsitluse koostas autor ettevõtetele, kes tegutsevad laevade agenteerimise valdkonnas. Riiklikul tasemel edastas autor oma küsimused ka Eesti Veeteede Ametile.

Vastustest peaks selguma hetkeolukord Eesti merenduses, kui palju teavad ettevõtted FONASBA-st ning kas neil on huvi olla maailma ühe suurima merenduslase organisatsiooni liige.



# 1 Laevaagentide ajalooline väljakujunemine

Merendus on mitmeid sajandeid vana, esimesed algelised paadid sõitsid maailma meredel juba muinasajal. Läbi sajandite on mereäärsed rahvad kasutanud merd, et sealt toitu hankida. Maadeavastajad võitlesid tormidega, et uusi maid avastada, samuti on meredel palju sõditud.

Esimesed laevaomanikud olid kaupmehed – raha teenimiseks ning ka uue kauba hankimiseks hakkasid nad kasutama laevu. Sõideti nii linnade vahel, hilisemal ajal ka erinevate riikide vahel. Arenes välja kaubavahetus. Kaupa sai soetada nii rahaga, kui ka vahetuskaupa tehes.

Süsteem toimis edukalt, laevaomanikud laevatasid oma laevu kodulähedates vetes, ise kaasa sõites.

Suured muutused hakkasid toimuma seoses kiire aurulaevanduse arenguga. Aurulaevad võimaldasid liikuda kaugemale ning seda mingil määral juba ilma inimeste endi jõuta. Vajalikuks osutus aktiivsem suhtlus kaugemal paiknevate sadamatega. (ASBA, 2017)

Laevaomanikel avanes võimalus üha kaugematest ning eksootilisematest maadest odavalt kaupasid hankida ning neid kohalikul turul kallimalt maha müüa. Nii teeniti suuri summasid ja avanesid võimalused soetada juurde rohkem laevu.

Uute laevade hankimise ning laevatamisega arenes välja aga uus probleem – laeva viimine sadamasse, kus kaupmehest laevaomanikul tutvuseid polnud võis tähendada petta saamist. Kuna laevu oli kaupmeestel juba mitmeid, ei saanud nad ise enam nendega kaasa sõita.

Alguses palusid laevaomanikud enda tuttavaid appi laeva esindama võõrastes sadamates ning kaitsma laevaomaniku huve. Eeliseks oli võõrkeelte oskus ja tutvused sadamates.

Aja möödudes said laevaagentidest abilised kuival maal. Praegugi on tegemist kaldapersonaliga, kes oma tööga laeva ning selle omaniku huve kaitseb.

Laevaagentide ülesandeks oli ja on siiani lahendada probleeme, aidata laevaperele hankida toidumoonat jne. Laevaomanikud ei pidanud enam ise oma laevadega nii aktiivselt tegelema, nad said antud töö usaldada laevaagentide hoolde.

Mida rohkem arenes merendus, seda suurema tähtsuse omandasid nii laevaagendi, kui ka laevamaakleri töökohad.

Kuigi nende tööd pole alati võimalik näha, on nende tegevus see, mis aitab maailmas laevu graafikus hoida ning tagab kaupade ohutu liikumise kõikjal meie planeedi meredes.

## **2 Laevaagendid tänapäeval**

Tänapäeval on tegemist merenduse valdkonnas tegutsevate spetsialistidega: ilma laevaagendi tööta ei saa laevad planeerida edukalt oma merereise (erandiks on jahid ning inimeste eraomandis olevad paadid, purjekad jne).

Raamatus „Port Agency“ defineeritakse laevade agenteerimist nii: „Sadamas laevade agenteerimine on laeva ning tema personali huvide kaitsmine nii sadamasse saabumisel, seal viibides kui ka sealt lahkudes.“ Just neid eelnimetatud punkte peab täitma laevaagent. (Institute of Chartered Shipbrokers, 2014).

Laevafirmadel on välja kujunenud kindlad agendid (agenteerimisfirmad) keda usaldatakse. Kui laevale planeeritakse merereisi, siis on enamasti agent esimene, kellele plaanist teada antakse. Tramplaevanduses, kus laevad külastavad vastavalt vajadusele erinevaid sadamaid ning laevaomanikul puuduvad otsesed kontaktid, võetaksegi esmalt ühendust agendiga.

Edasi uurib juba agent millistel tingimustel oleks laeval võimalik oma merereisi ette võtta, milliseid sadamaid külastada jne.

Kui laevaomanik soovib oma alust laevatada näiteks Eestist Hispaaniasse, peab ta palkama agendi, kes oleks pädev ka Hispaanias asju ajama ning teaks sealseid kombeid/ korda. Kui laevaomanik on omale agendiks valinud ettevõtte, mis kuulub mõnda rahvusvahelisse organisatsiooni, siis organiseeritakse ettevõtte poolt juba vastav agent, kes välisriigis dokumente vormistab ning sujuva laevareisi tagab.

Palgates agendi, annab tellija temale oma esindusõiguse. Oluline on siiski teada, et agent kes on pädev Eestis või Soomes asju ajama, ei pruugi olla teadlik Hispaania vm riigi reeglitest.

Laevaagente võib jagada nende töövaldkondade järgi kolmeks: tramplaevadega tegelevad agendid, liiniagendid ning sadamaagendid.

### **2.1 Agentide igapäevased tööülesanded**

Agendina peab tihti panema töö esikohale, sest laevale peab minema vastu nii sadamasse saabumisel, kui ka sealt väljumisel. Lisaks peab agent olema valmis ka ootamatusteks, mis võivad laevaga merel olles juhtuda.

Töö tramplaevadega võimaldab agendil end proovile panna ning arendada. Mitte kunagi pole järgnev tööpäev samasugune kui eelmine, töö pakub pidevalt midagi uut. Kiire kohanemisvõime ja lahenduste leidmine on hea agendi olulisemad tunnused.

Muuhulgas peavad agendid tegelema igapäevaselt ka järgnevate tegevustega:

1. Meditsiiniliste evakatsioonide korraldamine – kui mõnel laevapere liikmel on tekkinud terviserike ning ta vajab kohest arstiabi, peab agent kiiresti korraldama talle kas transpordi laevalt maale või toimetama arstid laeva, et seal abi anda.
2. Läbirääkimised – selleks, et probleemile kõiki osapooli rahuldav lahend leida, peab agent tihti rääkima läbi erinevate osapooltega.
3. Kapteni abistamine probleemide lahendamisel – laeval peavad kõik laevapere liikmed täitma kapteni korraldusi. Probleemide tekkimisel on mõnikord vaja ka laevaagendi abi.
4. Erakorraliste remonttööde korraldamine – kui laeval tekivad merel tehnilised probleemid, mida kohapeal lahendada ei ole võimalik, peab agent korraldama erakorralise remondi lähimas laevaremondi töökojas. Kui on tõsisem probleem, peab kohale toimetama ka laevafirma spetsialistid, kes olukorra üle hindavad ning vajadusel remonti juhivad ning jälgivad, et tegevus oleks nõuetekohane. ( Schiels, Collins & Skoufalos, 2013)

## **2.2 Positiivsed aspektid laevaagendi töös**

Eelnevalt tõi autor välja raskemaid probleeme, millega laevaagendid igapäevaselt tegelema peavad. Laevaagentide töö ei koosne ainult probleemidest ja raskustest. Antud amet annab võimaluse kogeda ka palju positiivset. Olgu selleks siis isiklik rahulolu või kindlustunne oma tuleviku suhtes.

Positiivsed aspektid laevaagendi töös:

1. kindlus oma töö suhtes – merenduses pole piisavalt spetsialiste, kes suudaksid tegeleda laevade korrektse agenteerimisteenuse pakkumisega. Antud töö on väga raske nii vaimselt, kui ka füüsiliselt. Peab olema valmisolek iga kell ärgata ning lahendada kõikvõimalikke laevareisiga või sadamakülastusega seotud probleeme.

Teisalt annab kõik eelnev kindluse tuleviku suhtes. Kui ettevõtte oma töö lõpetab, saab agent minna uude kohta tööle võimalusega endiselt sama tööd teha. Sellist võimalust enamusel töötajatel pole. Inimesed, kes on omaale antud elukutse valinud, hindavad seda võimalust kõrgelt. Peab keskendumisele positiivsetele aspektidele enam kui negatiivsetele.

2. Rahulolutunne – Iga edukas laevakülastus tekitab hea tunde ning annab ka uusi teadmisi ja kogemusi.

3. Saavutused – peale laeva edukat teenindamist võib agent enda üle uhke olla.

4. Arenemine ning kasvamine – mida rohkem antud erialaga tegeleda, seda suuremaid võimalusi see pakub. Laevaagendid võivad jääda märkamatuks ning asjasse mittepuutuvad inimesed ei

pruugigi teada, et selline amet on olemas. Eelnimetatu näitab tegelikult kui head tööd on agent teinud. Agendi kogemused on taganud selle, et laev on oma merereisi ja sadamaküllastuse edukalt läbinud ning viivitusteta oma sihtpunkti liikunud. Ilma kompetentsete agentideta ei saaks laevandus sujuvalt toimida.

5. Vastutus – laevaagendile on usaldatud vastutus tagada laevale edukas merereis ning sujuv sadama külustus. Tema peab suhtlema ning koordineerima töö, lahendama erinevaid probleeme mis tekkida võivad. Agent on ühenduslüliks oma tellija ja sadama vahel. (Schiels, Collins & Skoufalos, 2013)

### **3 Agentide jagunemine**

Laevaagendid pakuvad laevadele ja laevaomanikele, prahtijatele erinevaid teenuseid. Nende ülesandeks on leida lahendusi ja tagada sujuv laevareis.

Võiks arvata, et kui inimene tegeleb laevade agenteerimisega, siis tegeleb ta ükskõik millisele alusele teenuse pakkumisega. Tegelikult see nii ei ole. Laevaagendid on jaotatud kolmeks. Eraldiseisvalt tegelevad nad liinilaevade ja tramplaevadega. Veel on suuremates sadamates olemas sadamaagendid, kes pakuvad sadamates laevadele erinevaid teenuseid.

Enamasti tegelevad liinilaevade agendid vaid liinilaevadega ning tramplaevaagendid vaid trampvedudega. Kui on tegemist suurema ettevõttega, saab ta firmana pakkuda klientidele erinevaid teenuseid, kuid enamasti on agendid spetsialiseerunud ühele konkreetsele valdkonnale.

#### **3.1 Agendid sadamates**

Kui laev külastab võõrast sadamat, tahab laevaomanik või prahtija olla kindel, et kõik sujuks plaanipäraselt ning probleemideta. Sadamaagent on organisator, kes peab andma endast kõik, et laevakülastus mööduks probleemideta. Sadamaagent võib esindada nii laevaomanikku, kui ka operaatorit.

Varajane agendi informeerimine tagab laevale võimalikult sujuva sadamakülastuse. Kui laevale on vaja osutada sadamateenuseid, peab selle vastavalt olukorrale samuti agent organiseerima. Teenuseid sadamas ei saa alati 24 tundi varem tellida, seetõttu on väga oluline, et sadamaagenti hoitakse võimalikult hästi kursis laeva teekonna ning probleemidega.

Sadamaagent on laeva sadamasse saabumisel esimeste inimeste seas, kes pardale astub. Tema toob laevale muuhulgas kohaliku raha, kirjad jne. Laevalt saab ta vastu nõudmised, mida laevapere vajab ning tema töö on need täita.

Nõudmisteks võivad olla kütus (laeva kütusevarude täiendamine), mootoriruumis varuosade vahetuseks vajalikud osad, värske proviant jne.

Laeva lahkudes sadamast koostab sadamaagent arve laevaomanikule või prahtijale kõikide kulude katmiseks. (The Maritime Industry Knowledge Centre, 2013)

### 3.2 Liinilaevade agendid

Liinilaevandust peetakse maailma kaubanduse selgrooks. Suurem osa kogu maailma valmiskaupade ekspordist veetakse nimetatud laevadega. Liinilaevandust iseloomustavad jäigad graafikud, mis võimaldavad tootjatel usaldada oma kaupade õigeaegne transport liinilaevanduses tegutsevatele ettevõttele.

Suur osa liinilaevandusest toimub konteinervedudega. Konteinerlaeva odav veohind on peaaegu identne hinnale, mis paljude toormaterjalide korral kuluks tarbija ukseni toimetamiseks maismaa kaudu, olgu nendeks toodeteks siis kemikaalid, auto varuosad, tööpingid, toiduained, alkohol vm – sobilik on kõik, mida saab paigutada konteinerisse. (Institute of Chartered shipbrokers, 2014).

Kaupa, mida ei saa konteinerites vedada võib jagada neljaks – veerevlast (traktorid, autod, bussid, ekskavaatorid jne), treileritel veetav kaup (jahid, laevad, kraanad jne), erilast (lennuki tiivad, tuuliku labad vms), *neo-bulk*. Eelnimetatud kaupade veoks on parem kasutada mõnda teist liiki transporti või laeva, mis on mõeldud näiteks kuivlasti või ro-ro kauba vedamiseks. Kui on vaja transportida näiteks lennuki tiiba, on vajalik ka spetsialistise kaasamine. (Branch, Robarts, 2014)

Liinilaevanduses mängib võtmerolli suuremate tootmisriikide (Hiina, India, Indoneesia jne) ning kõrgelt arenenud keskuste vaheline kaupade vedu. Tootmisbaasid paiknevad enamasti Aasias ning vajavad toimimiseks palju toormaterjali – rauamaak, kivisüsi, toornafta, mineraalid. Sellega dikteerivad antud liinid kogu maailma puistlasti veohinna. (Woods, 2018)

Liinilaevandusele on iseloomulik, et vedusid teostavad kindlad laevad. Töö toimub tihti vahetustega, et katta kõik kellaajad ning laevad, mis sadamasse saabuvad või sealt lahkuvad.

Liinilaevanduses tegutsevad agendid peavad opereerima igapäevaselt samadel liinidel samade laevadega. Liinilaevadeks on enamasti: konteinerlaevad, ro-ro (*roll-on/roll-off*) tüüpi laevad, sega lasti laevad, multifunktsionaalsed laevad, kruisilaevad. (Institute of Chartered shipbrokers, 2014).

Igal liinilaevaga saadetaval kaubal peab olema vormistatud korrektne dokumentatsioon. Suure konteinerlaeva puhul võib olla selliseid pabereid, mida peab haldama sadades tuhandetes.

Liiniagent täidab kogu paberimajanduse või tänapäeval kohati keeruka elektroonilise protseduuri.

Liiniagent tuvastab kauba omandiõiguse, registreerib selle täpse kirjelduse ning kaalu, täpsustab sihtkoha täpsed andmed ja tagab kõigi osapoolte juriidiliste kohustuste täitmise. Lisaks haldab liiniagent ka kaubaveo eest maksude kogumist (The Maritime Industry Knowledge Centre, 2013).

Liinilaevanduse sektoris toimuv nõuab palju tähelepanu. Keerukaks teeb rahvusvahelise liinilaevanduse see, et kindla aja sisse on mahutatud paljude erinevate sadamate külustus ning kauba peale- ja mahalaadimine erinevates sadamates. Tihti on laeval vaja külustada reisi lõpuks koguni kuute või rohkemat sadamat ning nendes kõikides on vaja läbi viia kaupade laevale peale

või mahalaadimise toimingud. Eriti oluline on seejuures jälgida, et laeva lastiplaan oleks koostatud korrektselt.

Samuti peavad laevad tegema ka tühisõite, et jõuda ebaregulaarsete kauba liikumiste kiuste ettenähtud liinile õigeaegselt kohale selleks, et vajalik kaup vastu võtta ning kohale toimetada.

### 3.3 Tramplaevade agendid

Tramplaevandusele on iseloomulik tema ebaregulaarsus. Tramplaevad opereerivad seal, kus nende teenuseid parasjagu vaja on ning neil puuduvad kindlad graafikud. Sõltuvalt prahilepingust, teeb tramplaev korraga ühe merereisi või veab kaupa kindla kokkulepitud aja jooksul (*voyage charter, time charter*).

Reisitsarter ehk *Voyage charter* on tramplaevanduses kõige enam kasutatud prahilepingu vorm. Selle prahilepinguga annab laevaomanik prahtijale laeva üheks reisiks kasutusele. Kõik kulutused kaasaarvatud laevapere ülalpidamiskulud ning laeva opereerimine sadamates jääb laevaomaniku kanda. Prahtija peab laevaomanikule selle eest tasuma prahiraha, mis on kokkulepitud prahilepingus. Tema kohustuseks on laevale toimetada prahilepingus kokkulepitud koguses ja suuruses kaup. Lisaks – peale või maha laaditava kauba põhjustatud kahjud, peab samuti prahtija ise hüvitama. (Schiels, Collins & Skoufalos, 2013)

Reisitsarter peaks sisaldama informatsiooni laeva tüübi, mõõtmete jms kohta, lisaks veetava lasti maht, lasti detailne kirjeldus, laadimis- ning lossimissadamad, prahiraha suurus, kaipäevade arv (mis on lubatud laeval kulutada kauba laadimisele ning lossimisele sadamates), demeredž (tasu üleseisu aja eest, mille peab tasuma prahtija omanikule siis, kui laadimisele ja lossimisele ettenähtud aega mis prahilepingus kokku lepiti on ületatud, ning selle eest ei vastuta omanik. (Schiels, Collins & Skoufalos, 2013)

Ajaprahingu ehk *time charter* raames annab omanik prahtijale kasutada laeva lastiruumid, et seal kokkulepitud aja jooksul kauba vedu teostada saaks. Selle prahingu puhul jääb omanikule kogu kontroll laevapere, kapteni, P&I kindlustuslepingu ning muu laeva opereerimisega seonduva üle. Prahtija peab hoolitsema vaid selle eest, et last laevale ning sealt maha laadida ning laevaomanikule peab ta igapäevaselt renti maksma.

Kuna prahtija vastutab kauba peale ning mahalaadimise eest, on laeva trümmid vastavalt lepingule tema käsutuses. Ta saab tellida laeva liikuma kõikjal nendes piirides, mis on määratletud ka prahilepingus. Siiski peab ta silmas pidama, et laevakütus, sadamatasud ning kahjud, mis tulenevad lasti kahjustumisest, tuleb temal kanda. Niisamuti ka sadamas agentide palkamine ning nendega kohtumine nii lähte- kui sihtsadamades.

Prahtija üheks suuremaks huviks ajaprahingu korral on laeva kiiruse suurendamine, et kokkulepitud aja jooksul saaks laev võimalikult palju merereise läbida. Lisaks on oluliseks aspektiks kütuse kulutamine, laeva täielik kandevõime ning laevaklass – nende abil määratakse ka kindlustusele makstav summa.

Mõned ajaprahingu olulisemad sätted: prahingu kestvus, piirangud kauplemisele, keelustatud kaubad (teatud riikides võib olla teatud kaupade veole seatud piiranguid), turvaline randumine sadamas, laeva merekõlblikkus, laeva kirjeldus, laeva kiirus ning laeva punkerdamise kiirus/vajalikkus, laeva rent, rikke klauslid, kauba kohaletoimetamise/ tagasiviimise aeg ja koht, laeva ohvitseride ning meeskonna tegutsemine, ülesütlemise klausel ning arbitraaži (vahekohtu) klausel. Laevaagent peab ajaprahingu nõuetega samuti kursis olema. (Schiels, Collins & Skoufalos, 2013)

Tramplaevadega tegelevatel ettevõtetel on enamasti kindel struktuur kuidas teenindada erinevat tüüpi laevu. Ühe laevaga võib korraga tegeleda vaid üks agent või ka terve meeskond. Meeskonna suurus oleneb laeva tüübist ning erinevatest operatsioonidest, mis on laevaga vaja läbi viia.

Karjäär tramplaevade agendina on kindlasti üks raskemaid. Töö teeb keeruliseks nii vaimset kui ka füüsiliselt see, et tramplaevadel pole kindlat graafikut sadamate külastamisel. Laevad ei külasta sadamaid mitte ainult päevasel ajal, vaid ka öösel ning ka nädalavahetused ja riiklikud pühad pole mingiks erandiks.

Ebaharilik pole olukord, kus agent peab kell kaks hommikul võtma sadamas vastu laeva, kell 5 hommikul saatma teise laeva sadamast teele ning peale seda otsejoones tööle kiirustama, et seal terve päeva dokumente ette valmistada ning muid olulisi toiminguid teha. Päeva lõpus peab sama agent naasma sadamasse ning kell 10 õhtul tunnistama hommikul vastuvõetud laeva lahkumist sadamast. (Schiels, Collins & Skoufalos, 2013)

Tramplaevadega tegelevatel agentidel on tööülesandeid tunduvalt rohkem ning võrreldes liiniagentide tegevusega, puudub rutiin. Liiniagentidel on enamasti kindel kord, mis nad iga liini puhul tegema peavad. Valmistatud on kindel dokumentatsioon ning kontaktid kellega ühenduses peab olema.

Tramplaevadega tegeleval agendil selline regulaarsus ning ettearvatus puudub. Nemad tegelevad iga laevaga eraldi.

Kui liiniagentidel tuleb enamasti täita üldjoontes sarnaseid ülesandeid, siis tramplaevanduses on iga reis erinev. Mitte kunagi ei ole kaks laevareisi täpselt samasugused. Eneseteostamise võimalusi on tramplaevanduse agentidel kindlasti rohkem. Niisamuti ka vastutus ning panus, mis nad igapäevaselt endast andma peavad. (Institute of Chartered shipbrokers, 2014)



## 4 Rahvuslike laevaagentide ja -maaklerite assotsiatsioonide föderatsioon (FONASBA)

Rahvuslike laevaagentide ja -maaklerite assotsiatsioonide föderatsioon ehk FONASBA (*the Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents*) on 23. aprillil 1969 aastal Londonis loodud rahvusvaheline organisatsioon, mille eesmärgiks on seista laevaagentide ning maaklerite õiguste eest. Luua ühtlane kvaliteedistandard ning tagada, et laevaagentide ja maaklerite õiguseid mõistetakse/ järgitakse merenduses nii rahvusvaheliselt, piirkondlikult kui ka riiklikul tasandil.

Algselt loodud organisatsiooni kuulus vaid 11 riiki, tänaseks on FONASBA-l liikmeid pea kogu maailmas.

Laevaagendid ning maaklerid tegutsevad nii globaalsetes mereteenuseid pakkuvates ettevõtetes, kui ka väikeste pereettevõtete koosseisus. Laevaagendi ülesandeks on esindada laevaomanikku või prahtija huve nii laeva sadamas viibimise ajal, kui ka merel olles. Agent on valmis vajadusel pakkuma oma nõu ning abi. Tema korraldab laevale võimalikult sujuvad sadamakülastused ning lahendab jooksvalt erinevaid probleeme.

FONASBA on oma liikmed jaganud kokku viide gruppi:

Täisliikmed (*Full members*) – ettevõtted, mis kuuluvad ise FONASBA koosseisu. Siia alla loetakse selliseid firmasid, kelle enda huviks oli FONASBA-ga liituda ning nad on täitnud vastavad nõuded selle saavutamiseks. Nende ettevõtete riikides on olemas ka laevaagentidele suunatud riiklik katuseorganisatsioon. Täisliikmeid on FONASBA-l 46 riigis.

Assotsieerunud liikmed (*Associate members*) – teoreetiliselt on assotsieerunud liikme staatus võimalik omistada kõikidele nendele laeva maaklerluse ja agenteerimisega tegelevatele ettevõtetele, kellele FONASBA nõukogu selle omistab. Praktikas aga on protsess keerulisem. Assotsieerunud liikmelisus on limiteeritud vaid neile ettevõtetele nendes riikides, kus pole olemas rahvuslikku ametiühingut. Liikmetelt, kes pälvivad selle staatuse, eeldatakse, et just nemad arendavad oma riigis edasi FONASBA populaarsust ning annavad oma panuse ka ametiühingu loomisesse antud riigis. Assotsieerunud liikmed võivad osaleda iga aastastel koosolekutel, kuid neil puudub hääleõigus ning võimalus komiteesse oma kandidaati esitada. Piiratud pole seevastu assotsieerunud liikmete arv ühes riigis – neid võib olla rohkem kui üks. Kuna Eestis pole hetkel ametiühingut, mis koondaks enda alla laevaagendid, maaklerid jne merendusvaldkonna spetsialistid, siis pole – ei saagi olla meil ka ühtegi täisliiget.

Eestis on üks ettevõtte omistanud FONASBA assotsieerunud liikme staatuse – CF&S Eesti AS.

Hetkel pole Eesti ettevõtetel võimalik saada FONASBA täisliikmeks, kuid väga mitmedki hüved saab endale juba ka assotsieerunud liige. Nende seas on iga aastased koosolekud, võimalused uusi tutvuseid luua, koolitused töötajatele ning peamine – rahvusvaheliselt tunnustatud kvaliteet.

Kolmandaks kategooriaks on liikmestaatuse kandidaadid (*Candidate Members*). Töö kirjutamise hetkel ootavad heakskiitu Kolumbia ning Costa Rica, kellel on ka juba loodud oma laevaagentide huvisid kaitsev riiklik organisatsioon.

Neljandaks grupiks loeb FONASBA oma tütarorganisatsiooni liikmeid ehk ECASBA liikmeid. Neid on kokku 21 ning liikmeks võivad saada kõik geograafiliselt Euroopas paiknevad riigid (eelduseks ei ole mõnda teise organisatsiooni nt Euroopa Liitu kuulumine).

Viimane grupp on klubi liikmed (*Club Members*) – need riigid ning riikides olevad organisatsioonid, kes olid ka alguses koosseisus: Belgia, Taani, Suurbritannia, Norra ning Rootsi. FONASBA peakontor paikneb siiani Londonis, samas hoones kus ta algselt asutati. (FONASBA, 2020)

FONASBA on loonud usaldusväärse ning kvaliteetse teenuse tagamiseks oma liikmetele kvaliteedistandardi. Tellides omale laevaagendi või maakleri teenuse ettevõttelt, mis on FONASBA liige, võib olla kindel, et teenust pakutakse väga kvaliteetselt. Samuti on nende laevaagentide või maaklerite endi eest hästi hoolitsetud – nad on tasutatud vastavalt nõuetele.

FONASBA tegevuse üheks suuremaks ning olulisemaks eesmärgiks on tagada üle maailma laevaagentidele ning maakleritele kõrgeimad kutsestandardid: julgustada riike üle vaatama oma hetkelist olukorda ning hindama selle vastavust, ohutust seoses laevaagentide ja maaklerite pädevusega.

## **4.1 Liikmed**

2020 aasta jaanuarikuu seisuga on FONASBA-l ettevõtetest liikmeid globaalselt kokku üle 5000 63-st riigist. (Vt Joonis 1. FONASBA liikmed maailmas aprillis 2020) Ettevõtte on liitunud organisatsiooniga, et tagada aus laevade agenteerimine ning agentide ja maaklerite tasustamine.



Joonis 1. FONASBA liikmed maailmas aprillis 2020

Allikas: FONASBA, 2020

Üheks oluliseks reegliks FONASBA-ga liitumisel on see, et liituda ei saa FIE ehk laevaagent, kes ei kuulu ettevõtte koosseisu. Selleks, et kuuluda eelnimetatud organisatsiooni peab olema agent või maakler ettevõtte koosseisus ning siis saab ettevõtte kuuluda omakorda FONASBA-sse. Seega, kui laevaagent hiljem ettevõttest lahkub, ei ole ta ka enam FONASBA poolt kaitstud.

## 4.2 Komitee struktuur

Esmaseks otsuseid vastuvõtjaks organiks FONASBA-s on nõukogu. Seal on esindatud kõik liikmed (*Full members*). Nõukogu kohtub iga-aastaselt koosolekul, mida peetakse oktoobris mõne täieõigusliku liikme riigis.

Nimetatud koosolekul osaledes on igal liikmel vaid üks hääl. Kui mõnes riigis kuulub FONASBA-sse rohkem liikmeid, on neil siiski kokku vaid üks hääl. Erimeelsused tuleb riigisisest lahendada ning koosolekul peab riik olema üksmeelel.

Assotsieerunud ning klubi liikmed saavad üldjoones kasutada kõiki neid hüvesid mida täisliikmedki, aga hääletusel ei ole neil võimalik osaleda.

Täitevkomitee valitakse iga kahe aasta tagant nõukogu poolt ning see on muuhulgas vastutav ka nõukogu tegevuse ja föderatsiooni juhtimise eest. Juhtimine toimub läbi regionaalsete asepresidentide, et arendada FONASBA liikmeskonda.

FONASBA organisatsiooni juhitakse igapäevaselt kolmes komitees. Komiteed vastutavad erinevate sektorite eest puudutades nii agenteerimise, kui ka laeva maaklerite valdkonda. Iga

komiteed toetab ka vanematest spetsialistidest koosnev ekspertide kogu – nemad annavad nõu ning toetust vastava komitee probleemide lahendamisel.

Samuti on kõigil kolmel komiteel ka oma töörühmad, mis võimaldavad leida lisa informatsiooni, kogemusi ning lahendusi, et aidata komitee liikmetel probleemidele lahendusi leida. (Fonasba, 2020)

### **4.3 Käitumisjuhend liikmetele**

Väljatöötatud käitumisjuhendis on kirjapandud kõikidele liikmetele kehtivad kohustused:

1. Liikmed on kohustatud tegutsema kooskõlas nende riigis/ tegutsemispiirkonnas kehtivate seaduste ning muude määrustega.
2. Olema oma tegutsemises aus ning õiglane, tööd tehes peab tagama oma usaldusväarsuse nii rahaliselt, kui ka sotsiaalselt.
3. Kindlustama selle, et tellija rahaga tegeletakse hoolsalt ning säilitatakse konfidentsiaalsus.
4. Oluline on koostöö teiste liikmetega ning panustamine võitlusesse seadusevastaste tegevuste (uimastitega kauplemise, merepettuste jne) vastu.
5. Nõusolek osutama laeva kaptenile ning tellijale igakülgset abi. Seeläbi tagades maksimaalselt (agendi vastutuse piires) seadustest kinnipidamist ning kontrollides, et laeva kohustused vastavate riiklike, piirkondlike ja rahvusvaheliste asustuste ees oleksid täidetud õigeaegselt ning korrektselt. (FONASBA Code Of Conduct, 2019)

Lisaks peavad liikmed tagama oma personali pädevuse. Selle all peetakse silmas, et tööle võetakse kvalifitseeritud personal, katmaks kogu vajalikku äritegevust ning tööd toetavaid teenuseid. Liikmed peavad tagama laevaagentide ja/või -maaklerite ettenähtud ülesannete õigeaegse ning kvaliteetse täitmise läbi toetava personali haldamise.

FONASBA liikmed julgustavad personali osalema koolitustel, et aidata neil seeläbi parandada oma ametialast kvalifikatsiooni. Abistades töötajaid eksamite sooritamisel nii riiklikul tasemel, kui ka tunnustatud rahvusvaheliste laevandusorganisatsioonide/ õppeasutuste õppekavade alusel, tagavad ettevõtted endale seeläbi kvalifitseeritud tööjõu.

(FONASBA Code Of Conduct, 2019)

Ametialane käitumisreeglistik on samuti paika pandud ning kehtib igale FONASBA liikmele.

Liikmed on kohustatud:

1. Veenduma, et kõik tegevused on läbi viidud ausalt ning järgides kõrgemaid seatud standardeid ning ametialast väärikut.

2. Korrektse juhtimiskontrolli abil tagama, et kõiki tööülesandeid täidetakse nõuetekohaselt – kohusetundlikult ja hoolega.
3. Jälgida kõiki rahvusvahelisi ning rahvuslikke seaduseid, mis on merendusega seotud.
4. Töötama püsivalt samal aadressil, tagades sellega kõikide toetavate teenuste ning vajaliku varustuse olemasolu. Antud reeglist kinni pidamine kindlustab, et teenus tagatakse õigeaegselt.
5. Teha enda poolt kõik selleks, et vältida möödarääkimisi ning tagada, et oma tegevus laevaomanikule või prahtijale oleks läbi viidud ning teostatud ausalt ning õiglaselt kaubeldes.
6. Tagama kõikide kokkulepete puhul, et vajalikud volitused on saadud vaid asjasse puutuvatelt/pädevatelt isikutelt ning ei ületata oma ametialaseid volitusi.
7. Tagama, et laeva omaniku nimel tegutsevad laevamaaklerid pakuksid laevale vaid ühte kindlat lasti korraga.
8. Tagama, et prahtija poolt palgatud laevamaakler teeks kindla pakkumise korraga ainult ühe lasti(de) kohta ühele laevale (laevaomaniku maaklerile).
9. Tagama, et laeva või laeva lasti ei noteeritaks mingil juhul ilma printsipaali nõuetekohase loata.
10. Tagama, et kõik ettevõtluspäringud oleksid heas usus koostatud kontrollides enne tööga alustamist nende õigsust. (FONASBA Code Of Conduct, 2019)

Töötajatel on kohustused seoses FONASBA reeglistest kinni pidamisega. Samuti on reeglid sätestatud ka ettevõtetele:

FONASBA liikmed peavad oma ettevõtete juhtivspetsialiste julgustama tegema järgmist:

1. Arendama tugevaid ärialaseid suhteid kõikide klientide ning printsipaalidega.
2. Kandma vastutust ning aruandekohustust.
3. Tagama kõikidele töötajatele hea ning ohutu töökeskkonna.
4. Looma stabiilse ettevõtluskeskkonna tagamaks, et kõik maksud oleksid majanduslikult põhjendatud ning klientidele saaks seeläbi pakkuda usaldusväärset teenust.

Veel üheks oluliseks aspektiks on rahaline stabiilsus, selle tagamiseks peavad FONASBA liikmed:

1. Tegema endale selgeks, kui oluline on kliendi vara kaitsmine. Kliendi rahaga tehingute tegemisel peab käituma heaperemehelikult ning eesmärgi saavutamiseks läbi viima mõistlikud sammud.
2. Omama piisavaid rahalisi vahendeid ettevõtte tegevuse toetamiseks.
3. Igal aastal läbi viima kvalifitseeritud raamatupidaja poolt detailse ning kontrollitud auditi.
4. Haldama rahavooge, järgima oma tehinguid läbiviies seaduseid ning kehtivaid õigusnorme.

5. Säilitama adekvaatse õigusliku kindlustuse hoolimatusest või tahtmatusest tingitud vigade osas rahvusvaheliselt tunnustatud kindlustuse alusel.

Iga riiklik assotsiatsioon peab:

1. Soovitama oma liikmetele, kui see pole vastuolus mõne riigis kehtiva seadusega, kinni pidamist FONASBA käitumiskoodeksist ning soodustama töötajatele täiendavaid koolitusi/ julgustama neid end arendama.
2. Omama isiklikke välja töötatud distsiplinaarprotseduure avastamiseks vigu koodeksis ning vajadusel võtma kasutusele vajalikud meetmed rikkujate vastu.

Kõik eelnimetatud reeglid on välja töötatud kasutades aastatepikkuseid kogemusi ning arvestades ka erinevaid kriise mis nagu ka muud maailma, on merendust muutnud.

#### **4.4 Kvaliteedistandard**

FONASBA töötas oma kvaliteedistandardi esmakordselt välja aastal 2007. Eesmärgiks oli abistada laevaomanikel ning operaatoritel tuvastada agendid ning maaklerid, kes on hästi tasustatud, omavad head kvaliteeti ning usaldusväärset. 2020 aasta märtsi kuuks on standardit levitatud juba 40 riiki ning üle 560-sse ettevõttesse.

Riigid, kus on antud standard kasutusele on järgmised: Alžeeria, Argentiina, Austraalia, Belgia, Brasiilia, Bulgaaria, Costa Rica, Horvaatia, Curaçao, Küpros, Taani, Dubai, Egiptus, Soome, Prantsusmaa, Suurbritannia, Kreeka, Ungari, Iisrael, Itaalia, Jaapan, Keenia, Liibanon, Leedu, Malta, Mehhiko, Maroko, Madalmaad, Peruu, Poola, Portugal, Rumeenia, Venemaa, Senegal, Sloveenia, Hispaania, Rootsi, Tuneesia, Uruguai, Ameerika Ühendriigid.

Eesti naaberriikidest on FONASBA standard olemas vaid Soomes. Ilmselt on põhjuseks, miks teised riigid koos Eestiga pole omale loonud tingimusi FONASBA-ga liitumiseks ega ka ametiühingu loomiseks selles, et tuntakse FONASBA ees hirmu või ei leita, et ühendus tooks riiki juurde midagi vajalikku.

Põhiline, mida FONASBA standard annab kliendile, kes töötab FONASBA liikmest laevaagendiga kel on olemas ka FONASBA kvaliteedistandard on kindlus. Tellija teab, et tegemist on spetsialistiga, kes teab mida teeb.

Kvaliteedistandardi saavad endale vaid need ettevõtted, kellel on täidetud järgmisel nõuded:

1. Tegemist on FONASBA liikmega.
2. Ettevõtte peab tõestama, et nende majanduslik järg on ka vastava riigi seadustega kooskõlas.

3. Ettevõtte tegeleb aktiivselt oma meeskonna pideva treenimise ja koolitamisega, et säilitada oma kompetentsus.

Veendumaks nende pädevuses ning et toetada vajadusel ettevõtet tema tegevuses, korraldatakse kõikidele liikmetele iga kahe aasta tagant ka audit. FONASBA koostab auditi, et veenduda kas ettevõtteid ka nõutud kriteeriumeid täidavad.

Põhjus, miks antud standard üldse välja töötati, peitub maailma väga ebaühtlases agenditeenuse pakkumises. Eelnevalt polnud loodud organisatsiooni, mis antud probleemiga oleks tegelema. Mitte ükski rahvusvaheline regulatsioon ega valitsus ei kontrollinud antud valdkonda. Samas usaldasid iga päev tuhanded laevaomanikud oma laevu opereerima agente ning eeldasid/ lootsid, et valitud agendid on pädevad ning oskavad oma tööd teha ja teenuse eest ka õiglast hinda küsida. Samuti tagab FONASBA ka selle, et liikmete laevaagendid oleksid oma ettevõtete poolt õiglaselt tasustatud.

Töötades välja ning pakkudes maailmale läbipaistvat ning praktilist standardit, on FONASBA aidanud muuhulgas kaasa ka laevaagentide ja maaklerite tegevuse kontrollimisele ja kvaliteedi ning teadmiste arengule. Juhul, kui mõnel ettevõttel on juba eelnevalt välja kujunenud kasutatav standard, mille tingimused ületavad FONASBA kvaliteedistandardit, on võimalik FONASBA täitval komiteel see heaks kiita ning sel juhul arvestatakse kõrgema kvaliteedistandardiga. See kehtib näiteks kasutades ISO kvaliteedistandardit oma ettevõtte töös. (FONASBA kvaliteedistandard)

#### **4.4.1 Peamised nõuded, et taotleda FONASBA kvaliteedistandardit**

Kvaliteedistandardit taotleval ettevõtte peab olema FONASBA täisliige, liikme partner või olema kandideerinud FONASBA liikmeks. Lisaks peab ettevõtte vastama FONASBA käitumiskoodeksis esitatud nõuetele.

Ettevõtte peab sekretariaati esitama ka vajalikud dokumendid tõestamiseks, et on maksuvõimeline ning usaldusväärne. Nendeks on ettevõtte eelmise aasta majandusaruanne ning tõestus selle kohta, et tegutsevas riigis opereeritakse samuti kehtivate seaduste alusel.

Lisaks peab olema ettevõttel kehtiv kindlustusleping samuti korraliku sertifitseeritud kindlustusettevõttega kaitsmaks oma ettevõtet muuhulgas ka võimalike pettuste eest. Kõik ettevõtte töötajad peavad olema pädevad lahendamaks probleeme ning teenindamiseks laevu nõuetekohaselt. Eelneva tagamiseks peavad firmad regulaarselt oma töötajaid koolitama ning neid vajadusel ka kontrollima.

Oluliseks nõudeks on seegi, et firmad peavad suutma hoida eraldiseisvalt klientide omadest ka enda ettevõttesisesed rahavood. Neid ei tohi mingil tingimusel kokku arvestada. (FONASBA kvaliteedistandard, 2020)

#### **4.5 Eelised liitumisel**

Esmaseks ning kõige suuremaks eeliseks oleks FONASBA kvaliteedistandardi evitamine nii oma ettevõttesse kui ka riiki. Tegemist on siiani ainsa rahvusvahelise kvaliteedistandardiga, mis on loodud vaid merendusele ning laevaagentide ja laevamaaklerite spetsiifikat arvestades. Praeguseks on antud standardit kasutamas juba 40 riiki ning nendes üle 500 ettevõtte. Ka Eesti ettevõtted saaksid neilt juurde kogemusi ning ideid, kuidas teha tööd kvaliteetsemalt, pöörates rohkem tähelepanu ka töötajatele – eriti laevaagentidele ning -maakleritele.

Ka korraldab FONASBA jooksvalt küsimustikke oma liikmetele, et seeläbi avastada uusi probleeme või vastupidi – oma liikmete abiga leida lahendusi ja tugevdada rahvusvaheliselt laevaagentide ning laevamaaklerite pakutavate teenuste kvaliteeti.

Arvesse võetakse iga maa esinduse poolt soovitavad teemad: näiteks soovis Peruu läbi viia uuringut, mis puudutas tervist ning immigratsiooni. Samas Portugalil oli huvi uurida hoopis kruiisilaevandusega seonduvat.

Niisamuti on FONASBA koostanud ka standardsed dokumendid, mis aitavad üle maailma tegutsevatel spetsialistidel kiiremini vajaliku informatsiooni kokku panna. Selliseid dokumente on koostatud muuhulgas ka koostöös BIMCO-ga. FONASBA on aktiivne liige ka BIMCO dokumendikomitees ning annab oma panuse ka oluliste küsimuste lahendamisele.

Lisaks garanteerib FONASBA kvaliteedistandardi omistamine juurdepääsu tööks vajalikele dokumentidele ja annab FONASBA-ga seotud ettevõtete töötajatele ligipääsu nii koolitustele, veebis kasutatavatele õppematerjalidele, raamatutele jne. Kõik selleks, et aidata üle maailma hoida head ning konkurentsivõimelist taset.

Veel üheks oluliseks meetodiks, et populariseerida laevaagendi või laevamaakleri tööd ka nooremate inimeste seas, on iga aastast välja antav „Noore laevamaakleri või -agendi tunnustus.“

Auhinna eesmärgiks on populariseerida valdkonda ka nooremate spetsialistide seas ning anda neile võimalus oma ideid ja mõtteid jagada kogu maailmaga. Esmakordselt anti auhind välja aastal 2015. Siiani on auhinna saanud Brasiilia, Austraalia, Saksamaa, Portugali ning Belgia noored spetsialistid. Teemad on igal aastal erinevad ning kaasahaaravad ka inimestele, kes pole otseselt merendusega seotud.



Kuna FONASBA on liitunud nii WCO (World Customs Organisation) akadeemia, kui ka ICC-ga (International Chambers of Commerce) on tal võimalus pakkuda erinevaid kursuseid. Liikmetele kehtivad allahindlused ning registreerida saab läbi FONASBA kodulehekülje.

Igal aastal viiakse läbi koosolekuid ning see on ettevõtetele üle maailma heaks võimaluseks luua uusi kontakte. Samuti arutatakse sellistel koosolekutel ka päevakajaliste probleemide üle. Nendeks on näiteks laevaagendi elukutse tulevikus ja uute tehnoloogiate arendamine merenduses. Otsitakse koos lahendusi, eriala spetsialistid viivad läbi ettekandeid. (FONASBA, 2019)

#### **4.6 Tütargarorganisatsioon**

Aastal 1990 loodi Rahvusvahelise laevaagentide ja laevamaaklerite organisatsioonile ehk FONASBA-le tütargarorganisatsioon. Esialgu nimetati teda FONASBA Euroopa komiteeks, ning spetsialiseerus ta Euroopa merenduse arendamisele. Paari aastaga sai selgeks, et antud organisatsioon on täitnud oma eesmärgi ning kolm aastat hiljem – 1993 aastal loodi ECASBA.

Organisatsioon aitab kohalikul turul ettevõtetel kokku hoida ning laevaagentide ja maaklerite huvisid ja õigusi kaitsta. ECASBA-ga võivad liituda kõik geograafiliselt Euroopas paiknevad riigid – ei pea kuuluma Euroopa Liitu ega mõnda sarnasesse organisatsiooni, ainsaks eelduseks on riikliku ametiühingu olemasolu.

ECASBA ülesanneteks sai seista nii meresadamate, siseveekogude ääres paiknevate sadamate jne ühtlase teenusekvaliteedi eest. Nemad tegelevad ka lühimerevedudel mereturvalisuse ja kvaliteetse veo korraldamisega. Lisaks on ECASBA ülesandeks ka tolli ning administratiivküsimuste lahendamine, protseduuride välja töötamine ning toimimise kontrollimine.

ECASBA panustab ka E-andmevahetuse ehk EDI arendamisse ning populariseerimisse. E-andmevahetus on tänapäeva merenduse edukaks toimimiseks hädavajalik. Ettevõtted üle maailma vähendavad looduse säästmise nimel paberdokumentide hulka, üha enam kasutatakse digiplatvorme. Digitaliseerimisega kaasneb kahjuks ka suurenenud risk langeda pettuse ohvriks. Pettuste vältimiseks kaasatakse spetsialistid ning töötatakse välja parimad lahendused tagamaks turvalisus.

ECASBA on esindatud Suurbritannias Londonis paiknevas FONASBA peakontoris. (ECASBA, 2020)

## 4.7 Laevaagentide ja -maaklerite kutseühingud Eesti naaberriikides

Soomes koondab laevaagendid ning maaklerid enda alla Soome Laevamaaklerite assotsioon. Eelnimetatud organisatsioon esindab Soomet ka FONASBA-s. Antud assotsiatsioon koondab enda alla nii laevaagendid (liini kui ka tramplaevandusele spetsialiseerinud), laevamaaklerid, konteinervedude korraldajad ning tšartervedudega tegelevad maaklerid.

Soome sai oma algse idee organisatsioon luua oma läänenaabrilt Rootsilt. Juba 18 sajandil reguleeriti Soomes seadustega laevade agenteerimisega seonduvat. Aurulaevanduse areng mõjutas 19 sajandil ka Soomet. Assotsiatsiooni loomiseni jõuti siiski alles aastal 1920.

Hetkel on sellega liitunud teiste hulgas pea kõik rahvusvaheliste suurkorporatsioonide Soome filiaalid. Soome laevamaaklerite organisatsioon aitab tagada sujuva koostöö, kvaliteetse teenuse ning usaldusväärsuse oma liikmete seas. Laevade agenteerimise ning sadamaoperatsioonidega tegelevaid ettevõtteid on antud ühenduses kokku üle 35. Mitu rahvusvahelist ettevõtet, kes on Eestiski esindatud, on Soomes laevamaaklerite assotsiatsiooniga juba ühinenud. (Shipbrokers Finland, 2020)

Nagu juba eelpool mainitud on ka Rootsis organisatsioon, mis koondab enda alla riigis tegutsevad laevamaaklerid ning laevaagendid. Viiakse läbi oma liikmetele mõeldud koolitusi ning seminare. Igal aastal planeerib organisatsioon kokku kolm koolitust, erinevatel merendust rohkem ning vähem puudutataval teemadel. (Rootsi Laevamaaklerite organisatsioon, 2020)

Lätis on samuti olemas laevaagente ühendav kutseühing – NALSA. Tema koondab Lätis tegutsevaid laevaagente ning -maaklereid. Antud ühing loodi aastal 1994.

Ühingu eesmärgiks on UNCTAD-i standardi evitamine Läti merenduse valdkonnas. Koostööd tehakse ka Läti sadamavõimude, riigiorganite ja rahvusvaheliste organisatsioonidega.

Ühing töötab selle nimel, et tagada oma liikmete pakutavate agenteerimise teenuste seas kõrge tase ning spetsialistide professionaalsus. (NALSA, 2018)

2020 aasta maikuu on liikmeid 25. Tehakse koostööd ka sadamatega ning teiste rahvusvaheliste organisatsioonidega. FONASBA liige Läti Rahvuslik Laevamaaklerite ja Laevaagentide Assotsiatsioon siiski pole.

Leedus kutseühingut laevaagentidele loodud ei ole. Seal on sarnaselt Eesti ELEA-le olemas LINEKA ning LLSA. Ainus FONASBA assotsieerunud liige Leedus Limarko Maritime Agency UAB on ka mõlema eelnimetatud ühingu liige. (Limarko Group, 2020)

Venemaal loodi aastal 1996 Rahvuslik Mereagentide assotsiatsioon (NAMA). Ühing esindab oma liikmeid ka FONASBA-s. Kontor paikneb Peterburis ning allub oma tegevuses Vene Föderatsiooni seadustele. Liikmeteks on laevade agenteerimisega tegelevad ettevõtted.

Assotsiatsioon korraldab igal aastal oma liikmetele koosoleku, arutamaks päevakajalisi teemasid. Koostatakse protokoll ning täiendatakse nõudeid, eeskirju oma liikmetele. Juhtimine toimub samamoodi nagu enamikel sarnastel liitudel – komitee abil. Lisaks on assotsiatsioonil olemas ka President. (NAMA, 2016)

## **5 Ameerika Ühendriikide ja Kanada laevamaaklereid ning laevaagente ühendav organisatsioon - ASBA**

Aastal 1934. loodud organisatsioon ühendab omavahel Ameerika Ühendriikide ning Kanada laevaagendid, laevamaaklerid ning nende partnerid. ASBA loomisel ning selle elluviimisel ei saa esile tuua ühtegi ettevõtet. Ühenduse loomine oli mitme ettevõtte koostöö. Põhjuseks maailma merenduse kiire areng, tolleaegsete uute suundadega harjumine. Ettevõtted tegid koostööd ka eelnevalt, ühenduse loomist peetakse sellele loogiliseks jätkuks. Ennem 1933 aastat oli aurulaevanduses tekkinud probleeme agentide ja maaklerite pädevusega, tööstuse kiire arengu tõttu suurenes vajadus kaasaegsete lahenduste järele. (History of ASBA)

ASBA on eraldiseisev organisatsioon, mille eesmärgiks on tagada ühtlane standard kvaliteedis ning luua platvorm, kus ettevõtted saaksid omavahel suhelda ning laevaagentide, laevamaaklerite tööd parandada, tingimusi parandada ning ka omavahel lepinguid sõlmida. ASBA teeb koostööd muuhulgas ka FONASBA-ga.

Liikmeteks on nii laevamaaklerid, ASBA poolt sertifitseeritud agendid ning partnerettevõtted.

Juhtimine toimub FONASBA-ga sarnase süsteemi alusel – igapäevaseid tegevusi viiakse läbi assotsiatsiooni kontoris sekretariaadi poolt. Kontroll toimub ka piirkondlike ametnike ning kuratooriumi poolt. Sarnaselt FONASBA-le on siingi väga oluline roll komiteedel. Komiteed otsustavad, koostöös ASBA juhatusega, tegevuste prioriteetsuse üle. Kõik komiteed kohtuvad vähemalt korra aastas, vaid Eetika ja töövaidluskomisjon tuleb kokku kohe, kui selleks vajadus tekib. (What is ASBA, 2019)

Peale seda, kui 2005. aastal töötas ASBA välja oma kvaliteedistandardi, andis enda oma välja ka FONASBA. Standardid on sarnased ning seetõttu on mõlemad assotsiatsioonid heaks kiitnud ka teineteise standardid.

ASBA on oma sertifikaadi omistamise ettevõtetele teinud meelega raskemaks, et seda ei saaks ettevõtted, kes pole orienteeritud enda arendamisele. Läbida tuleb 5 sammust koosnev teekond, mille lõpus on ettevõttel positiivsete tulemuste korral võimalus omistada ASBA sertifikaat.

Kokkuvõtlikult: esimesel sammul peavad kandidaadid tõestama, et nad on kinni pidanud ASBA eetika kodeksist. Teisel sammul peavad laevaagendid tõestama oma pädevust. Neil ei tohi olla rahalisi probleeme, peavad oskama oma finantsressursse hallata tehes seda hoolikalt, austusega kliendi raha vastu. Kolmandal sammul on tähelepanu all kogemused antud valdkonnas. Eelduseks on, et ettevõtte peab turul tegutsenud olema vähemalt ühe aasta. Neljandaks peavad ettevõtted

tõestama, et nende personal on pädev ning oma töös professionaalne. Laevaagendid peavad osalema ASBA seminaridel ning edukalt läbima ASBA Laeva Agendi pädevuse eksami.

Peale eelnenud samme võetakse kandideeriva ettevõtte soov liituda organisatsiooniga arutlusele. Eetika ning töövaidluskomisjon selgitab välja, kas ettevõttel on viimase aasta jooksul olnud kaebuseid või probleeme. Uuritakse kõike, mis võib mõjutada ettevõtte sobivust ASBA liikmeks saamisel.

Liikmekandidaat annab oma lubaduse alluda komitee otsusele. Liikmeid, kelle sobivuses komitee kahtleb, ei võeta vastu. ASBA tegevaid liikmeid saab probleemide korral nii noomida kui ka nende liikmelisus peatada. (Criteria for certification of ASBA Ship Agent members, 2019)

## **5.1 Tütargarorganisatsioon YSBA**

Nii, nagu FONASBA-l on tütarorganisatsioon ECASBA, on seda ka ASBA-l. Tema tütarorganisatsiooniks on YSBA. YSBA on loodud just nooremate laevaagentide ühendamiseks ning juhtimiseks. Temagi on suunatud vaid Ameerika Ühendriikide ning Kanada agentidele.

Organisatsioon loodi aastal 2010 ning missiooniks oli omavahel kokku viia noorema generatsiooni laevaagendid, kes töötavad nii Ameerika Ühendriikides kui ka Kanadas. YSBA liikmeteks on enamjaolt vaid laevaagendid ning maaklerid, sellegipoolest kutsutakse liituma ka teisi merendusvaldkonnaga seotud noori. YSBA mõte on neid koolitada, anda neile võimalus uute tutvuste sõlmimiseks ning kasvatada nendest tugevad professionaalid. (YSBA – Young Shipbrokers & Agents, 2019).

## **5.2 Kahe suurima organisatsiooni omavaheline konkurents**

Transpordi valdkonnas teevad ettevõtted samaaegselt nii koostööd, kui ka konkureerivad omavahel. Paljudes kaubandussfäärides on võistluslik element ilmne. Raudteetransport konkureerib maanteetranspordiga; Lähimereveod võistlevad raudtee transpordiga; Kaugmere veod omakorda lennutranspordiga. (Stopford, 1997)

Samamoodi saab iseloomustada ka ASBA ning FONASBA omavahelist toimimist. Nende vahel on algusest peale olnud omavaheline konkurents – peale ASBA kvaliteedistandardi väljastamist tegi õige pea sama ka FONASBA. ASBA toob oma kodulehekülje peal samuti esile selle, et just nemad on teerajajad merenduse valdkonnas ning nende idee oli esimesena antud eesmärgiga organisatsioon luua.

Kanada ei kuulu FONASBA liikmete hulka, aga Ameerika Ühendriigid kuuluvad FONASBA täisliikmete hulka. Hetkel on FONASBA maailmas juhtival positsioonil – nad ei ole seadnud endale piire laieneda. ASBA on algusest peale koondanud enda alla vaid Kanada ning Ameerika Ühendriikide laevaagendid ja laevamaaklerid.

FONASBA standardid ning korraldatavad koolitused ja ettepanekud, aktiivne osalemine erinevates teistes organisatsioonides ning kaasa rääkimine merenduse arendamisel on tõstnud ta üheks hinnatumaks organisatsiooniks maailmas. FONASBA on euroopaliku lähenemisega, avatud muutustele ning merenduse arengule, keskendutakse pidevalt töötajate kvaliteedi parendamisele.

Meie naaberriikidest on FONASBA täisliikmeteks nii Soome kui ka Rootsi. Vaadates laiemalt Läänemere äärset piirkonda, on täisliikmeteks Soome, Saksamaa, Poola, Venemaa ning Rootsi. Assotsieerunud liikmeks peale Eesti on veel ka Leedu – mõlemas esindab riiki vaid üks ettevõte. Eestis on selleks CF&S Eesti AS ning Leedus Limarko Maritime Agency UAB.

ECASBA liikmeteks on taaskord Läänemere ümbruses Soome, Saksamaa, Poola ning Rootsi. Hetkel ei kuulu siia nimekirja ei Eesti ega ka Leedu, rääkimata Eesti lõunanaabrist Lätist.

## 6 Balti ja Rahvusvaheline Merendusnõukogu (BIMCO)

Balti ja Rahvusvaheline Merendusnõukogu ehk BIMCO on Taanis loodud ning juba 115 aastat tegutsenud suurim rahvusvaheline laevandusühendus. Assotsieerunud liikmeteks võivad olla merendusklubid, klassifikatsiooniühingud, laevaomanike liidud, merehariduse õppeasutused jne. (Saarinen, 2016)

Hetkel on BIMCO-l kolm esinduskontorit: peakontor Kopenhaagenis, lisaks kontorid Ateenas, Singapuris ning Šanghais.

BIMCO strateegiaks on arendada ning laiendada oma teenuseid, abistada liikmeid nende tegevuses. Üheks peamiseks tegevuseks viimase 100 aasta jooksul on BIMCO jaoks olnud merenduse valdkonnale standardsete vormide välja töötamine.

BIMCO-t on tunnustatud oma innovatiivsete dokumentide tõttu, mida kasutatakse üle maailma. Tema veebipõhine dokumendi täitmise juhend on samuti väga populaarne. Süsteem võimaldab täita erinevaid BIMCO dokumente ning neid teisele osapoolle lihtsalt ning kiiresti edastada. Probleemiks pole arvuti asukoht, süsteem on välja töötatud toimima kõikjal kus on olemas veebiühendus. (Branch, Robarts, 2014)

BIMCO on välja töötanud üle 300 erineva dokumendi, neid peetakse globaalseks standardiks. Dokumentides on silmas peetud, et kõikide osapoolte huvid oleksid kaitstud ja et lepingud oleksid kaasaegsed ning sobilikud kohekselt kasutamiseks.

Kuna nende välja töötatud dokumente kasutatakse kogu maailmas, peab arvestama ka erinevate maailmajagude iseärasuste ning sõjapiirkondades valitsevate probleemidega. BIMCO jagab regulaarselt ka teavet seoses eriolukorraga nii maailmas, kui ka sõjast tingitud ohuga teatud piirkondades. Tema liikmetele on tagatud juurdepääs säärasele informatsioonile nende koduleheküljel. (BIMCO, 2020)

Lisaks korraldab BIMCO ka seminare ja kutseõpet, toetudes oma varamus paiknevale merenduse valdkonna teabele ning kogemustele. (Brodie, 2013) Väga hea valik ettevõtetele, et oma töötajaid koolitada ning tagada sellega kõrge kvaliteet ning töötajate pädevus.

Seisuga aprill 2020, on Eesti ettevõtetest BIMCO liikmed: Atlas Baltic AS, ESC LTD (ESC Global Security), ESTMA AS, Sunchart OÜ, Taltech Eesti Mereakadeemia. Tütarfirma Tallink Silja Oy kaudu ka AS Tallink Grupp.

Meie lähiriikides on BIMCO liikmeid nii Soomes (24), Rootsis (27), Lätis (3), Leedus (5) kui ka Venemaal (23). Soome 24-st liikmest tegelevad laevade agenteerimisega 3: C&C Port Agency Finland OY Ltd, GAC Finland, OY Havklin Ltd. Rootsis on laevade agenteerimisele end spetsialiseerunud 2: CAG Sweden AB ning Landskrona Ships Agents AB.

Lätis tegeleb BIMCO-sse kuuluvatest ettevõtetest vaid üks agenteerimisega, selleks on Contact Baltica Shipping SIA ning Leedus on 5-st ettevõttest agenteerimisele spetsialiseerunud 2: JURTRANSA ning UAB „Euroga“.

Venemaal on liikmetest neli agenteerimisega tegelevad: GAC Shipping and Logistics Limited, Maritime Agency Linter LLC, Nakhodka Maritime Services LLC, Neva-Delta S.A. (BIMCO members, 2020)

BIMCO põhieesmärgiks on lihtsustada äritegevust, pakkuda kvaliteetset teavet, nõu ja haridust. Organisatsioon edendab ausaid äritavasid, vabakaubandust ja avatud juurdepääsu turgudele, pooldab kogu laevandustegevuse ühtlustamist ja standardiseerimist. (Saarinen, 2016)

Veel üheks eesmärgiks on töötada välja ning evitada realistlikke regulatsioone. Muuhulgas on üheks eesmärgiks, et aastaks 2050 on CO<sub>2</sub> emissioonid langenud 50% võrra. Lõplikuks eesmärgiks, mille saavutamiseks tehakse tööd juba praegu, on saavutada emissioonidele 0-tase. Selle ning ka teiste eesmärkide poole püüeldes rahastab BIMCO oma komiteesid ning viib läbi arutlusi merenduse ning teiste valdkondade spetsialistidega. (BIMCO, 2020)

## **6.1 FONASBA ja BIMCO omavaheline koostöö**

FONASBA on BIMCO liige ning osaleb aktiivselt ka erinevatel kõnelustel. Koos on välja antud ka merendusvaldkonna jaoks olulisi dokumente ning viidud läbi muudatusi organisatsioonide regulatsioonides.

Lisaks korraldatakse ka seminare/ *webinare*, kus arutletakse koostöö üle, pakutakse välja uusi ideid. Juhitakse tähelepanu valdkondadele, mis vajavad edukamaks toimimiseks paremaid lahendusi. Paljud BIMCO dokumendid pärinevad nende alguaastatest, aga kuna neid pidevalt uuendatakse ning kaasajastatakse, on need siiani ühed parimad ning enam kasutatavamad maailmas. (AMI, 2020)



## 7 Kvaliteedistandardi ISO 9000 populaarsus Eestis

Eestis ei ole hetkel kohustuslik laevade agenteerimise ega ka laevamaakleri teenuseid pakkuvatel ettevõtetel omada kvaliteedistandardit oma pakutavatele teenustele. Kui Veeteede Amet väljastab ettevõttele loa tegeleda laevade agenteerimisega, on see tähtjatu. Hetkel on agentide hindamine eelkõige ettevõtete enda uurida. Ka töötajate pädevuse tagamise eest vastutavad ettevõtted ise.

Autor esitas vastavasisulise küsimuse Eesti Veeteede ametile:

Kas praegu Eestis toimiv agentide hindamine ning tegevusloa väljastamine on piisavalt hästi reguleeritud? (Vastab see ka rahvusvaheliselt seatud nõuetele FONASBA kvaliteedistandardile või UNCTAD miinimum standard for ship agents)?

Vastused andis VTA Laevade diplomeerimise osakonna juhataja Raul Tell: „*Käesoleval ajal on see reguleeritud ebapiisavalt, seadusandlus on nõuete osas puudulik.*“

VTA nõustub, et hetkel puudub hea kontroll laevaagentide oskuste ja pädevuse osas. Ka ettevõtted, kes autori küsimustikule vastasid, olid sama meelt. Pigem peetakse praeguseid regulatsioone, mis puudutavad laevaagentide pädevuse kontrolli ning agenteerimise loa väljastamist, liiga kergesti kättesaadavateks.

Kuna Eestis pole organisatsiooni, mis koondaks enda alla antud valdkonnaga seotud ettevõtted, peavad kõik firmad ise kontrollima oma töötajate pädevust. Üks võimalus seda teha on omistada kvaliteedisertifikaat (nt. ISO 9000). ISO kvaliteedistandardid on tunnustatud üle maailma ning nad võimaldaksid klientidel lihtsamini veenduda nende valitud ettevõtte usaldusväärsuses. Sertifikaadi olemasolu annab võimaluse potentsiaalsetele klientidele näidata, et ettevõtte on oma töös pädev.

Seisuga 17.04.2020 on Eesti laevade agenteerimisega seotud ettevõtetest ISO 9000 kvaliteedistandard olemas vaid 5 ettevõttel.

Nendeks ettevõteteks on CF&S Eesti AS, AS Merktrans, Esteve AS, Estma OÜ, EuroChem Terminal Sillamäe AS. Eelnimetatud ettevõtted on lisatud ka tabelisse (vt. Tabel 1. Eesti laevade agenteerimisega tegelevad ettevõtted, kellel on olemas ISO 9000 standard Allikas: Eesti Kvaliteediühingu sertifikaatide andmebaas.)

Tabel 1. Eesti laevade agenteerimisega tegelevad ettevõtted, kellel on olemas ISO 9000 standard Allikas: Eesti Kvaliteediühingu sertifikaatide andmebaas.

Ettevõte	Standard	Akrediteering	Esmase sertifitseerimine	Välja antud	Kehtib kuni	Sertifitseerija
CF & S Eesti AS	ISO 14001:2015	UKAS	19.07.2018	18.12.2018	kehtiv	Lloyd's Register
	ISO 9001:2015	UKAS	28.12.2000	18.12.2018	kehtiv	Lloyd's Register
AS Merktrans	ISO 14001:2015	EAK	07.09.2018	07.09.2018	06.09.2021	Bureau Veritas
	ISO 9001:2015	EAK	07.09.2018	07.09.2018	06.09.2021	Bureau Veritas
ESTEVE AS	ISO 14001:2015	EAK	22.07.2019	22.07.2019	21.07.2022	Bureau Veritas
	ISO 9001:2015	EAK	07.12.2005	22.07.2019	21.07.2022	Bureau Veritas
	ISO 45001:2018	EAK	22.07.2019	22.07.2019	21.07.2022	Bureau Veritas
ESTMA OÜ	ISO 9001:2015	UKAS	21.05.1999	04.06.2018	kehtiv	Lloyd's Register
EuroChem Terminal Sillamäe Aktsiaselts	ISO 14001:2015	EAK	29.05.2019	29.05.2019	28.05.2022	Bureau Veritas
	ISO 9001:2015	EAK	29.05.2019	29.05.2019	28.05.2022	Bureau Veritas
	ISO 45001:2018	EAK	29.05.2019	29.05.2019	28.05.2022	Bureau Veritas

CF&S Eesti AS tegeleb konteiner-, auto-, raudtee-, mere- ja lennutranspordi teenuste osutamisega. Lisaks ka ladustamise ja jaotuslogistikaga. Nemad pakuvad klientidele ka laevade prahtimise ja agenteerimise teenuseid. Tegemist on rahvusvahelise logistikakontserniga, mille peakontor paikneb Eestis.

Ettevõtte on ainsana Eestis FONASBA assotsieerunud liige. Ettevõttel on kehtivad ISO 9001 ja ISO 14001 standardid.

CF&S harukontorid asuvad veel 9 riigis: Lätis, Leedus, Soomes, Venemaal, Poolas, Kasahstanis, Usbekistanis, Hollandis ning Valgevenes.

Rahvusvaheliselt on FONASBA standard ettevõtetele kogu maailmas väga oluline tunnustus võimaldades potentsiaalsetele klientidele tõestada, et antud ettevõtet saab usaldada. (CF&S, 2020) Teiseks ettevõtteks, kes tegeleb Eestis laevade agenteerimisega ning omab ISO kvaliteedistandardit on AS Merktrans. Ettevõtte on asutatud aastal 1991 ning tegevusteks on erinevate veoste transportimine rahvusvahelises kaubanduses.

Merktrans AS oli üks esimestest ettevõtetest Eesti agentide ja spediitorite hulgast, kes saavutas Balti ja Rahvusvahelise Merendusnõukogu liikme staatuse. Ettevõtte määrati aastal 1994 BIMCO ametlikuks korrespondendiks. Samuti on Merktrans AS Eesti Kaubandus- ja Tööstuskoja liige.

Lisaks rahvusvahelistele kvaliteedistandarditele ISO 9001 ja ISO 14001 on ettevõttel ka kaubaveo tegevusluba. Väljastatud Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon (ERAA) poolt. (Merktrans, 2020)

ESTEVE AS tegutseb Eesti turul aastast 1997. Tema on kolmas ettevõtte, kellel on olemas ISO 9000 kvaliteedistandard. Algselt oli tegevuspiirkonnaks Paldiski Lõunasadam. Aastast 2006 alustati oma teenuste pakkumist ka Tallinna Vanasadamas. Ettevõttel on olemas ISO 9001, ISO 14001 ning ISO 45001 kvaliteedistandardid.

Ettevõtte peab enda põhiteenusteks stividoriteenuseid (laevade lastimine ja lossimine), terminaliteenuseid (kaupade ümberlaadimine veokitelt, vagunitest ja konteineritest), kaupade hoiustamist kinnistes ladudes ja avatud laoplatsidel, laevade sildumisteenuseid.

Tugiteenustena pakub ettevõtte laevade agenteerimist, tollilao ja tolliagentuuri teenust, kaupade kaalumist.

Peamisteks kaubagruppideks, mida ettevõtte käitleb, on puistekaubad, ro-ro kaubad, projekt- ja ülegabariidilised kaubad ning konteinerid. (Esteve, 2020)

Neljandaks ettevõtteks, kellele on omistatud ISO 9001 kvaliteedistandard on ESTMA OÜ. Ettevõtte loodi aastal 1990, olles esimene eraomanduses olev merendusagentuur endises Nõukogude Liidus. Hetkel on tegemist ühe suurima ettevõttega oma tegevusvaldkonnas nii Eestis kui ka Baltikumis.

Läbi aastate on ESTMA OÜ laiendanud oma pakutavate teenuste nimekirja ning suurendanud oma kapitali. Praegu pakub ettevõtte mitmekülgset laevandus- ja väliskaubandusteenuste valikut. (ESTMA, 2020)

Viimaseks ettevõtteks, kellele on omistatud nii ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 kvaliteedistandardid on EuroChem Terminal Sillamäe AS. 2004 aastal loodud ettevõtte tegeleb vedelate keemia produktide transpordi küsimuste lahendamise ning teenuste pakkumistega. Ettevõtte on OJSC EuroChem MCC tütar-ettevõtte (OJSC EuroChem MCC on üks suurimaid Venemaal paiknevaid ning mineraalväetisi ja teisi keemilisi produkte tootev ettevõtte).

Klientideks on suuremad Euroopa ning Venemaa keemiatootjad. (EuroChem Terminal Sillamäe AS, 2019)

Kvaliteedistandardite laialdane kasutamine võimaldaks paremat ülevaadet ettevõtete kvaliteedist ning usaldusvärsusest. Hetkel puudub ettevõtete poolne huvi omistada omale kvaliteedisertifikaati – seda peetakse ebavajalikuks meie turul tegusemisel.

Võrdluseks võib tuua meie naaberriigi Soome – nende 41 Laevamaaklerite Assotsiatsiooni liiget kuuluvad seeläbi ka FONASBA-sse. Eelnevale lisaks on osadel neist ka ISO, IATA, IMCA, BIMCO vms. merendusvaldkonnas rahvusvaheliselt tunnustatud sertifikaat.

Alates 01.07.2020 on Eestis plaanis viia ellu seaduseelnõu ning see puudutab muuhulgas ka laevaagentide pädevuse kontrolli muutmist. Kavandatav muudatus: Loakohustusest loobumine laevade agenteerimise tegevusalal tegutsemiseks (MSOS-i § 7 punkti 15 kehtetuks tunnistamine). Seaduseelnõu mõju olulisust peetakse väikseks, kuna agentidele pole praktikas kehtestatud kvalifikatsiooni tõendavaid erinõudeid (erialase koolituse või eksami läbimise nõuet). Kuna agent esindab oma tegevuses laeva reederit, annab sisulise hinnangu agendi tegevusele laeva reeder – teisisõnu on tegemist küsimusega, mida ei peeta tarvilikuks riiklikul tasandil õigusaktiga reguleerida.

Lisaks tuuakse seaduseelnõus välja, et enamus laevade agenteerimisega tegelevatest ettevõtetest on oma tegutsemise loa saanud juba enne 01.07.2014. Majandustegevuse registri kohaselt on VTA 2019 aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 122 tegevusluba laevade agenteerimise tegevusalal tegutsemiseks. Arvatakse, et järgnevatel aastatel võib lisanduda vaid üksikuid ettevõtjaid. Siiski kavatakse VTA ka edaspidi jooksvalt laevaagentide tegevust kontrollida. Seda hakatakse tegema läbi Elektroonilise mereinfosüsteemi (EMDE) toimingute analüüsi. Kui agent ei täida EMDE-t korrektselt, on võimalik VTA-l temaga ühendust võtta ning vastavalt vajadusele selgitada kohustuslikke nõudeid või läbi viia koolitusi.

Edaspidi jääb ettevõtetele vaid teatamiskohustus ning tegevust alustav füüsiline või juriidiline isik peab esitama Veeteede Ametile majandustegevusteate. (Meresõiduohutuse seaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri, 2019)

Kõike eeltoodut arvesse võttes võiks olla Eestisse laevaagente ühendava assotsiatsiooni loomine eelkõike ettevõtete endi huvi. Nii saaks Eestis tagada ühtse standardi/kvaliteedi. Ühing aitaks kaasa kogemuste vahetamisele, annaks võimaluse viia läbi koolitusi jne. Lisaks maailmas Eestit reklaamida.

Kuna FONASBA teeb koostööd vaid oma liikmetega, oleks esimeseks sammuks liitumisele kohaliku riikliku agentide ühenduse loomine.

## **8 Küsimustik ning selle tulemused**

Autor viis töö uurimuslikus osas läbi küsimustiku, et mõista paremini laevade agenteerimisega seotud probleeme ning valdkonna hetke olukorda Eestis. Uuris, mida arvab Eesti Veeteede Amet praegusest olukorrast. Ideest, et rohkemad Eestis tegutsevad laevade agenteerimisega tegelevad ettevõtted oleksid FONASBA liikmed.

### **8.1 Küsimustiku analüüs: Veeteede Amet**

Veeteede Ametist vastas küsimustele meremeeste diplomeerimise osakonna juhataja Raul Tell. Ideesse, et Eestisse loodaks ühtne laevaagentide ühendus suhtus Veeteede Amet positiivselt – see aitaks paremini korraldada laevaagentidega seotud probleeme. Raul Tell arvab, et see teeks VTA töö lihtsamaks, annaks võimaluse suhelda konkreetselt ühe organisatsiooniga. Edasi juhiks organisatsioon ise liikmetest ettevõtete tööd.

Kui autor uuris VTA käest, kas nende eelistus oleks mõni muu organisatsioon, mis oleks parem või pakuks neile rohkem huvi, vastas Raul Tell, et Veeteede Ameti jaoks on parem, kui selliseid organisatsioone, millega suhelda, oleks üks.

VTA seisukoht on, et kui ettevõtted teel FONASBA-ga liitumisele kvaliteedistandardid omistavad, oleks see ka VTA seisukohast igati tervitatav. Hetkel on laevaagentide kvaliteedi tagamine täielikult ettevõtete õlul, peale seadusandluse muudatust veelgi enam. Seadusandlus on nõuete osas puudulik. Kuna Eestis kuulub enamus laevaagente ettevõtete egiidi alla, ei ole FONASBA-ga liitumisel probleemiks seegi, et liituda saavadki vaid ettevõtted, mitte üksikud laevaagendid.

Praegu peavad laevaagendid igal laevakülastusel sadamasse kohale minema, et saada kapteni allkiri. Sellega seoses uuris autor, kas ei oleks võimalik töötada välja süsteem, mis aitaks Eesti-Soome vahel sõitvatele alustele vajalikule dokumentatsioonile kaptenil laevast läbi süsteemi digiallkiri lisada? VTA nägemus on, et sellist võimalust saaks kasutada vaid Eesti kodanikest kaptenid kes omavad ID-kaarti. Muul juhul see ei toimiks.

### **8.2 Küsimustiku analüüs: CF&S Eesti AS**

CF&S Eesti AS on ainus FONASBA liikmest ettevõtte Eestis. Seetõttu peab autor vajalikuks analüüsida nende tagasisidet küsimustele eraldiseisvalt teistest vastanutest. Järgnevalt analüüsib

autor antud ettevõtte juhatuse esimehe Tiit Aruse ning laevade agenteerimise osakonna juhataja Aldo Olliku vastuseid intervjuule.

CF&S arvab, et esialgu pole Eestis FONASBA liikmelisusel mingit väärtust. Peale võimaluse osaleda koolitustel ja konverentsidel, kus ettevõtte võib sõlmida omale uusi tutvuseid. Samas võiks CF&S alustada Eestis laevaagentide kutseühingu loomist, kasutades ära oma kogemusi olles assotsieerunud FONASBA liige.

Eesti turg pole veel valmis FONASBA-ga liitumiseks, küll aga on tervitatav idee luua laevaagentidele ja -maakleritele riiklik ametiühing. Antud liit tegeleks lokaalsete probleemidega ning ühendaks agendid.

Olles hetkel ainus FONASBA assotsieerunud liige Eestis, annab see CF&S-le rahvusvahelisel tasemel juurde usaldusväarsust. Kahjuks Eestis tänasel päeval ei anna see aga mingit märkimisväärset eelist. Seda tõi välja ka küsimustikule mitte vastanud ettevõtete arv ning needki ettevõtted, kes ise agenteerimise teenust pakkudes FONASBA-st kuulnudki ei olnud ning vastata ei soovinud.

CF&S arvates puuduvad FONASBA liikmelisusel negatiivsed küljed. Nende sõnul ei kaota ettevõtte oma iseseisvust, vastupidi. Ettevõttele avanevad uued võimalused ning liikmelisus annab parema pildi teiste organisatsiooni liikmete kohta.

Kuna praegu liigub maailm üha enam digitaliseerimise suunas, küsis autor, mis saab agendi elukutsest edasi? Ettevõtte arvates toimub juba praegu areng selles suunas, et üha enam leitakse uusi digilahendusi. Juba praegu on mõned Skandinaavia riigid agendi tööülesanded andnud laevaperele täita – sellest võib järeldada, et kõikide ülesannete täitmiseks pole vaja agendi abi. Kogemused tulevad siiski ajaga.

### **8.3 Küsimustiku analüüs: FONASBA mitteliikmetest Eesti ettevõtted**

Ettevõtetest esitati küsimused 21-le firmale, kuid vastasid vaid 4. Ülejäänud ei andnud mingit vastust või põhjendasid mitte vastata soovimist sellega, et nad ei ole FONASBA nimelisest organisatsioonist kuulnudki. Nende tagasiside näitab Eesti hetkeolukorda agenteerimise valdkonnas. Ettevõtteid ei huvita kuulumine rahvusvahelisse organisatsiooni, kui see pole just nõutud kliendi poolt. Ettevõtetele küsimusi saates oli autori jaoks oluline, et vastanute hulgas oleks ka ISO 9000 standardeid omavad ettevõtted. Nendeks olid CF&S ning Esteve.

Samuti andsid omapoolsed vastused MSC Eesti AS ning Navest Shipping. Üks esindades rahvusvahelise organisatsiooni Eesti filiaali ning teine väiksemapoolne ettevõtte Tallinnas.

Küsimustiku läbi viies oli autoril kavas oma töö kirjutamisel arvestada ka ettevõtete nägemustega. Aga kuna küsimusi ei saanud riikliku eriolukorra tõttu esitada muul moel, kui vaid ankeetidena ettevõtete meilile, ei tulnud ka vastuseid oodatud mahus. Vastuseid tuli väga vähe. Enamjaolt ei vastatud üldse, isegi mitte seda, et puudub teadlikkust FONASBA olemasolust. Samas ei muuda see töö seatud eesmärki, pigem näitab hetkeolukorda Eestis.

Kui teha üldistusi ettevõtete vastustest, siis FONASBA-ga olid kursis eelkõige need ettevõtted, kes on ise ISO 9000 standardi omistanud.

Küsitluses osalenud ettevõtete ühtne arvamus seoses FONASBA potentsiaalse liitumisega on see, et hetkeseisul ei ole liitumine Eestis vajalik. Liikmelisus ei taga turul konkurentsieelist ning toodi ka välja, et samuti ei sea liikmelisuse puudumine tõkendit tegevusloale. Üleüldiselt puudub Eesti turul ettevõtete arvates konkreetne vajadus liitumiseks.

Suurendamiseks Eesti ettevõtete huvi FONASBA-ga liitumisel oleks vajalik, et erinevad laevandusettevõtted Eestis teenust otsides organisatsiooni liikmelisuse või teatud sertifikaatide olemasolu koostöö eelduseks seaksid. Enne, kui seda ei rakendada, ei ole ka ettevõtetel vastavat huvi.

Mitteliikmetest vastajad ei usu, et FONASBA liikmelisus nende jaoks midagi paremaks muudaks või eeliseid pakuks. Nende arvates arvestatakse kohalikul turul eelkõige ettevõtte pikaajalisust ning välja teenitud usaldusväarsust, vähem sertifikaatide olemasolu.

Positiivne on see, et mitteliikmetest vastajad ei ole mures FONASBA evitamisega seotud negatiivse mõjuga. Puudub vastumeelsus, mis edaspidi Eesti ettevõtete arengut FONASBA-ga liitumise suhtes võiks piirata. Nagu ka assotsieerunud liige CF&S välja tõi, ei ole negatiivseid külgi, mille pärast muretseda. FONASBA idee on laevaagentide ja laevamaaklerite töö lihtsustamine, mitte neile lisa töö tekitamine.

Pigem pole ettevõtted liitunud FONASBA-ga seetõttu (lisaks sellele, et ei teata antud organisatsiooni olemasolu), et Eesti turul ei arvestata selle usaldusväarsusega. Siin loevad aastatepikkused kogemused rohkem, kui tõendatud kvaliteet.

Ettevõtte, kes on vastavuses ISO 9001, 14001 ja 45001 standarditega ning omab VTA tegevusluba, peab neid piisavateks. Antud standardid on Eestis väga suure väärtusega, kahjuks Eestis merenduse valdkonnas väga vähe kasutatavad. Ettevõtted ei tunne, et neil oleks vaja üldse vastata teatud standarditele – Eesti turul peavad ettevõtted tegutsemise jaoks kõige olulisemaks aspektiks kogemusi.

Veel tuuakse vastustes välja, et Eesti turu väiksuse tõttu pole võimalik ilma tagajärgeteta ebakvaliteetset tööd antud valdkonnas teha.

Viis, kuidas ettevõtteid innustada FONASBA liikmeks astuma, peaks olema seotud kas võimuesindajate poolse nõudega või teenuste vajajate kriteeriumina.

Kõik vastanud on ühel meelel, et hetkel ei ole laevaagendi tunnistuse saamine Eestis keeruline. Siiski ei tähenda loa olemasolu, et agent on oma töös pädev. Eksamit ei sooritata ning laevade agenteerimisega kaasneb palju nüansse, millega laevaagent peab tegelema.

Kui agent siiski oma tööga hakkama ei saa, ei palgata teda edaspidi. Seega reguleerib turg ise, kes jäävad alles ning kes ei ole selleks tööks valmis ega suuda kliendile oma pädevust tõestada. Samuti on oma tegevustes ebapädev agent ettevõttele, kus ta töötab, kulukas. Agentide pädevuse eest vastutamine on eelkõige ettevõtete enda huvi.



## 9 Soovitused

Globaalselt tegutsev laevaagentidele ning laevamaakleritele suunatud katusorganisatsiooni FONASBA eesmärgiks on tagada üle maailma antud valdkonnas tegutsevatele spetsialistidele võrdne tase ning oskused. Liikmelisus on võimalik saavutada kahel viisil: läbi riikliku ametiühingu või assotsieerunud liikmelisuse abil. Teist võimalust on kasutanud hetkel ainus FONASBA assotsieerunud liige Eestis: CF&S Eesti AS.

Liikmelisus on võimalik saavutada vaid ettevõtetel ning mitte riikidel. Üheks võimaluseks, nagu seda on teinud meie naabrid Soome, Rootsi ja Venemaa on kohaliku Laevaagentidele (ja maakleritele) suunatud kutseühingu loomine. Läbi kutseühingu on võimalik ka riigiorganitel organiseerida laevade agenteerimisega tegelevate ettevõtete tegevust. Selle abil on kergem organiseerida tööd, ei pea pöörduma eraldi iga ettevõtte poole, vaid piisab ühingu päringu saatmisest. Edasi organiseeritakse juba organisatsiooni siseselt muudatusi edasi.

Kutseühingu loomine võiks olla Eesti suuremate agenteerimisega tegelevate ettevõtete huviks ning missiooniks – nii saaksid kohalikud agendid tihedamalt omavahel suhelda, kogemusi vahetada ning seeläbi saavutada ühtsem kvaliteet teenuse pakkumisel.

Eestis on korra loodud sama eesmärgi kandev organisatsioon. Aastal 2005 asutati Eesti Laevaagentide ja -maaklerite Ühing. Ühingul oli ka soov liituda FONASBA-ga. (Äripäev, 2005) Aastal 2012 siiski tegevus lõpetati. Ehk on praegu õige aeg uuesti sarnane kutseühing luua – ettevõtete seas on samuti huvi olemas.

Veeteede Amet oleks sellisest ühendusest huvitatud, loodav organisatsioon koondaks enda alla laevaagendid ning haldaks neid organisatsiooni siseselt. VTA saaks olla ühenduses otse organisatsiooniga ning lihtsam oleks ka muudatusi või soovitusi ellu viia. Säärase organisatsiooni loomine tõhustaks merenduses ning eriti laevade agenteerimisega seotud valdkonnas ettevõtete teadlikkust. Liikmelisuse läbi saaks tõsta ka pakutavate teenuste kvaliteeti.

Sellise organisatsiooni loomiseks on vajalik ka riigi toetus, kuid tõenäoliselt saab see olema vaid moraalne. Organisatsioon saaks oma toimimiseks vahendeid ja raha liikmetelt. Muuhulgas iga aastaste liikmemaksete, korraldatavate ürituste osalustasude vms. eest.

Võib öelda, et hetkel on sellele sihile samm lähemale liigutud – Eestis on üks ettevõtte, kes juba on FONASBA assotsieerunud liige. CF&S Eesti AS võiks initsiatiivi haarata ning oma kogemusi arvesse võttes ka teisi samas valdkonnas tegutsevaid ettevõtteid enda jälgedes liikuma innustada. Alustada võiksid ettevõtted ISO 9000 standardi omistamisest.

Eelnimetatu elluviimine oleks lihtsam, kui Eestis oleks olemas riiklik kutseühing, mis ettevõtted enda alla koondaks.

Esiialgu võiksid antud organisatsiooniga liituda eelkõige kogemustega ettevõtted, nii laevade agenteerimise kui ka prahtimise vallas. Nemad omakorda saaksid jagada oma teadmisi ja kogemusi ettevõtetele, kel selline teadmiste pagas on väiksem.

Selleks, et suurendada huvi ka teistele samas valdkonnas tegutsevatele ettevõtetele liitumiseks, oleks mõistlik ka erinevaid üritusi korraldada. Esiialgu saaks organisatsioon kutsuda osalema ka neid ettevõtteid, kes pole liikmed. Neile seminare korraldada, kutsuda esinema ka Soome, Rootsi vm riigist pärit valdkonna spetsialistid. Tutvustada ettevõtetele võimalusi oma teenuseid parendada ning ka töötajaid paremini hinnata.

Lisaks võiks korraldada ka tutvustavaid loenguid merendusharidust pakkuvatele koolidele, et järgmist põlvkonda harida.

Üks meetod, kuidas FONASBA on oma organisatsiooni populariseerinud nooremate inimeste seas, on nende korraldatav konkurss, milles noored laevaagendid üle maailma kirjutavad teadusliku töö erinevatel aktuaalsetel teemadel ning igal aastal valitakse välja parim. Eestis võiks midagi sarnast korraldada – nii tõuseks ka noorte huvi antud valdkonna vastu. Laevaagendi töö on väga pingeline ning töötajaid on vaja motiveerida, et paremaid tulemusi saavutada. Autor leiab, et läbi konkurssi saaks valdkond edasi areneda ning kirjutatud töödest võiks alguse saada Eesti merenduse uuendamine ja arendamine.

## Kokkuvõte

Laevaagendid töötavad igapäevaselt selle nimel, et laevad saaksid ilma probleemideta meresõite teha ning kaubad ümber maailma liikuda. Nad abistavad laevu nii merel, kui sadamas.

Hetkel puudub Eestis hea kontroll laevaagentide pädevuse hindamise osas. Sel suvel jõustuva seadusemuudatusega antakse ettevõtetele veelgi suurem vastutus ise oma töötajaid koolitada. Riiklik regulatsioon on selles osas puudulik. Seetõttu on kvaliteet kohalikul turul ebahühtlane. Kõik ettevõtted ei panusta oma töötajate koolitamiselle.

Ettevõtted ei suhtle omavahel ning see suurendab veelgi teenuste pakkumisel kvaliteedi erinevusi. Tekkinud olukorda aitaks lahendada, kui ettevõtted liituksid globaalselt tunnustatud laevaagentidele ja laevamaakleritele suunatud organisatsiooniga FONASBA.

Nimetatud organisatsiooniga liitumiseks on vajalik riikliku ametiühingu olemasolu. Teiseks võimaluseks liituda on seda teha läbi assotsieerunud liikmelisuse. See on hetkel ka ainus võimalus Eestis FONASBA liikmelisus omandada.

Autor koostas ettevõtetele ja Eesti Veeteede Ametile küsimustikud ning nende vastustest saab järeldada, et eelkõige ollakse huvitatud laevaagentidele (ja maakleritele) suunatud katuseorganisatsiooni loomisest. See oleks esimeseks sammuks aidata Eestis laevade agenteerimisega tegelevatel ettevõtetel tagada turul ühtlasem kvaliteet. Tulevikus saaksid ettevõtted läbi katuseorganisatsiooni ka kandideerida FONASBA täisliikmeteks.

Ka Veeteede Amet on selle loomise poolt. Antud organisatsioon aitaks paremini hallata antud valdkonda.

## Võõrkeelne lühikokkuvõte

The Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents (FONASBA) quality standard implementation opportunities in Estonia

Eveli Adamson

In current thesis, author discusses the history of ship agents as well their current position in the world. Ship agents are prepared to help ships regarding possible problems during their voyages and port visits 24/7. They can offer services in the ports for tramp ships and liner ships. Tasks and work organisation are also different in these areas.

Author introduces The Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents (FONASBA). It is one of the biggest organisations in the world that focuses on ship agents and brokers. They have divided members into different categories: Full Members, Associate Members, Member Candidates and members of ECASBA. ECASBA is a sub-committee of FONASBA. It was originally established in 1990 and represents European brokers and agents. In addition to FONASBA, much older organisation focuses on United States and Canadian ship agents and brokers – ASBA.

Author conducted a survey among companies of this field and learned about the popularity of the ISO 9000 quality standard among Estonian ship agency companies. Currently, the ISO 9000 standard has been awarded to only five companies. This is very little considering how many companies of this field there are in Estonia.

Survey revealed that many firms are not familiar with FONASBA, they have not heard of it. Only larger companies and the only associate member in Estonia – CF&S, were aware of the activities of this organization. Due to the small size of the market, membership of FONASBA is not considered necessary by most companies that answered to survey.

As a result of the work, author recommends the establishment of a national association for ship agents and brokers. This would also help VTA to do its job more easily and ensure consistent quality.

## Viidatud allikad

ASBA. (2010). Loetud aadressil <https://www.asba.org/about/> vaadatud 14.04.2020.

ASBA. (2020). Loetud aadressil [https://asba.cdn.prismic.io/asba/23924359-a9f9-459b-b2a0-c6e927c6a1d2\\_ASBA-HISTORY1.pdf](https://asba.cdn.prismic.io/asba/23924359-a9f9-459b-b2a0-c6e927c6a1d2_ASBA-HISTORY1.pdf) vaadatud 19.05.2020.

BIMCO: liikmed riigiti. (2019). Loetud aadressil <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/contact-a-member> vaadatud 22.04.2020.

BIMCO: about us and our members. (2020). Loetud aadressil <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us> vaadatud 22.04.2020.

Branch A. E, Robarts M. (2014). Branch's elements of shipping. Lk 178-179, 327-373.

Brodie,P. (2013). Commercial shipping handbook. Lk.52

CF&S: Ettevõttest. (2018). Loetud aadressil [https://www.cfs.ee/about\\_est.html](https://www.cfs.ee/about_est.html) vaadatud 23.04.2020.

CF&S General Presentation. Loetud aadressil [https://www.cfs.ee/CFS-general-presentation\\_est.pdf](https://www.cfs.ee/CFS-general-presentation_est.pdf) vaadatud 23.04.2020.

ECASBA (2019). Loetud aadressil <https://www.fonasba.com/fonasba-member/ecasba> vaadatud 15.03.2020.

Eesti Laevaagentide ja -maaklerite Ühing (2015). Loetud aadressil [http://merekool.vta.ee/mediawiki/index.php/Tallinna\\_Merekool](http://merekool.vta.ee/mediawiki/index.php/Tallinna_Merekool) vaadatud 19.05.2020.

Esteve AS: meist (2020). Loetud aadressil <https://esteeve.ee/meist/> vaadatud 23.04.2020.

ESTMA OÜ: meist (2020) Loetud aadressil <https://www.estma.ee/ee/about/> vaadatud 23.04.2020.

Eurochen Sillamäe AS: General information (2020). Loetud aadressil <https://www.eurochem.ee/en/> vaadatud 23.04.2020.

FONASBA: Code of conduct. (2008). Loetud aadressil <https://www.fonasba.com/fonasba-member/code-of-conduct> vaadatud 12.03.2020.

FONASBA: Membership Map. (2015). Loetud aadressil <https://www.fonasba.com/membership-map> vaadatud 12.03.2020.

FONASBA: Member Committee structure (2015) <https://www.fonasba.com/fonasba-member/committee-structure> vaadatud 12.03.2020.

FONASBA kvaliteedistandard. (2020). Loetud aadressil. <https://www.fonasba.com/fonasba-initiatives/fonasba-quality-standard> vaadatud 12.03.2020.

Institute of Chartered Shipbrokers. (2014). Port Agency. Lk 2, 4.

Schiles, Kenneth T. (2013). Ship agency – a guide to trans ship agency practice. Lk 7, 12-13, 109, 110-111.

Institute of Chartered Shipbrokers, Foreword by: Robert Woods. (2018). Liner trades. Lk 4.

LINEKA. (2020). Loetud aadressil <http://www.lineka.lt/en> vaadatud 17.05.2020.

LLSA. (2020) . Loetud aadressil <Http://www.llsa.lt/> vaadatud 17.05.2020.

Meresõiduohutuse seaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. (2019). Loetud aadressil <https://www.koda.ee/sites/default/files/content-type/content/2019-11/Seletuskiri.pdf> 22.04.2020 kell 13.45.

Merktrans. (2020). Loetud aadressil <http://www.merktrans.ee/ee/index.html#> vaadatud 23.04.2020.

NALSA: About us. (2020). Loetud aadressil <http://www.nalsa.lv/about-us> vaadatud 17.05.2020.

NAMA: Information about SRO. (2016). Loetud aadressil <http://moragency.ru/info-sro/> vaadatud 17.05.2020.

Rootsi Laevamaaklerite Assotsiatsioon: koolitused (2020). Loetud aadressil <http://www.swe-shipbroker.se/Skeppsm%C3%A4klaref%C3%B6reningens-egna-kurser> vaadatud 19.04.2020.

Saarinen, Y. (2016). BIMCO eile ja täna. Eesti laevanduse aastaraamat 2016. lk 156-161. Kirjastus SEKSTANT.

Soome Laevamaaklerite Assotsiatsioon: Meie lugu (2020). Loetud aadressil <https://shipbrokers.fi/en/shipbrokers-finland-2/our-story/> vaadatud 19.04.2020.

Äripäev. (2005). Loetud aadressil <https://www.aripaev.ee/uudised/2005/05/24/loodi-uus-logistikaorganisatsioon> vaadatud 19.05.2020.

# **Lisa 1 Ankeet Eesti Veeteede Ametile**

## **Küsimused Eesti Veeteede Ametile**

1. Kas VTA oleks huvitatud sellest, kui Eestis loodaks laevaagentidele suunatud ühendus/ liit? Milliseid probleeme see lahendaks?
2. Kas VTA oleks huvitatud koostööst FONASBA-ga?
3. Kas praegusel hetkel on EMDE rakendusest saadav teave piisav andmete kogumiseks?
4. Kas peale FONASBA oleks veel mõni rahvusvaheline organisatsioon, ühendus mis võiks Eestisse laieneda just VTA vaatenurgast?
5. Kui oluline oleks riigi jaoks ettevõtete kuulumine FONASBA-sse? Kas see tagaks VTA- arvates ühtlasema kvaliteedistandardi?
6. FONASBA-sse võivad kuuluda vaid ettevõtted – mitte eraldiseisvad laevaagendid. Kas Eestis kuuluvad enamused laevaagendid ettevõtete koosseisu või on palju neid, kes tegutsevad üksinda?
7. Kas praegu Eestis toimiv agentide hindamine ning tegevusloa väljastamine on piisavalt hästi reguleeritud? (Vastab see ka rahvusvaheliselt seatud nõuetele FONASBA kvaliteedistandardile või UNCTAD miinimum standard for ship agents).
8. Kas oleks võimalik töötada välja süsteem, mis võimaldaks laevakaptenitel sadamasse saabudes või sealt lahkudes dokumentidele digitaalne allkiri lisada? Nõnda saaks leevendada ka laevaagendi töökoormust. Laevaagentide sõnul oleks selline lahendus võimalik vähemalt Eesti-Soome vahel sõitvatel alustel.



## Lisa 2 Ankeet Ettevõtetele

### Küsimused ettevõttele

1. Mida annaks ettevõttele FONASBA-ga liitumine? Millistele probleemidele oleks lihtsam lahendust leida?
2. Kas usute, et peale FONASBA-ga liitumist kasvab ettevõtte usaldusväärsus veelgi?
3. Olete mõelnud, mis võiksid olla FONASBA Eestisse evitamise negatiivsed küljed?
4. Kui oluline on ettevõtte jaoks kuuluda FONASBA taolisesse organisatsiooni?
5. Miks Te siiani pole liitunud FONASBA-ga?
6. Kas mitteliitumisel on omad eelised? Kas liitumine toob ka ettevõttele juurde liigseid kohustusi? Kas ettevõtte kaotaks mingil määral oma iseseisvuse?
7. Kas Eesti Vabariigis on laevaagendi tegevusloa saamine Teie arvates lihtne/ üleliia keeruline. Kas võib öelda, et peale loa saamist on agent oma töös piisavalt pädev?
8. Kas tulevikus võib agendi elukutse kaduda – kui inimese töö on võimalik asendada arvutiga või lisada laevaperele juurde kohustused, mis on eelnevalt olnud agendi lahendada? Kas leiate, et see on ohtlik? Agendid õpivad ju aastaid ning peale nt. EMDE manuaalset täitmist on ka muid probleeme millega tegeleda, kas inimene, kes pole sellega eelnevalt kokku puutunud, on võimeline neid lahendama?