



JŪRNIĒKS

NR. 1 (122) 2021

Numura tēma: jūrnieku darbs Covid-19 apstākļos

**“CSM Baltija” direktore
JELENA KONONOVA:**

**“Nenoliedzami, laiks un
apstākļi ir ļoti sarežģīti,
tomēr jūrniecības nozare
turpina strādāt atšķirībā no
citām nozarēm, kas darbību ir
apturējušas vai pārtraukušas.”**

IMO
EVENTS



IMO
2021

SEAFARERS:
AT THE CORE OF
SHIPPING'S FUTURE



**IMO 2021. gada pasaules
jūrniecības tēma:**

**“Jūrnieki: kuģošanas nākotnes
centrā” Laiks patiesi atzīt
jūrnieku svarīgo lomu globālajās
kravu piegādes ķēdēs!**



**Apkalpju maiņa
joprojām ir nopietns
izaicinājums**

**Latvijā reģistrēti
11 760 aktīvie
jūrnieki**

**Rīgas ostā audzis
vietējās izcelsmes
kravu apjoms**

**“Stena Line” un
NNVT paraksta
līgumu uz 20 gadiem
par pastāvīgu
prāmju satiksmi no
Ventspils brīvdostas**

**Liepājas ostā jaunas
iespējas paver
dziļūdens piestātne**





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

**ŽURNĀLU "JŪRNIKS"
VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS
TĪMEKĻA VIETNĒ
WWW.LJA.LV**



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

2 Jūrniecības nozares 2020. gada notikumu TOP 10

JŪRNICĪBAS PERSONĪBAS PIEMINOT

4 Ar sauli sirdī un dzintaru dvēselē

7 Būt īstajā laikā un īstajā vietā

10 Mūžībā devies kapteinis Valdis Dreimanis

LATVIJĀ UN PASAULĒ

11 Ziņas īsumā

12 2020. gadā Latvijā aizturēti trīs ārvalstu kuģi
2020. gadā pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits
Latvijā 2021. gada sākumā reģistrēti 11 760 aktīvie jūrnieki

13 LSC turpina kadetu programmu • Ziņas īsumā

14 Naftas noplūde Būtiņģes terminālī

"Stena Line" Ventspilī paraksta ilgtermiņa līgumu

15 Digitālā apmācība strādā labi

DARBS COVID-19 APSTĀKĻOS

16 Jūrniecības nozare aktualizējusi jautājumu par jūrnieku vakcināciju pret Covid-19 • Latvija atvieglo jūrnieku pārvietošanās iespējas

17 Pirmajā vietā vienmēr cilvēks

22 Visticamāk, esam ceļā uz jaunu apkalpju maiņas krīzi

23 Fraktētāji diskriminē jūrnieku tiesības

26 Ukrainas jūrnieki protestē pret korupciju

28 Hamadas starptautiskajā lidostā "Qatar Airways" atvērtas atpūtas telpas jūrniekiem

JŪRĀ UN KRASĀ

29 Kā nodrošināt nepieciešamo kiberdrošības līmeni?

32 IMB: Gvinejas līča uzbrukumi veicina pirātisma incidentu skaita pieaugumu pasaulē

33 "The Hydrogen Council" pārsniedz 100+ dalībnieku atzīmi

34 Jaunākais jūrniecībā

OSTAS

36 Korupcijas mazināšana • Pasaules ostu ilgtspējīga attīstība
Kravu kritums Eiropas ostās

37 Kravas zaudē arī Krievijas ostas • Gdaņskas osta iegulda infrastruktūrā
"Softship" risina ostu izmaksu jautājumus
Klaipēda un Tallina kāpina kravu apgrozījumu

38 "Brexit" sekas

39 Statistika • Komersanti kategoriski iestājas pret piedāvāto ostu reformu

40 Rīgas ostā ievērojami audzis vietējās izcelsmes un augstākas pievienotās vērtības kravu apjoms

41 Atmaksājas ilgtspējīga stratēģija
Droni veic zemūdens darbus

42 Ventspils brīvosta strādājusi sarežģītos apstākļos

"Noord Natie Ventspils Terminals" saņem ostas pārvaldes pateicību

43 "Liepājas metalurga" teritorijā rada pievienoto vērtību
Pieaug kokmateriālu kravas

44 Liepājas osta 2020. gadā piedzīvo kravu rekordu

Liepājas ostas pluss ir stabilitāte un ilgtspējīga domāšana

VALĀSPRIEKSVĒSTURES LAPPUSES

45 Ar burinieku modeļiem jau no 12 gadu vecuma

47 Mērsraga glābšanas biedrības pirmsākumi



Žurnāls "Jūrnīks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tāl. 67062125.

E-pasts: jurnieks@lja.lv. Redaktore: Anīta Freiberga, tālr. 29229063.

E-pasts: marnews@com.latnet.lv. Datortrafika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Rīgas brīvostas, Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas,

Mērsraga Tūrisma informācijas centra, "Novikontas", WMU, IMO, LSC, CSM, DMS, ITF, SSI, MACN, Roterdamas ostas, Sanktpēterburgas ostas, Tallinas ostas publicitātes, youtube.com AFP, MAERSK, IAP, EPA, flickr foto, Snapchat, ārzemju preses foto materiāli. Foto no Jeļenas un Aleksandra Kononovu, Ilze Bensones un Ingas Hartikas personīgā foto arhīva. JA materiālus sagatavoja Sarmā Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anīta Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, LSEZ, ICS, BIMCO, ITF, ISWAN, WMN, kā arī ārzemju preses materiāli. Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.



Skaisti vārdi un reāli darbi

2021. gadā IMO jūrniekus ir nosēdinājuši jūrniecības tronī, par gada moto nosakot: "Jūrnieki: nākotnes jūrniecības pamats". "Šajos grūtajos laikos starptautiskā sabiedrība ir pieredzējusi, kā kuģniecības nozares visdažādākā līmeņa dienesti ir spējuši nodrošināt preču nepārtrauktu piegādi. Tas nevarētu notikt bez jūrnieku profesionālās darbības, jo viņi kā galvenie darba ņēmēji ir devuši īpašu ieguldījumu, lai nodrošinātu pasaules tirdzniecību. Vēl jo svarīgāk tas ir bijis pandēmijas laikā, kad simti tūkstoši jūrnieku paši saskaras ar grūtībām – pagarinātiem kontraktiem, mēnešiem ilgi pavadot jūrā un neredzot ģimenes un mīļos," šādu viedokli puda IMO ģenerālsekretārs Lima kungs.

Key workers. Galvenie darba ņēmēji. Lai gan tas skan diezgan stilīgi, nekāda lielā jēga skaistajam sauklim nav, ja ņem vērā, ka veselu gadu pēc pandēmijas sākuma joprojām aptuveni 400 tūkstoši jūrnieku uz savas ādas izjūt, ko nozīmē apgrūtināta apkopes maiņa, un ne viens vien jūrnieks uz kuģa jau nosvinējis divas dzimšanas dienas.

"Palīdzēsim jūrniekiem atgriezties mājās!" Tā decembra beigās Latvijas sabiedrības iniciatīvu portālā "Manabalss.lv" tika aizsākta iniciatīva par parakstu vākšanu pašizolācijas prasības atcelšanai jūrniekiem Latvijā. Akcijas iniciators Nikolajs Robins paudis viedokli, ka jūrnieku pašizolācijas atcelšana palīdzētu pagarināt faktisko atvaļinājumu un dotu iespēju mājās pārbrukušajiem Latvijas jūrniekiem brīvi pārvietoties, piebilstot, ka šāds izņēmums pašizolācijas regulējumā jau ir Lietuvā.

Šī iniciatīva izraisīja diskusijas Latvijas Jūrniecības savienības *WhatsApp* grupā, kur Latvijas aktīvie jūrnieki dalījās savā pieredzē un pārdomās. Protams, katrā valstī ir noteiktas prasības, kas jāievēro, un no tām nekur nelīkties, bet ir diezgan liela atšķirība, vai jūrnieks dodas uz kuģi vai atgriežas mājās. Atgriežoties viņš nāk no drošas vides – kuģa, kur bijis savā burbulī, tāpat jūrnieku pieredze rāda, ka aviosabiedrības tiešām rūpējas par drošu lidošanu: roku dezinfekcija, visi maskās, blakus neviens nesēž, un gadījumā, ja Covid tests ir negatīvs, loģiski rodas jautājums, vai jūrniekam būtu nepieciešama vēl arī divu nedēļu pašizolācija? Pēc atgriešanās no jūras no

divu nedēļu pašizolācijas visvairāk cieš tie jūrnieki, kas strādā īsajos kontraktos, piemēram, četras nedēļas plus četras nedēļas, kad reāli puse no atvaļinājuma ir jāpavada pašizolācijā. Diezgan stulbi, bet neko darīt, prasības paliek prasības. Ieskatoties portālā "Manabalss.lv", var redzēt statistiku: no 11 760 Latvijas aktīvajiem jūrniekiem iniciatīvai pievienojies vien 1931, piedevām aptuveni divas trešdaļas ir jūrnieku sievas, kas, protams, ir ļoti saprotami.

Nelielā aktivitātē pašu jūrnieku vidū, iespējams, skaidrojama ar to, ka iniciatīvas autori nepiedāvā iespējamo risinājumu, arī arguments, ka Lietuvā ir šāds regulējums, īpašu lomu nespēlē. No jūrnieku diskusijām varēja noprast, ka pašiem jūrniekiem citas problēmas šķiet svarīgākas. Lūk, viena: pirms doties uz kuģi, jūrniekam divas nedēļas jāatrodas viesnīcā pašizolācijā, par ko izdevumus vajadzētu segt darba devējam, jo jūrnieks, izejot pa savas mājas durvīm, jau skaitās darbā. Tomēr tas, vai par šīm divām pašizolācijas nedēļām viesnīcā tiešām maksās kuģošanas kompānija, ir atkarīgs no katras kuģošanas kompānijas politikas, un diemžēl tam nav noteikts starptautisks regulējums. Piemēram, Uldim Ozolam par divām nedēļām Covid viesnīcā bija nācies maksāt pašam no savas kabatas. Diezgan lielu jezgu rada arī tas, ka katra valsts nosaka savas prasības, un jo tālāk no Eiropas uz Āzijas pusi, jo lielāka putra.

Bet IMO apgalvo, ka jūrnieki ir galvenie darba ņēmēji. "Jūrnieki vienmēr ir bijuši IMO uzmanības centrā," saka Lima kungs un, visticamāk, pats arī tic tam, ko saka. Jūrnieki gan par to iesmaida.

IMO pasludināto pasaules jūrniecības tēmu 2021. gadam "Jūrnieki: nākotnes jūrniecības pamats" varot uzskatīt par 2020. gada tēmas "Ilgspējīga kuģošana uz ilgtspējīgas planētas" turpinājumu. Lai nu tā būtu, izklausās labi, bet visi jau tāpat saprot, ka vārdi nesaskan ar darbiem. Vai gan savādāk būtu iespējams, ka ANO, IMO un ILO rezolūcijās paustajam aicinājumam atzīt jūrniekus par galvenajiem darbiniekiem būtu pievienojušās tikai 46 valstis?

Neviens nespēj izziņēt, kāds īsti būs 2021. gads. Viens gan ir pavisam droši – pandēmija turpinās revidēt iepriekš tik ierasto dzīves ritmu un lietu kārtību.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Jūrniecības nozares 2020.

Latvijas Jūras administrācija jau devīto gadu aicināja jūrniecības nozarē strādājošos vai kā citādi ar jūrniecību saistītos interesentus piedalīties aizejošā gada jūrniecības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā. Apkopojot iesniegtos priekšlikumus, aktuālākie notikumi Latvijā sarindojas šādā secībā:



1. Covid-19 pandēmijas radītie sarežģījumi. Kruinga kompāniju asociācijas biedri atzinīgi novērtē sadarbību un informācijas apmaiņu starp kruingkompānijām.



2. "Novikontas" Jūras koledža sāks koledžas ēku būvniecību; pabeigta pirmā kārtā – baseina ēka, pirmais šāda veida komplekss Baltijā.



3. IZM atbalsta jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas konceptu.



4. Top lielo ostu pārvaldības modeļa maiņas projekts.



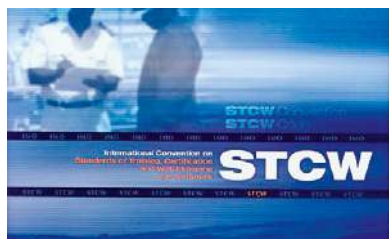
5. Dramatisks kravu kritums visās Latvijas ostās.



6. Pāreja uz Baltijas jūras vertikālo atskaides sistēmu BSCD2000 (LAS-2000,5).



7. Latvija atkārtoti apliecina savu piederību IMO STCW un PMoU *baltajiem* sarakstiem.



8. Tiek apturēta prāmju līnija Rīga – Stokholma.



9. Krišjāņa Valdemāra 195. dzimšanas diena.



10. Pilnīgs mencu zvejas aizliegums Baltijas jūrā.

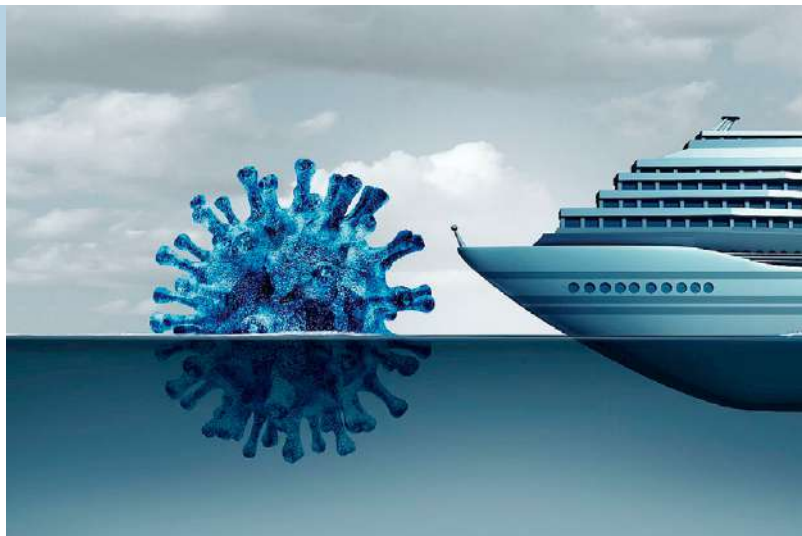
gada notikumu TOP 10

Savukārt kā svarīgākie 2020. gada notikumi pasaulē visbiežāk minēti:

Covid-19 pandēmija satricina nozari – jūrniecei nevar nokļūt mājās un savās darba vietās uz kuģiem.



Sprādziens Beirūtas ostā.



ANO Ģenerālā asambleja pieņem rezolūciju par jūrniecei kā nozarei kritiski svarīgiem speciālistiem (*key workers*).



Stājas spēkā jaunie standarti attiecībā uz sēra daudzumu kuģu degvielā.

Ar sauli sirdī un dzintaru dvēselē

Ģertrūde Aniņa (08. 04. 1944. – 01. 01. 2021.)

Ģertrūde Aniņa dzimusi 1944. gada 8. aprīlī Daugavpilī. 1968. gadā beigusi Latvijas Lauksaimniecības akadēmiju. No 1968. līdz 1973. gadam bija Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehniskā institūta Rīgas filiāles docētāja, no 1989. līdz 1990. gadam Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijas fakultātes docētāja. Viņa piedalījies Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanā, ilgus gadus bijusi LJA prorektore un pasniedzēja Latvijas Jūras akadēmijā, sniedzot studentiem fundamentālas zināšanas svarīgu jūras vides aizsardzības jautājumu apgūšanā un risināšanā.

Par ilggadēju kvalitatīvu darbu Latvijas Jūras administrācijā un ieguldījumu jūrnieceības nozarē 2013. gada 31. jūlijā Ģertrūde Aniņa saņēma Latvijas Jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – Zelta goda zīmi, bet 2014. gadā "Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā" – Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu.

Ģertrūde Aniņa ir piedalījies arī Latvijas Jūrnieceības savienības dibināšanā un ar savu harizmu, profesionālajām zināšanām, aktīvo darbību, augstajiem morāles principiem un patiesi cilvēcisko sirsnību ir iemantojusi jūrnieceības nozares ļaužu cieņu un mīlestību. Daudzi izcili Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, tagad kapteiņi, jūras virsnieki un vecākie



mehāniķi, ir pateicīgi viņai ne tikai par studiju gados iegūtajām profesionālajām zināšanām, bet arī par nenovērtējamo dzīves skolu, ko saviem studentiem ir devusi Ģertrūde Aniņa.



1994. gads. LJA rektors Jānis Bērziņš un prorektore Ģertrūde Aniņa.

Ģertrūdes lolojums – Latvijas Jūras akadēmija

Atmodas laikā cīnīties par Latvijas jūrnieceības un jūrnieceības izglītības atdzimšanu bija patriotiski, to uztvēra kā misiju – kas cits, ja ne mēs, kad vēl, ja ne tagad! Cilvēki nežēloja savu laiku, zināšanas un pat veselību cēlā mērķa sasniegšanai. Kad pirmie uzdevumi bija paveikti, to vietā nāca arvien jauni, un tas kādreiz attiecās un arī tagad attiecas uz jūrnieceības izglītību un jūrnieceības mācību iestādēm.

Žurnālists Gints Šīmanis, kurš vēl kā students piedalījās visos Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanas procesos, reiz rakstīja: "Par spīti visam, Latvijas Jūras akadēmija dzīvoja. Te parādījās personības spēks, ar kuru uz šo mērķi gāja Ģertrūde Aniņa – akadēmijas dvēsele."



Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu saņemot. Ģertrūde Aniņa un Ilze Bernsone.



Deviņdesmito gadu vidus. Kopā ar studentiem pie Krišjāņa Valdemāra piemiņas akmens Valdemārpilī.

Kādā sarunā Ģertrūdei jautāju: "Kā pie tevis nonāca pedagoģija?" "Patiesībā es nonācu pie pedagoģijas, un tas notika pavisam nejauši. Savulaik strādāju Jelgavā, pienāca laiks dzīvēt ko mainīt, un mūsu ģimenes draugs, kurš strādāja kādā jūrniecības iestādē, ieteica mani darbam Kaļiņingradas tehniskajā institūtā," teica Ģertrūde Aniņa. "Nebija viegli tur iekļūt, jo rūpīgi tika pārbaudīti mani radu raksti, vārdu sakot, tiku vētīta no galvas līdz kājām, jo ar jūrniekiem varēja strādāt tikai īpaši uzticami padomju pilsoņi. Tolaik čeka strādāja labi, bet es ticēju, ka pienāks laiks un viss būs savādāk, šī pārliecība dzīvoja manā sirdī, tāpēc nebiju pārsteigta, kad atnāca Atmoda, jo es šo sajūtu biju izsapņojusi, es biju to modelējusi, ja var tā teikt. Reizēm pati brīnījos, kā var būt tik spēcīgas priekšnojautas?"

"Vienu dienu paskaitīju, iznāk, ka jūrniecības izglītībā esmu nostrādājusi gandrīz piecdesmit gadu. Varbūt nevajadzētu lepoties, ka savā dzīvē neesmu pratusi neko mainīt. Saka jau, ka ar gadiem iestājas tāda kā rutīna. Tad sev jautāju: vai tu spēji analizēt un kritiski vērtēt savu darbu? Ja cilvēks to spēj, tad viņa radošais potenciāls vēl nav izsmelts. Es ļoti nopietni to daru, analizēju katru lekciju, lai izvērtētu, ko esmu devusi studentiem, kāds bijis kontakts ar viņiem. Pasniedzējam ir jābūt līmenī, jo students lieliski atšķir,

kad pasniedzējs patiesi viņam var ko dot. Varu godīgi atzīties, ka manai profesionālajai izaugsmei ļoti daudz ir devuši tie daudzie cilvēki, kurus nācies satikt, un tās jūrniecības organizācijas, kas bijušas saistītas ar jūrniecības izglītību."

Profesionalitātes apliecinājums – darbs Latvijas Jūras administrācijā

Patiesībā ar jūras vides aizsardzības jautājumiem ir bijis saistīts viss Ģertrūdes Aniņas darba mūžs, tāpēc viņu droši varēja uzskatīt par vienu no zinošākajiem šīs jomas speciālistiem Latvijā, kas ieguvis autoritāti arī starptautiskajā līmenī. Par Honkongas konvenciju, par kaitīgiem ūdens organismiem kuģu balasta ūdeņos, par prasībām sēra oksīdu emisiju mazināšanai no kuģiem,

par siltumnīcefektu izraisošo gāzu emisiju samazināšanu Ģertrūde lasīja lekcijas saviem akadēmijas studentiem un par šīm tēmām piedalījās diskusijās, darba grupās un sesijās gan IMO Vides komitejā, gan HELCOM.

Bijušie Ģertrūdes Aniņas studenti, nu jau profesionāli jūras virsnieki, saka paldies savai pasniedzējai par zināšanām vides aizsardzības jautājumos un arī par to, ka MARPOL prasības viņi zina tikpat labi kā reizrēķinu. Vai gan var būt vēl labāks novērtējums pasniedzēja darbam kā bijušo studentu, tagad profesionālu jūrnieku, atzinība un pateicība? Un arī Latvijas Jūras administrācijas kolektīvs novērtēja Ģertrūdes ilggadējo kvalitatīvo darbu, profesionalitāti un mūža ieguldījumu jūrniecības nozarē, piešķirot Latvijas Jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – zelta Goda zīmi.

2013. gada 31. jūlijā Ģ. Aniņa pēc trīspadsmit kopīgi nostrādātiem gadiem atvadījās no saviem kolēģiem Jūras administrācijā. Ģertrūde bija pieņēmusi lēmumu turpmāk strādāt tikai par pasniedzēju Jūras akadēmijā un solīja nelielu padomu un konsultācijas svarīgu jūras vides aizsardzības jautājumu risināšanā.

Ģertrūde Aniņa: "Visus trīspadsmit gadus katru dienu uz darbu Jūras administrācijā gāju ar milzīgu prieku, un to nekādā gadījumā nesaku pieklājības pēc. Jūras administrācijā ne tikai strādā zinoši speciālisti, bet tas patiešām ir lielisks kolektīvs, kur ikviens ir Cilvēks ar lielo burtu. Lai gan svinīgajā pasākumā, ko kolēģi bija sarīkojuši man par godu, biju samulsusi un apjukusi. Paldies visiem maniem mīļajiem kolēģiem."

▶▶▶ 6. lpp.

Kopā ar Jūras administrācijas kolektīvu lielajā pavasara talkā.



►►► 5. lpp.

"Tieši tagad viss notiek!"

Tā optimistiski mēdza teikt Ģertrūde. Aktīva un darbīga, viņa paguva nolasīt lekcijas akadēmijā un aizskriet līdz Briselei uz vides dokumentu apspriešanu. Ģertrūde nūjoja, brauca ar riteni un vasarās gāja gar jūras krastu. No Nidas, kas ir Latvijas tālākais punkts Kurzemes jūrmalā, kopā ar vīru vasarā ceļoja pa jūras krastu, jo bija mērķis – jātiek līdz Igaunijas robežai Vidzemes jūrmalā. Jūra. Tā dod spēku un apskaidrību, tā ar savu varenību piepilda sirdi un dvēseli. "Jūra ir kaut kas vārdos nepasakāms, es bez tās nevarētu dzīvot," teica Ģertrūde. Katru brīvo brīdi, kas īpaši bieži nav iegādājies, viņa ciemojās Jūrkalnē. Savukārt pie Ģertrūdes ciemos brauca bijušie studenti, īpaši, kad viņas dārzā ziedēja dālijas. Viņa savas puķes kopa tikpat cītīgi kā attiecības ar cilvēkiem. Pie Ģertrūdes ciemoties bija viegli, tur nebija nekādas liekulības, uz galda linu galdauts, un kafiju viņa pasniedza māla krūzēs. Ja tautiskas lietas ir tuvas sirdij, tad pilnīgi vienalga, vai tās ir vai nav modē.

Ģertrūde prata stāstīt un klausīties. Viņu piepildīja emocijas un prieks par dzīvi. Viss notiek! Tikai nedrīkst apstāties un pārstāt mācīties. Viņa nevēlējās skatīties pagātnē, jo ar prieku tvēra katru mirkli. Ģertrūdes acis smaidīja. Nav laika, jāgatavojas lekcijām. "Nekādā ziņā negribu teikt, ka esmu ideāla, bez grēciņiem," teica Ģertrūde. "Bet to gan varu apliecināt, ka vienmēr esmu centusies būt godīga visās lietās – ģimenes attiecībās, attiecībās ar draugiem, kolēģiem un studentiem. Un vēl, lai cik grūti tas būtu, esmu mācījusies atzīt savas kļūdas."

Jautāta, vai viņai ir nācies piedzīvot īstus gandarījuma mirklus, Ģertrūde teica: "Visu mūžu uz darbu esmu gājusi ar prieku. Lai gan pēc studijām varēju izvēlēties labi atalgotu darbu, es izvēlējos sirdij tuvo, bet finansiāli neizdevīgo pasniedzēja darbu. Liekuļotu, ja teiktu, ka naudai dzīvē nav nekādas nozīmes, ir, un materiālā ziņā es, protams, esmu zaudējusi, bet to allaž ir kompensējis prieks, ko sniedz darbs. Pa īstam man ir bijušas tikai divas darba vietas – Kaļiņingradas tehniskais

institūts un Latvijas Jūras akadēmija. Jūras administrācija ir mana trešā darba vieta. Gan akadēmijā, gan Jūras administrācijā viss notiek ļoti dinamiski, nemitīgi nāk kas jauns, visam nopietni jāseko, jāapgūst jaunas zināšanas, jāspēj reaģēt, un tas no cilvēka prasa lielu koncentrēšanos un enerģiju. Rūgti maldās tie, kuri domā, ka pietiek ar iegūto izglītību! Visu mūžu ir jāmācās! Šo atziņu guvu no sava papiņa, kurš visu mūžu mācījās. Arī studentiem to nebeidzu atkārtot, ka mācīšanās jau nenozīmē iekalšanu, tas ir process, kas cilvēkam neļauj apstāties un ieslīgt pašapmierinātībā par savu viszinību. Re, man uz galda malas



stāv „MARPOL”, tā ir grāmata, ko esmu lasījusi un pārlasījusi, un kā atšķirību, tā atkal atrodu sev līdz šim ko nezināmu. Gadiem ejot, atšķiras mūsu uztveršanas un sapratnes līmenis, mūsu attieksme pret izlasīto un nepieciešamība to pielietot. Katru reizi tu šķietami vienas un tās pašas lietas ieraugi pavisam no cita redzespunkta, un apvārsņi vienmēr ir jāpaplašina. Tagad man reizēm šķiet, ka vairs neko nezinu un nesaņemu, jo rodas tik daudz jautājumu, uz kuriem jārod atbildes. Iespējams, vieglāk ir dzīvot ar pārliecību, ka tu visu zini. Bet, paldies Dievam, ne pasniedzēja darbs, ne Jūras administrācijā ieņemamais amats man nav ļāvis apstāties. Vienmēr esmu bijusi dzīves virpulī, un kas var būt vēl labāk?

Dzīve man dāvinājusi lielu laimi satikt fantastiskus cilvēkus. Man ir laimējies, jo katrā dzīves posmā, ja tā var teikt, liktenis man ir piespēlējis cilvēkus, no kuriem esmu mācījiesies un guvisi jaunas atziņas savai dzīvei. Ikvienam vajadzētu apzināties, ka cilvēks viens neko nevarētu paveikt, ir komandas darbs. Ja kopā nesagadītos cilvēki, kas konkrētajā brīdī tomēr kopā sagadījās, daudz no tā, kas ir šodien, varēja nebūt, arī Jūras akadēmija. Bet viens ir būt uz viļņa, otrs dzīvot tālāk tad, kad vilnis jau izskrējies krastā. Nesūdzēties un neraudāt, bet darboties un rīkoties. Un atcerēties, ka kāds vēsturī rakstījis arī pirms tevis."

Dodot gūtais neatņemams

2019. gadā Jūras akadēmijas 30 gadu jubilejas svinībās kultūras pilī "Ziemeļblāzma" Ģertrūde Anīša novēlēja Jūras akadēmijai augt kvalitātē: "Akadēmijai vēlu augt, augt, augt (kvalitātē), vēlu jaunu, labi izglītotu mācību spēku ienākšanu, zināt gribošus studentus, nebaidīties pieņemt jaunus izaicinājumus. Veiksmi svētīgajā pedagoga darbā visai akadēmijas saimei."

Ģertrūdes Anīšas cilvēciskās īpašības, profesionālās zināšanas un kompetence ir augstu novērtēta Latvijas jūrniciības sabiedrībā. Ņemot vērā viņas ieguldījumu Latvijas jūrnieku profesionālās izglītības pilnveidošanā, kā arī aktīvu darbību nozares sabiedriskajā dzīvē, LJS uzskatīja, ka Ģertrūde Anīša ir cienīga saņemt apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni. Diemžēl viņa šo ordeni nepaguva saņemt, bet kāpēc tā, tas lai paliek uz Ordeņa kapitula sirdsapziņas, taču Ģertrūde pārpārēm ir saņēmusi ko citu – cilvēku mīlestību. Patiesu un no sirds. Jūras akadēmijas 30 gadu jubilejas svinīgajā brīdī, kad uz skatuves tika aicināta viena no LJA dibinātājām, bijusi prorektore, pasniedzēja, akadēmijas sirdsapziņa un dvēsele Ģertrūde Anīša, zālē valdīja savijīgums, visi stāvēt aplaudēja, vārdos neizsakāma mīlestība un cieņa nāca no ikviena klātesošā. Latvijas Jūras akadēmija un ikviens students bija Ģertrūdes Anīšas mūža darbs, mūža mīlestība un mūža piepildījums. Tā bija emociju sinerģija, kad dodot gūtais neatņemams. ■

Anita Freiberga

Būt īstajā laikā un īstajā vietā

Ilze Bernsone (29. 12. 1946. – 06. 01. 2021.)

Pašā gada sākumā noslēdzās Ilzes Bernsones dzīves ceļš. Tas bijis bagāts, radošas darbības un cilvēcisku attiecību piepildīts. Par savu profesionālo un principiālo darbu Ilze ir bijusi novērtēta: 2005. gadā viņu apbalvoja ar Atzinības krustu, bet 2014. gadā viņa saņēma Satiksmes Ministrijas atzinības rakstu “Par mūža ieguldījumu Latvijas žurniecbas attīstībā”. Mēdz uzskatīt, ka nav neaizstājamu cilvēku. Un tā arī ir, jo neviena vieta jau tukša nepaliek, bet pēc būtības nevienu cilvēku nevar aizstāt. Jā, aizgājušo vietā nāks citi, bet tas jau būs pavisam cits stāsts. Labāks vai sliktāks, bet citādāks gan. Ilzes Bernsones stāsts ir galā, bet stāsts par viņu turpināsies, jo paliek viņas paveiktais, paliek kopīgi piedzīvotais, no atmiņas nepagaist Ilzes trāpīgi teikta piezīme. Pēdējā telefona sarunā, vien pāris dienas pirms viņas aiziešanas mūžībā, Ilze teica: “Esmu pateicīga Dievam par katru uzdāvināto dienu.”

Viņa bija dzimusi rīdziniece, un ne pirmajā paaudzē. Ģimenē bija tādas vērtības, ka cilvēks bez augstākās izglītības nevar. Mammai bija augstākā izglītība, vedaistēvs no tēva puses bija viens no korporācijas “Tālavija” dibinātājiem, arī ar augstāko izglītību. Tēvs, citi radi, tagad arī māšas dēls, visi ir bijuši “tālavieši”. Nākot no šādas ģimenes, bija skaidrs – bez augstākās izglītības neiztikt. Uz jaunatājumu, vai vēsture viņu patiešām interesēja un patika, Ilze strikti, tā, kā tikai viņa to prata, noteica: “Nepatika. Es biju eksakts cilvēks, mana stiprā puse bija matemātika, tāpēc nebūt neesmu nekāds tūdaliņš.”

Un tomēr viņa izvēlējās vēsturniekus. Jau studiju gados Ilze strādāja par vēstures skolotāju 11. vidusskolā, tagadējā Franču licejā, un bijusi pārliecināta, ka skolā nostrādās visu mūžu, jo padevies darbs ar jauniem cilvēkiem un patikušas aktivitātes, kļuvusi par direktora vietnieci audzināšanas darbā, bet, kad vajadzēja saņemt Drošības komitejas apstiprinājumu, tāds netika dots. “Divas reizes es tādu spiedienu esmu izjutusi. Pirmo reizi, kad mani skolā neapstiprināja direktora vietnieces amatā, un otro reizi, kad, jau strādājot muzejā, vajadzēja braukt uz muzejnieku simpoziju Austrijā, un mani turp nepalaida. Labs draugs, kurš strādāja *orgānos*, skaidri pateica, ka mani netaisnīgi tāpēc, ka radi ārzemēs. Bet es to daudz nepārdzīvoju. Bija, kā bija.



Tagad daudzi ar tādu kā sāpi atceras, ka krievu laikos daudz cietuši. Es necietu, biju jauna un pieņēmu, ka tas tā ir.”

Muzejā esot nonākusi pavisam najausi, tur bijusi brīva vieta. “Sāku strādāt muzejā, un manā izpratnē sākās šausmas. Pēc aktivitātēm skolā, kad dzīve bija piepildīta, piedāvām es meklēju iespējas, kā vēstures stundas padarīt interesantākas, sākās lēns muzeja ritms: cilvēks apgūst ekspozīcijas, bet pa dienu sēž pie galda un lasa grāmatas. Man tas šķita briesmīgi, tomēr četrdesmit trīs gadus es muzejā aizkavējos.”



1980. gads. Ekspedīcija Kolkā.
No kreisās: Juris Siks, Ilze Bernsone,
Aigars Miklāvs un Klāra Radziņa.

Teiktais par aizkavēšanos, protams, jāuztver kā ironija, ko Ilze visai meistarīgi prot pielietot tad, kad jāpasaka nopietnas lietas vai jāraksturo kāda situācija, bet varbūt arī tad, kad tik ļoti negribas parādīt savu sentimentalitāti, ko viņa nu nemaz nav pieradusi izrādīt.

Tolaik muzejā strādāja daudz jauniešu. “Mēs nācām ar savām idejām. Sākām braukt ekspedīcijās. Tagad es, protams, negribētu braukt prom no mājām uz veselu nedēļu, bet tolaik tas bija tik aizraujoši, mēs bijām jauni, kāpēc ne?”

Tieši ekspedīcijās Ilze iemācījusies strādāt ar cilvēkiem un komplektēt krājumus. “Un tā desmit gadus,” saka Ilze. “Savācām vismaz tūkstošus, un ne jau šādus tādus, bet ļoti vērtīgus materiālus.”

►►► 7. lpp.

No ekspedīciju laika palikuši ne tikai muzejam iegūtie eksponāti, bet arī iegūtās atziņas. Viena no tām: tas, kurš meklē, tas atrod. Vēl kāda atziņa: cilvēki ir dažādi, ar viņiem jāprot sarunāties un atrast pareizo pieeju. Gads pa gadam, un nākusi arī pieredze, kā jāstrādā ar cilvēkiem, arī tad, kad pilnīgi nemaz nav garastāvokļa ne ar vienu tikties un sarunāties. Tādās reizēs Ilze sev teikusi: "Ilze, noliec malā savu garastāvokli! Nomaini seju! Ir jāsaprot, ka cilvēks nāk uz muzeju, viņš nāk darīt muzejam un kuģniecības vēsturei laipnību."

Iekšējais nemiera gars bija tas, kurš Ilzei arvien lika meklēt kaut ko jaunu, arī tad, kad ekspedīciju laiks bija sevi izsmēlis. Un Ilzei izdevās tas, par ko viņu var apskaust vēsturnieki un dokumentālisti. Tēlaini runājot, Ilze Bernsonei izdevās noķert vēju burās, un tā nu nav nekāda nejaušība, bet gan likteņa piespēlēta iespēja. Un, paldies Dievam, Ilze bija īstajā laikā īstajā vietā.

Dzima doma rīkot salidojumus, mēģinot sapulcināt Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventus. "Mani brīdināja, ka Rīgā tas neies cauri, to neizdosies realizēt, jo aizliegs Drošības komiteja. Ainažos jā, bet Rīgā ne. Vecajiem valdemāriešiem šie pasākumi patika. Es viņus visus uzrunāju par kapteiņiem, bet vēlāk gan izrādījās, ka visi nebūt nav kapteiņi. Bieži vien tie klusākie vēlāk kļuva par pašiem



2005. gads. Atzinības krusts, kas saņemts 2005. gada 3. maijā, un NBS piemiņas medaļa, ko kuģa "Saulē" krustmātei kopš 1994. gada pasniedza 2004. gadā, atzīmējot Latvijas Kara flotes 85. gadadienu.

nozīmīgākajiem, bet man kā muzeja darbiniekam īstais darbs sākās jau pēc salidojuma, un no viņiem muzejā ienāca *super* kolekcijas.

Daudzi mana vecuma cilvēki saka: mēs nedrīkstējām, nevarējām, neļāva. Protams, ļoti daudz ko nedrīkstēja un neļāva, tomēr ļoti daudz ko mēs, gudri rīkojoties, darījām. Ja

godīgi, tad, organizējot šos salidojumus, es pat neapzinājos, kas man varētu draudēt. Bet liela daļa jau paši neko negribēja un nedarīja."

Grāmatas. Tā pašas, pēc Ilzes teiktā, varētu raksturot nākamo posmu, lielo uzsvāru liekot uz abām Latvijas jūrnieceības vēstures enciklopēdijām. Protams, sarakstam vēl jāpieskaita tās 22 Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas, kuru veidošanā un rakstu sagatavošanā viņa ir piedalījusies; 1994. gadā iznāca grāmata "Latvijas tirdzniecības flote un tās traģiskais liktenis", kas, iespējams, nav lasāma kā literatūra, bet ir fantastisks izziņas materiāls, un vēl enciklopēdija jaunatnei "Latvijas jūrnieceība".

Ir kaut kas tāds, kas stāv pāri visam, un tie Ilzes dzīvē bijuši cilvēki. Vispirms jau, protams, viņas Juris, ar kuru kopā nostāigāta visa dzīve, kad ceļi gājuši gan blakus, gan tuvāk, gan tālāk, gan kopā. Kā Ilze pati atzīst, tās ne vienmēr ir bijušas vienkāršas attiecības. Lai nekļūtu sentimentāla, viņa ar sev raksturīgo ironiju teica, ka abi ar Juri daudz kasoties, viens otram pierādot taisnību. Tāds normāls process divu cilvēku savienībā.



No kreisās: Roberts Kaniņš, Andris Cekuls, Ilze Bernsone, Aigars Miklāvs un Inta Kārklīņa, kā arī kuģu modeļu meistars un restaurators Mārtiņš Maike.

"Mani valsts apbalvojumam neieteica muzejs, bet gan jūrnieceības organizācijas. Man tas bija šoks. Aizgāju mājās un, lai gan nevaru teikt, ka esmu ļoti sentimentāla, nespēju valdīt asaru plūdus."

Ilze nekad neaizmirst pieminēt savu māsu un bērnības draudzeni no divu gadu vecuma, bet ar īpašu mīlestību un lepnumu viņa runā par māsas dēlu, savu krustdēlu, kurš strādā Latvijas diplomātiskajā dienestā un nekad neaizmirst savu krustmāti.

Ilzei nozīmīgi bija daudzi jūrnieceības cilvēki un, protams, arī viņas nodaļas kolektīvs, pret kuru esot bijusi ļoti prasīga vadītāja. "Mūsu kolektīvs lieliski zināja, ko viens no otra var sagaidīt. Kopā esam gan priecājušies, gan strādājuši, gan arī strīdējušies. Esmu daudz ieklausījies Intas teiktajā, un man daudzām viņas domām ir bijis jāpiekrīt. Piemēram, es nebūt neuzskatu par saviem ienaidniekiem krieviski runājošus cilvēkus, kaut mana ģimene no padomju režīma bija ļoti cietusi."

Muzejs Ilzei ir bijis kas vairāk nekā tikai darba vieta. Pirms došanās pelnītā atpūtā viņa vairākus mēnešus kārtoja savu rakstāmgaldū un revidēja gadiem krājušos papīrus un piezīmes. Pa gadiem tik daudz kas uzkrāts, protams, ne tikai papīri, bet arī milzīga zināšanu bagātība. Savulaik, kad atnākusi uz muzeju, Ilze vispirms esot ķērusies pie Anša Bandrēviča grāmatīņas lasīšanas, ko viņš par Latvijas jūrnieceību sarakstījis vēl pirms Pirmā pasaules kara, un tad licies, ka nu par jūrnieceības lietām zina gana daudz, bet, tikai uzzinot kaut ko jaunu, cilvēks sāk apzināties, cik tomēr maz patiesībā zina.

"Manā nodaļā bija prasība, ka tas, kas kaut šķietami un nedaudz lietas būtisks, ir jāuzraksta, jo pateikts vārds pazūd, kad pagājis laiks, to neviens vairs neatceras. Pati lieliski zinu, cik ļoti noderīgas darbā ir bijušas vecās Kuģniecības gadagrāmatas, kurām, iespējams, tajos laikos nemaz nebija tik liela nozīme, kā gadiem ejot, bet manai paaudzei tās ir bijušas nenovērtējams izziņas avots."

"Viens no iemesliem, kāpēc tik strikti nolēmu beigt darba gaitas, bija sajūta, ka muzejam vajadzīgas jaunas asinis, bet ar vecajiem kadriem to



Jūras spēki atvadās no Patruļkuģu eskadras krasta apsardzes kuģa KA-08 "Saule" krustmātes Ilzes Bernsones.

nevar izdarīt, un tas man vienkārši riebās. Vajag kaut ko jaunu, bet es esmu par vecu, lai veidotu ko jaunu, un arī mana nodaļa tam ir par vecu. Un mūsos tomēr sēž vecie laiki, no kuriem es nemaz netaisos aizmukt, jo tā bija mana dzīve. Sešdesmit piecos gados cilvēkam vajag domāt par iešanu pensijā, un es šo robežu mazliet pārķēru pāri."

2015. gada 30. oktobrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģniecības nodaļas vadītāja Ilze Bernsone pavilka svītru savam darba mūžam, kas viņai ir bijis piepildīts. "Man ir piecdesmit gadu ilgs darba stāžs, no kuriem četrdesmit trīs nostrādāti Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, un no tiem trīsdesmit seši par Kuģniecības nodaļas vadītāju."

Kaut kādreiz pati domājusi, ka nav muzeja cilvēks, itin neviens, kurš pazina Ilzi Bernsoni, nevarētu iedomāties viņu, piemēram, matemātikas profesores godā, jo tad, kad sakām – Kuģniecības muzejs, domājam Bernsoni, kad sakām – Bernsone, domājam – Kuģniecības muzejs. Vēl nav tik tāls tas laiks, kad, piezvanot uz muzeju, vada otrā galā atskanēja: "Bernsone klausās." Un tad tu šo cilvēku tik ļoti sasaisti ar viņa amatu, it kā dzīvē nekā cita nebūtu, kā vien darbs. Un tomēr paveiktais ir katra cilvēka dzīves mērītājs. "Zini, cik forši es tagad jūtos, kad sazaņījamies," teic Ilze. Abi ar Juriņu cilpojot garus gabalus, elpojot svaigu gaisu un izbaudot kopā pavadīto laiku. Pie viņiem ciemoties bija bauda. Ilze cēla galdā dažādus gardumus, bet Juris, kā jau džentlmenis, prata gan apkalpot, gan komplimentu pateikt. Pie Ilzes un Jura bija tāda vārds nepasakāma latviešu stabilitāte, nevis sentimentāls tautiskums, bet tautisks humorīgums ar ironijas piešprici.

Ilzei bija patiesi laimējies, un tā notiek tikai ar labiem cilvēkiem, kuri savā ceļā sastop tikai labus cilvēkus. Un lai sliktais paliek tiem, kuri paši to vēlas redzēt.

"Tie, kas nāks pēc manis, nevarēs izdarīt to, ko esmu izdarījusi es, jo viņi vairs nesatiks tos cilvēkus, kurus satiku es. Bet viņi satiks citus, un tas jau būs jauns stāsts, jaunas atziņas un jauni vēstures pieraksti. Esmu piedzīvojusi tik skaistu darba mūžu, ka skaistāku ir grūti pat iedomāties. Esmu gandarīta, ka nesēdēju tikai pie galda, bet patiešām aktīvi darbojos un radīju."

Tā Ilze īsi, bet kodolīgi raksturoja savu darba mūžu. Ko gan labāku vēl varētu piebilst? Ja nu vienīgi to, ka mēs Tevi, Ilze, patiesi cienām, apbrīnojam un mīlam. Un milēsim. ■

Anita Freiberga

Mūžībā devies kapteinis Valdis Dreimanis

Tālbraucējs kapteinis Valdis Dreimanis (28.06.1939. – 17.01.2021.)

Valdis Dreimanis 1964. gadā absolvēja Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu un sāka strādāt Baltijas baseina Jūras ceļu pārvaldē, kur no kapteiņa palīga uzdienēja līdz kapteinim. Pārvaldē par zemessūcēju kapteini Valdis nostrādāja līdz 1976. gadam, pēc tam darba gaitas turpināja zvejnieku kolhozos "Banga" (1976–1977) un "Uzvara" (1977–1992). Pēdējā viņš nostrādāja 15 gadus par kuģa vadītāju, jūras inspektoru un tehniskās flotes brigadieru.

Uzkrājis pieredzi jūrā, Valdis Dreimanis nolēma iesaistīties jūrniecības politikas īstenošanā un no 1993 līdz 1995. gadam strādāja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentā par kuģošanas nodaļas vadītāju. 1995. gadā viņš sāka strādāt Latvijas Jūras administrācijā par galvenā kapteiņa vietnieku kuģošanas drošības jautājumos, vēlāk par Kuģošanas drošības inspekcijas vadītāju.

Valdis Dreimanis Jūras administrācijā nostrādāja līdz pat 2014. gadam, kad devās pelnītā atpūtā. Šajā laikā viņš strādāja gan par Kuģošanas drošības departamenta (KDD) direktora vietnieku, gan KDD normatīvu daļas vadītāju un visbeidzot



par vecāko inspektoru kuģošanas un ostu jautājumos.

2009. gadā Valdi Dreimani apbalvoja ar Jūras administrācijas Atzinības rakstu par ilggadēju godprātīgu un kvalitatīvu darbu, bet 2014. gadā, aizvadot pensijā, viņu par mūža ieguldījumu jūrniecībā apbalvoja ar Latvijas Jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – Zelta goda zīmi!

Jūras administrācija izsaka visdziļāko līdzjūtību piederīgajiem un kolēģiem!

Valdis Dreimanis kolēģu atmiņās

Ar Valdi tuvāk iepazīnos 2007. gadā, kad sāku strādāt Jūras administrācijā. Viņš ir bijis klāt pie Jūras administrācijas izveides un aktīvi piedalījies jūrniecības normatīvo aktu izstrādē. Valdim Jūras administrācijā bija iesaukas "staigājošais arhīvs" un "Šumahers", pirmā tāpēc, ka Valdis varēja pastāstīt visu, kā jūrniecības nozare Latvijā ir veidojusies un

attīstījusies; otrā – Valdim patika ātri braukt ar automašīnu, par neskatoties uz cienījamo vecumu. Pēdējos 10 darba gadus līdz aiziešanai pensijā 2014. gadā Valdis vienmēr bija kustībā. Darba dienu viņš allaž iesāka ar rīta peldi baseinā, lai jau 7.50 varētu būt darbā un plānot ikdienas gaitas, kas bija saistītas ar kuģu un ostu termināļu pārbaudēm.

Kopā bieži braucām uz Liepāju un Ventspili, kur piedalījāmies loču un VTS operatoru eksaminācijas komisijā. Lai īsinātu ceļu, Valdis daudz stāstīja par savu jūrnieka karjeru un jūrā piedzīvoto. Nenovērtēts nepalika arī Valda hobijs – ēdienu gatavošana: kad Valdim bija dzimšanas diena, kolēģi varēja baudīt viņa pagatavotos gastronomijas brīnumus.

Kapteinis Valdis Dreimanis vienmēr paliks mūsu atmiņā kā viens no atjaunotās Latvijas jūrniecības nozares attīstītājiem! ■

Raitis Mūrnieks



VTS operatoru eksaminācija 2013. gadā Liepājā. Kaspars Zelčs (no kreisās), Madars Dīlbergs un Valdis Dreimanis.



Valdis Dreimanis (no kreisās) un Gunārs Šteinerts pārstāv Latviju IMO.

Mainīta Latvijas Jūras administrācijas tiesiskā forma

Noslēdzoties valsts akciju sabiedrības (VAS) "Latvijas Jūras administrācija" reorganizācijas procesam, Jūras administrācijas tiesiskā forma un tās nosaukums ir mainīts uz *valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību* (saīsinājumā – VSIA) "Latvijas Jūras administrācija".

Reorganizācija tika veikta ar mērķi taupīt JA resursus. Uzņēmuma statusa un nosaukuma maiņa nekādā veidā neietekmē uzņēmuma darbību.

Apstiprināts VSIA "Latvijas Jūras administrācija" stratēģiskais mērķis

Stājies spēkā Ministru kabineta 2021. gada 10. februāra rīkojums Nr. 79 "Par valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Jūras administrācija" vispārējo stratēģisko mērķi."

Pamatojoties uz Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1. panta pirmās daļas 18. punktu un 7. pantu, par valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Jūras administrācija" vispārējo stratēģisko mērķi noteikts – "Nodrošināt tādu pakalpojumu sniegšanu un uzņēmuma darbību, kas veicina Eiropas reģiona mērogā konkurētspējīgas jūrniecības nozares izaugsmi, ilgtspēju un attīstību, piemērojot augstus vides, drošības un aizsardzības standartus".

Jūras administrācijas aktualitātes arī LinkedIn

Latvijas Jūras administrācijas profils izveidots vietnē *LinkedIn*. Profils atrodams pēc JA angļiskā nosaukuma – *Maritime Administration of Latvia*.

LinkedIn profilā plānots ievietot JA aktualitātes, juridisku informāciju, žurnālu "Jūrnieks" elektroniskā formātā un citus jaunumus.



Stājas spēkā grozījumi noteikumos par Latvijas ūdeņu izmantošanu

2021. gada 4. februārī stājas spēkā grozījumi Ministru kabineta 2010. gada 21. decembra noteikumos Nr. 1171 "Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos". Ar grozījumiem var iepazīties portālā <https://likumi.lv/ta/id/320690-grozijumi-ministru-kabineta-2010-gada-21-decembra-noteikumos-nr-1171-noteikumi-par-latvijas-udenu-izmantošanas-kartibu-un>

Igaunijas Jūras administrācijai mainīta pakļautība

No 2021. gada 1. janvāra Igaunijas Jūras administrācija iekļauta Igaunijas Transporta administrācijas sastāvā. Igaunijas Transporta administrācija tika veidota, apvienojot Igaunijas Civilās aviācijas administrāciju, Igaunijas Ceļu pārvaldi un Igaunijas Jūras administrāciju. Igaunijas Jūras administrācijas līdzšinējie kontakti būs izmantojami vēl dažus mēnešus.

"PortEconomics" aicina piedalīties aptaujā

"PortEconomics" aicina pasaules ostas piedalīties aptaujā, kuras mērķis ir noteikt labāko ostas pārvaldības praksi. Anketas aizpildīšana neaizņem vairāk par 10 minūtēm, un to var aizpildīt angļu, franču un spāņu valodā. Anketas jāiesniedz līdz 2021. gada 8. decembrim.

Tiek ieviests vides indekss kuģiem

Sākot no 2021. gada, pasaules ostās ievieš vides indeksu kuģiem (*Environmental Ship Index, ESI – brīvprātīga punktu sistēma*), kad, novērtējot NOX un SOX daudzumu, identificēs, vai kuģi pārsniedz IMO noteiktos emisiju standartus. Pašlaik ESI izmanto aptuveni 10 Eiropas ostas.

Novērtē kruīza nozares ieguldījumu ekonomikā

IMO un Pasaules Tūrisma organizācija (UNWTO) publiskojušas kopīgu deklarāciju, kurā uzsvērtā kruīza nozares lielā nozīme pasaules ekonomikā. Tā kā Covid-19 dēļ šīs nozares darbība faktiski ir apturēta, lai aizsargātu sabiedrības veselību, kruīza nozare tagad izstrādā jaunas drošības platformas.

Jūrniecība hakeru uzmanības centrā

Pēdējo triju gadu laikā pret jūrniecības organizāciju tehnoloģijām vērsto kiberuzbrukumu daudzums ir satriecošs – to skaits pieaudzis par 900%. Par kiberuzbrukumu upuriem kļuvušas arī dažas lielākās pasaules kuģošanas kompānijas, piemēram, "Carnival Cruise Line", "Mediterranean Shipping Company" (MSC) un "Toll Group", un tas radījis kompānijām prāvus ekonomiskos zaudējumus, kā arī devis triecienu reputācijai. Realitāte ir tāda, ka visi līdzšinējie uzbrukumi jūrniecības nozarei ir apdraudējuši tieši galveno biroju infrastruktūru. ■

2020. gadā pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits

Pagājušajā gadā Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu skaits pieaudzis no 330 līdz 343 kuģiem, to skaitā ir kravas kuģi, pasažieru kuģi, zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflote.

SOLAS konvencijai atbilstošo kuģu ar bruto tonnāžu virs 500 (SOLAS kuģi) skaits gada laikā pieaudzis no 25 līdz 29. No jauna reģistrēti deviņi sauskravas kuģi, no reģistra izslēgti viens sauskravas kuģis, viens tankkuģis un trīs naftas tankkuģi. SOLAS kuģu kopējā tonnāža pieaugusi no 140 301 līdz 145 683.

Pieaudzis arī reģistrēto atpūtas kuģu skaits – no 678 līdz 686. Gada laikā no jauna reģistrētas 14 buru jahtas un septiņas motorjahtas, no Kuģu reģistra izslēgtas septiņas buru jahtas un sešas motorjahtas.■

2020. gadā Latvijā aizturēti trīs ārvalstu kuģi

Pagājušajā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem ostas valsts kontroles inspekcijas veikusi 185 reizes. Gada laikā aizturēti trīs ārvalstu kuģi.

Fēru salu karoga kuģis "Nossan" 17. jūlijā aizturēts Rīgas ostā pēc sadursmes izraisīšanas ar zvejas kuģi "Marita". Aizturēšanas iemesli – iespējami korpasa bojājumi, navigācijas sardzes organizēšanas pārkāpumi, ISM kodeksa pārkāpumi. Moldāvijas karoga "Peldošais celtnis 16" aizturēts Rīgas ostā 23. jūlijā, jo tika konstatētas neatbilstības kuģa un apkalpes dokumentācijā, darba organizācijā, kā arī vairāki tehniski trūkumi. Panamas karoga kuģis "Inoi" tika aizturēts Liepājas ostā 26.

augustā, konstatējot MLC 2006 konvencijas pārkāpumus. Pēc trūkumu novēršanas kuģi atbrīvoti.

Covid-19 pandēmijas un ar to saistīto ierobežojumu dēļ 2020. gadā veikto inspekciju skaits ir ievērojami mazāks nekā iepriekšējos gados. 2019. gadā ārvalstu kuģi Latvijā pārbaudīti 309 reizes, 2018. gadā pārbaudīts 301 kuģis, 2017. gadā 285 kuģi. Taču šā gada pirmajā mēnesī Latvijas ostās ārvalstu kuģiem jau veiktas 54 ostas valsts kontroles inspekcijas.

2020. gadā Latvijas kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 26 reizes. Latvija saglabā vietu PMoU (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) *baltaajā* sarakstā.■

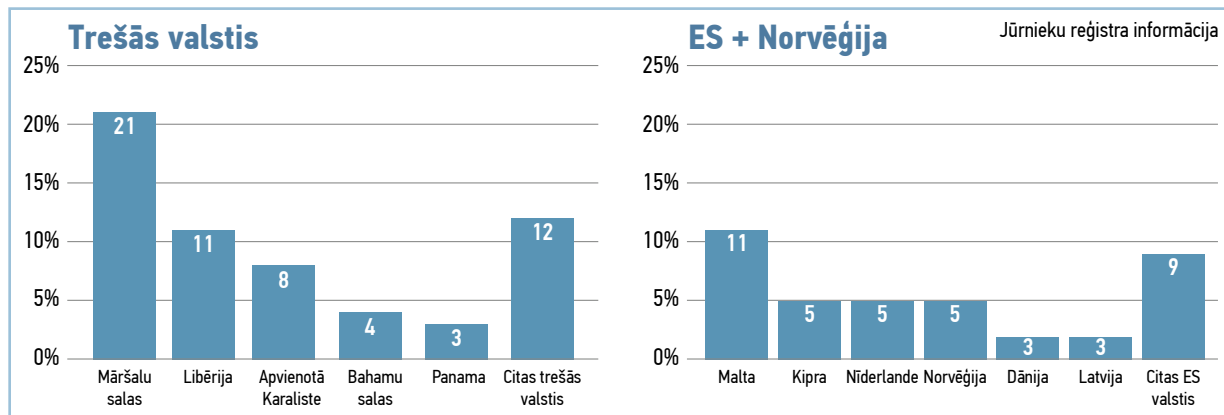
Latvijā 2021. gada sākumā reģistrēti 11 760 aktīvie jūrnieceki

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieceku reģistrā 2021. gada 1. janvārī bija reģistrēti 11 760 aktīvie jūrnieceki (jūrnieceki, kam ir derīgi profesionālo kvalifikāciju apliecinājoši dokumenti). 10 787 jūrnieceki jeb 92% no Latvijas jūrnieceku kopējā skaita ir sertificēti darbam uz tirdzniecības flotes kuģiem, 973 jeb 8% – darbam uz iekšējo ūdeņu vai zvejas flotes kuģiem.

2020. gada dati par jūrnieceku nodarbinātību liecina, ka 59% nodarbināto tirdzniecības flotes jūrnieceku strādā uz trešajās valstīs reģistrētiem kuģiem, 41% uz kuģiem zem EEZ valstu karogiem, tai skaitā aptuveni 3% strādā uz kuģiem zem Latvijas karoga.

Kuģu virsnieceku skaits pēdējos gados ir bijis salīdzinoši stabils. 2021. gada sākumā bija 5704 kuģu kapteiņi

un virsnieceki, tai skaitā 2654 kuģu vadītāji, 2627 kuģu mehāniķi, 423 elektromehāniķi un saldēšanas iekārtu mehāniķi. Ierindas jūrnieceku skaits tirdzniecības flotē pēdējos gados ir samazinājies, 2021. gada sākumā bija 5083 ierindas jūrnieceki, tai skaitā 2470 klāja komandas jūrnieceki, 1294 mašintelpas komandas jūrnieceki un 1319 – kuģu apkalpojošais personāls.■





Uz LSC kuģa "Elandra Denali" praksi iziet pat divi kadetu programmas stipendiāti – Gatis Pedkovičs un Vladimirs Jurčenkovs.

LSC turpina kadetu programmu

"Mēs vienmēr meklējam jaunus talantus!" Ar šādu moto strādā kompānija LSC un piedāvā kadetu programmu jūras mācību iestāžu audzēkņiem un absolventiem uz tehniskajā pārvaldībā esošajiem kuģiem. LSC divas reizes gadā izsludina stipendiju konkursu LJA un LJK studentiem, sākot no otrā kursa, kuri izgājuši jūras praksi. Piešķirot stipendiju, tiks vērtētas pretendenta kompetences, prasmes un motivācija, bet vērtējuma lielāko daļu veidos jūras prakses novērtējums. Stipendijas apmērs svārstīsies no 200 līdz 600 eiro mēnesī, un tas būs atbalsts studentiem ikdienas izdevumu segšanai. "Pieprasījums pēc jauniem jūrniecības nozares speciālistiem vietējā tirgū turpina augt. Stipendija būtiski atvieglo studējošo ikdienu, nodrošinot ienākumus, lai studenti vairāk laika varētu veltīt mācībām. Finansiāls atbalsts jauniešiem ir īpaši svarīgs ārkārtējās situācijas laikā, kad ienākumu gūšanas iespējas ir ierobežotas.



Kapteinis Normunds Vilkaušs apsveic Elinu Sniedzi, vienu no 2021. gada kadetu programmas stipendiātiem.

Vienlaikus vēlamies motivēt jaunus speciālistus attīstīt karjeru mūsu uzņēmumā," puda LSC vadītājs Vladimirs Egers.■

Apstiprināta Augstākās izglītības padome

Saeima 2021. gada 21. janvārī apstiprināja Augstākās izglītības padomi un tās jauno sastāvu, kurā ir pa vienam deleģētam pārstāvim no Latvijas Zinātņu akadēmijas, Latvijas Universitāšu asociācijas, Mākslas augstskolu asociācijas, Latvijas Izglītības vadītāju asociācijas, Tirdzniecības un rūpniecības kameras, Latvijas Koledžu asociācijas, Rektoru padomes, Latvijas Augstskolu profesoru asociācijas, Darba devēju konfederācijas, Latvijas Izglītības un zinātnes darbinieku arodbiedrības, Latvijas Studentu apvienības, kā arī padomes sastāvā ir pašvaldību un citu juridisko un fizisko personu dibināto augstskolu deleģēti pārstāvis. Padomē turpmāk strādās Baiba Rivža, Artūrs Zeps, Andris Teikmanis, Jeļena Vēdišceva, Anna Saltikova, Ināra Upmale, Kristīne Carjova, Tatjana Volkova, Aigars Laizāns, Inga Vanaga, Katrīna Sproģe un Aldis Baumanis.

Latvijas Jūras akadēmijā atvērtas doktorantūras studijas

Pirmo reizi LJA atvērtas doktorantūras studijas programmā "Jūras transports".

Pētniecības specializācijas – "Viedo ostu tehnoloģijas" un "Jūras inženiersistēmas un to tehniskā ekspluatācija". Studiju ilgums – četri gadi pilna laika studijas. Iegūstamais grāds un kvalifikācija – zinātnes doktors (Ph.D.).

"Jūra meklē saimnieku"

Lai ieinteresētu skolēnus par studijām jūrniecības nozarē, kompānija LSC ir sākusi kampaņu "Jūra meklē saimnieku!". Skolēni ir aicināti izpildīt testu, lai noskaidrotu, kādam jūrnieka tipam viņi atbilst, un lai vairāk uzzinātu par daudzajām jūrnieka profesijas priekšrocībām.

Testu var izpildīt: <https://juras-saimnieks.lv/tests/>■

Naftas noplūde Būtiņģes terminālī

2020. gada 28. decembrī Lietuvā no kompānijai "Orlen Lietuva" piederošā Būtiņģes terminālī Baltijas jūrā noplūda nafta, kas vēja virziena dēļ jau dažas dienas vēlāk sasniedza Latvijas pusi. Kad Latvijas Valsts vides dienests informēja, ka noplūdusī nafta jau nonākusi Latvijas ūdeņos aptuveni septiņus kilometrus no krasta, tika dots rīkojums Patruļkuģu eskadras krasta apsardzes kuģim KĀ-14 "Astra" un Jūras incidentu novēršanas vienībai doties uz

notikuma vietu, lai sāktu noplūdušās naftas savākšanu. Lietuvas vides ministra Simona Ģentvila preses sekretārs Marijus Gailūs, atsaucoties uz kompānijas "Orlen Lietuva" sniegto informāciju, vēlāk vēstīja, ka noplūdušās naftas daudzums ir viena līdz divas tonnas un noplūde radusies tāpēc, ka Būtiņģes terminālī atvienojusies šļūtene.

2021. gada 7. janvārī Klaipēdas apgabala prokuratūra sāka izmeklēšanu.

"Saskaņā ar sākotnējiem datiem 2020. gada 28. decembrī Baltijas jūrā izplūda aptuveni 480 litru naftas. Tiek lēsts, ka videi nodarītais kaitējums varētu sasniegt 26 tūkstošus eiro," norādīts prokuratūras paziņojumā. "Izmeklēšana sākta, lai konstatētu, vai iekārtu izmantošanā un uzraudzībā nav pārkāptas tiesību aktu prasības. Par to pārkāpšanu vainīgajiem var tikt piespriests

naudas sods vai brīvības atņemšana uz laiku līdz sešiem gadiem. Izmeklētājiem arī jānoskaidro avārijas cēloņi un ekosistēmai nodarītā kaitējuma apmēri un raksturs."

Jūras spēki tāpat meklēja apmēram 40 metrus garu un 40 centimetrus platu naftas uzpildes cauruli, kurā atradās viena līdz pusotras tonnas naftas. Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) 24. janvārī saņēma informāciju, ka Liepājas ostā dreifē nezināms objekts. Centra darbinieki nekavējoties devās uz notikuma vietu un informēja par to arī Valsts vides dienestu. Kad patruļkuģis P-06 "Cēsis" devās pēc pazudušās caurules, jau bija iestājusies tumsa, tāpēc kuģis izmantoja nakts redzamības kameru, lai atrastu cauruli. Naftas noplūde nenotika, un caurule tika nogādāta terminālī. ■



"Stena Line" Ventspilī paraksta ilgtermiņa līgumu

Kompānijas "Stena Line" un "Noord Natie Ventspils Terminals" (NNVT) parakstījušas līgumu uz 20 gadiem, vienojoties par pastāvīgu prāmju satiksmi no Ventspils brīvdostas. Šim ilgtermiņa līgumam ir būtiska loma, paplašinot "Stena Line" darbību Baltijas jūrā un uzlabojot satiksmi maršrutā starp Ventspili un Nīneshamnu Zviedrijā. 2021. gadā šajā maršrutā sāk kursēt divi lieli *RoPax* prāmji, par 30% palielinot kravu pārvadājumu apjomu.

"Stena Line" satiksmi starp Ventspili un Nīneshamnu uzsāka 2012. gadā. Kopš tā laika prāmju kustības intensitāte ir divkārtšojusies – no viena prāmja un 10 reisiem nedēļā līdz attiecīgi diviem prāmjiem un 24 reisiem nedēļā. "Stena Line" nesen paziņoja, ka plāno 2021. gadā paplašināt savu darbību, izmantojot divus modernus *RoPax* prāmjus un tādējādi palielinot kravu pārvadājumu apjomu maršrutā par 30%. Jaunie prāmji "Stena Scandica" un "Stena Baltica" arī pasažieriem piedāvās lielākas ērtības. Prāmji būs aprīkoti ar tādām ilgtspējīgām tehnoloģijām kā hibrīdām izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtām un balasta ūdens attīrīšanas sistēmām, kā arī ar dažādiem degvielas efektivitātes uzlabojumiem.

"Stena Line" plāno palielināt gan kravas, gan pasažieru pārvadājumu apjomu. Nesen uzsākuma darbība

Nīneshamnā tika pārcelta uz jaunuzbūvēto moderno *RoRo* kravu termināli Stokholmas "Norvik" ostā.

"Ventspils ģeogrāfiskā atrašanās vieta ir lieliska, tā savieno Skandināviju ar Baltiju, Krieviju un NVS valstīm. Šis ilgtermiņa līgums ir būtisks solis, paplašinot mūsu darbību Baltijas valstīs, un tas mums ļaus augt kopā ar klientiem un partneriem arī turpmāk. Tas apliecina, ka "Stena Line" uzņemas atbildību par mūsu Latvijas maršrutiem," stāsta "Stena Line" tirdzniecības direktors Baltijas jūras ziemeļu reģionā Johans Edelmans.



"Terminālis gadu gaitā ir apliecinājis sevi kā uzticamu partneri *ro-ro* kravu pārvadājumos. Tagad mūsu sadarbībā ar prāmju operatoru "Stena Line" ir ielikts jauns stūrakmens. Ieguldījumi termināļa infrastruktūrā un lielāki prāmji ļaus tuvākajā nākotnē piesaistīt lielākas kravas un vēl vairāk pasažieru," skaidro "Noord Natie Ventspils Terminals" valdes loceklis Aivars Gobiņš.

"Stena Line" paziņojums par plānoto sadarbību ar Ventspili uz vēl 20 gadiem ir pozitīva ziņa ne vien Ventspils brīvdostai, kur "Stena Line" logo kļuvis par gandrīz neatņemamu ostas ainavas daļu un kompānija par nozīmīgu spēlētāju kravu plūsmā, bet arī Latvijas un kaimiņvalstu rūpniecības nozarei. Drošs un ērts eksporta ceļš būtiski ietekmē Baltijas un Skandināvijas valstu ekonomiskās saites," viedokli pauž Ventspils brīvdostas pārvaldnieks Andris Pūrmalis. ■

Digitālā apmācība strādā labi

Pateicoties kuģošanas kompānijām, kas izmanto digitālās tehnoloģijas, 2020. gadā ir pieaugusi un uzlabojusies jūrnieku apmācība. Šādu secinājumu lāvusī izdarīt “Danica” veiktā aptauja, kas atklāja, ka teju trešā daļā respondentu 2020. gadā tiešsaistē saņēmuši apmācību, ko organizējis darba devējs. Salīdzinot ar 2019. gadu, tas ir milzīgs pieaugums, jo tad tikai 4% jūrnieku bija papildinājuši savas zināšanas, izmantojot digitālās tehnoloģijas. 63% respondentu jeb par 10% vairāk nekā 2019. gadā atzina, ka apmācība tiešām ir bijusi noderīga.

Covid-19 pandēmija ir mainījusi apmācības veidu. Gandrīz 30% jūrnieku mācījās tiešsaistē, kas salīdzinājumā ar 2019. gadu ir gandrīz divreiz vairāk, tajā pašā laikā dalība uzņēmumu semināros ir samazinājusies no 55% 2019. gadā līdz 40% 2020. gadā, kas atspoguļo ceļošanas problēmas.

Tālmācība ļauj jūrniekiem mācīties mājās vai uz kuģa viņiem izdevīgā laikā, līdz ar to mazāk laika jūrniekam jāpavada šķirti no ģimenes atvaļinājuma laikā, kā arī tiek ietaupīta uzņēmuma nauda viesnīcu, ceļa un pārējos izdevumos. Digitālais formāts liek vairāk koncentrēties un ievērot pašdisciplīnu.

Aptaujā arī tika konstatēts, ka jūrnieku pieprasījums pēc piekļuves internetam un personīgajiem e-pastiem, strādājot jūrā, ir pieaudzis un joprojām ir viens no svarīgākajiem faktoriem, izvēloties darba devēju. Lai gan gandrīz 50% respondentu saņēma bezmaksas piekļuvi internetam un vēl 38% varēja piekļūt internetam ar līdzmaksājumu, 40% jūrnieku puda viedokli, ka mainītu darba devēju, lai jūrā varētu piekļūt internetam, un tas ir pamudinājums darba devējiem nodrošināt apkalpēm personisku piekļuvi internetam.

Atalgojums joprojām ir galvenais virzītājspēks, lai jūrnieks mainītu darba devēju, un gandrīz trīs ceturtdaļas respondentu (74%) komentē, ka lielāka alga būtu pamudinājums turpināt darbu. Aptauja parādīja, ka kopējais algu līmenis 2020. gadā ir saglabājisies gandrīz nemainīgs. Jūrniekiem joprojām ir svarīgi papildu pabalsti, īpaši veselības apdrošināšana pašiem un ģimenes locekļiem, pensiju nodrošināšana un īsāki



līguma periodi. Kuģu operatori der zināt, ka 92% respondentu atzina, ka seko darba tirgus piedāvājumiem sava krasta atvaļinājuma laikā.

Lai gan 77% jūrnieku norādīja, ka savu darba devēju ieteiktu draugam, aptauja atklāja arī satraucošu drošības līmeņa kritumu, jo 15% jūrnieku ziņoja, ka strādājuši nedrošos apstākļos (pieaugums no 5% 2019. gadā), savukārt 12% atzina, ka ir piedzīvojuši atpūtas režīma pārkāpumus, un 13% atklāja, ka ir cietuši. Speciālisti uzskata, ka digitālās apmācības metode ir veiksmīga, tāpēc nākotnē būs arvien vairāk jūrnieku, kuri mācīsies tiešsaistē. Izplatītākās apmācības programmas ietver kuģa

apkopi, MARPOL un drošības vadības sistēmas.

“Danica” komentārā teikts: “Lai gan lielākā daļa respondentu atbildēja, ka ir mainījuši kuģošanas kompāniju tāpēc, ka tikusi izformēta flote, cita kuģošanas kompānija piedāvājusi labāku algu un darba noteikumus, vēl kāds to darījis paaugstinājuma dēļ vai vēlēdamies strādāt uz jaunāka kuģa, tomēr ir ļoti svarīgi, lai kuģošanas nozare darbotos vienoti, novērstu darba un drošības standartu kritumu, kas vistiešākajā veidā skar simtiem tūkstošus jūrnieku, kuri šajā grūtajā laikā ir saglabājuši pasaules tirdzniecības plūsmu.”

Jūrnieceības nozare aktualizējusi jautājumu par jūrnieceku vakcināciju pret Covid-19



2021. gads iesākās ar cilvēku vakcinēšanu pret Covid-19, nosakot prioritātes, kādā secībā cilvēki tiks vakcinēti, un pirmie, protams, ir mediķi. Savukārt starptautiskās jūrnieceības organizācijas ir sākušas diskusiju par to, lai arī jūrniecekus iekļautu prioritējā grupā, pamatojot to ar faktu, ka jūrnieceības nozare un jūrnieceki ir pasaules ekonomikas pīlārs un tieši jūrnieceki nodrošina stratēģiski svarīgu preču piegādi starptautiskajās piegādes ķēdēs.

ANO Ģenerālā asambleja 2020. gada 1. decembrī pieņēma rezolūciju,

aicinot visas valdības piešķirt jūrniecekiem galvenā darba ņēmēja statusu, bet šāds statuss attaisnojas vien tad, ja valstu valdības dara visu nepieciešamo, lai to arī realizētu, tai skaitā piešķirtu jūrniecekiem prioritāti Covid-19 vakcīnu saņemšanā. Viens no pašreizējās krīzes iemesliem jūrnieceības nozarē ir apkalpju maiņas ierobežojumi, kurus daudzas valstis ievieš, lai novērstu Covid-19 izplatīšanos. Vakcīnas saņemšana varētu būt labs arguments, kas ļautu jūrniecekiem droši pārvietoties uz un no kuģiem.

Lai gan speciālisti uzsver, ka vakcīnas ir drošas, tomēr ir iespējamas arī blaknes, piemēram, apsārtums vakcinācijas vietā, paaugstināta temperatūra un vēl citas. Tomēr medicīnas risku pārvaldīšanas kompānija "Discovery Health MD", kas specializējas jūrnieceības nozares konsultēšanā, izsaka bažas par to, kā varēs nodrošināt jūrnieceku vakcinēšanas procesu

un loģistiku, ņemot vērā, ka kuģim stingri jāievēro kuģošanas grafiks un arī vakcīnas otrā deva jāievada noteiktā termiņā, bet vakcinēšana uz kuģa nav iespējama pašas vakcīnas uzglabāšanas noteikumu dēļ. Šajā ziņā liela nozīme ir katras valsts cilvēku vakcinēšanas grafikiem, kā arī pašu vakcīnu pieejamībai, kas dažādām valstīm ievērojami atšķiras. Speciālisti ir vienprātīgi, ka tas būs liels izaicinājums.■



UZZIŅAI

No 2021. gada janvāra ir pieejamas farmācijas kompāniju "Pfizer" un "Moderna" ražotās Covid-19 vakcīnas, un cilvēkam ir nepieciešams saņemt divas vakcīnas devas: "Pfizer" otrā zāļu deva jāievada 21 dienu pēc pirmās, bet "Moderna" otrā deva – 28 dienas pēc pirmās. Vēl būs pieejamas divu farmācijas uzņēmumu – "Johnson & Johnson" un "AstraZeneca" izstrādātās Covid-19 vakcīnas.

Latvija atvieglo jūrnieceku pārvietošanās iespējas

Jau 2020. gadā ANO (A/75/L.37), IMO un ILO (GB.340/resolution (Rev.2.)) pieņemtajās rezolūcijās ir aicinājušas dalībvalstis nacionālajā likumdošanā atzīt jūrniecekus par galvenajiem darbiniekiem, lai, dodoties no un uz darbu, viņu pārvietošanās būtu droša un bez šķēršļiem, kā arī kopīgi strādāt, lai pieņemtu starptautiski atzītus dokumentus jūrniecekiem, kas apliecinātu viņu statusu un ļautu netraucēti pārvietoties, lai pieņemtos kuģa apkalpei vai pēc kontrakta beigām dotos mājās.

Līdz 2021. gada janvārim aicinājumam atzīt jūrniecekus par galvenajiem darbiniekiem bija pievienojušās 46 valstis, bet Latvijas to skaitā nebija, tāpēc Latvijas Tirdzniecības flotes Jūrnieceku arodbiedrība (LTFJA) vērsās valdībā pie Ministru prezidenta Artura Krišjāņa Kariņa un satiksmes ministra Tāla Linkaita ar lūgumu respektēt starptautisko organizāciju aicinājumu un visdrīzākajā

laikā pieņemt attiecīgas likumu normas, kas noteiktu jūrniecekus par galvenajiem darbiniekiem. Šāds tiesisks regulējums dotu garantiju tam, ka jūrnieceki var bez problēmām un netraucēti pārvietoties.

LTFJA saņēma atbildi, kurā teikts, ka, lai gan juridiski normatīvajos aktos jūrnieceki nav definēti par galvenajiem darbiniekiem, tomēr Latvija kopumā ņem vērā ANO, IMO un ILO rezolūcijas, kuru mērķis ir atvieglot situāciju kuģu apkalpju maiņā, tāpat Latvija ir atbalstījusi šo rezolūciju pieņemšanu.

Piemēram, Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumos Nr.360 "Epidemioloģiskās drošības pasākumi Covid-19 infekcijas izplatības ierobežošanai" tika iestrādāti atviegloti nosacījumi jūrniecekiem. Uz jūrniecekiem, kam jānokļūst savā darba vietā uz kuģa vai nepieciešams atgriezties mājās, neattiecas aizliegums kustībai caur Eiropas

Savienības ārējās robežas šķērsošanas vietām no/uz Slimību profilakses un kontroles centra tīmekļvietnē publicētajām valstīm, kurās ir reģistrēta tāda Covid-19 infekcijas izplatība, kas var radīt nopietnu sabiedrības veselības apdraudējumu.

Līdzīgs izņēmums paredzēts Ministru kabineta 2021. gada 7. janvāra noteikumos Nr.2 "Grozījumi Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumos Nr. 360 attiecībā uz prasību par negatīva Covid-19 testa rezultātu esamību/uzrādīšanu, ceļojot uz Latvijas Republiku".

LTFJA ir gatava iesaistīties sarunās ar valdības pārstāvjiem gadījumā, ja jūrniecekiem rastos neparedzēti pārvietošanās šķēršļi, kā arī, ja būtu nepieciešams runāt par jūrnieceku priekšrocībām saņemt Covid-19 vakcīnu. Pagaidām gan vēl nav nepieciešamās informācijas par to, cik daudz jūrnieceku būtu gatavi vakcinēties.■

Pirmajā vietā vienmēr cilvēks

Kompānija "Columbia Shipmanagement" (CSM) kuģu menedžmenta, kruinga un cita veida pakalpojumus jūrniecības nozarē sniedz jau vairāk nekā četrdesmit gadus, kompānijas pārstāvniecības, kruinga un mācību centri atrodas 20 pasaules valstīs, CSM strādā 12 tūkstoši darbinieku un tās floti pamatā veido tankkuģi. Kompānijas menedžmentā ir arī sauskravas kuģi un konteinerkuģi, kā arī 12 pasažieru kuģi, kas Covid-19 pandēmijas dēļ pašlaik stāv bez darba. Izņēmums ir ekspedīcijas kuģi, kurus "National Geographic" izmanto savām vajadzībām, lielākoties kuģojot Antarktīdā, kur tiek filmētas "National Geographic" dokumentālās filmas. Viena no CSM pārstāvniecībām un desmit lielākajām kruinga kompānijām Latvijā ir "CSM Baltija", kas šeit darbojas kopš 2003. gada. Covid-19 pandēmija, protams, ir ieviesusi savas korekcijas, birojā stingri tiek ievēroti visi drošības pasākumi, konferences un kursi jūrniekiem notiek attālināti, arī trenāžieri gaida, kad varēs atsākties klātienēs nodarbības.



"Kad kompānija "Columbia Shipmanagement" nolēma atvērt biroju Latvijā, man tika piedāvāts biroju vadīt un būt par to atbildīgai," saka "CSM Baltija" direktore Jeļena Kononova, kura savulaik strādājusi "Latvijas kuģniecībā" un līdz 2003. gadam kruinga kompānijā "Latmarcolombia". "Sākumā mūsu menedžmentā bija seši kuģi, tagad to skaits, uz kuriem darbā nosūtām savus jūrniekus, pieaudzis līdz trim simtiem. "CSM Baltija" atbildības lokā ir Baltijas reģions, tāpat Latvijas, Lietuvas un Igaunijas jūrnieki, un pašlaik ir aptuveni seši simti aktīvo jūrnieku, tāpat trīs simti jūrā un trīs simti krastā, bet ideālā variantā jūrnieku skaits varētu būt vēl lielāks. Lai piesaistītu topošos speciālistus darbam uz mūsu flotes kuģiem, ļoti aktīvi un cieši sadarbojamies ar Latvijas Jūras akadēmiju un Lietuvas Jūras akadēmiju. Diemžēl mūsdienā lielākā problēma ne tikai Baltijas valstīs, bet arī visā pasaulē ir jauniešu zemā interese par jūrnieka profesiju un salīdzinoši neliels studentu skaits jūrniecības mācību iestādēs. Trūkst studentu, kuri varētu iegūt lielisku un prestižu specialitāti un labi apmaksātu darbu, tāpēc daudz vairāk vajadzētu šo profesiju popularizēt. Protams, jūrnieka darbs nav viegls, bet vēlreiz gribu uzsvērt, ka šī profesija cilvēkam dod lieliskas karjeras iespējas, labi apmaksātu darbu un nodrošina situētu dzīvi."

Jeļenas dzīvesbiedrs un arī kolēģis kapteinis Aleksandrs Kononovs ir kompānijas "Columbia Shipmanagement" Sanktpēterburgas biroja direktors. Viņš ar rūgtu ironiju pasmaidā, ka Covid-19 dēļ jau gadu ir iesprūdis Rīgā un netiek uz savu biroju Sanktpēterburgā, darba jautājumus ar kolēģiem nākas risināt tiešsaistē, tādējādi Izpaliek ļoti nepieciešamais dzīvais kontakts ar cilvēkiem, bet tūlīt arī piebilst, ka šis laiks ir jāvis vairāk būt kopā ar ģimeni. Aleksandrs piekrīt Jeļenas teiktajam, ka starptautiskajā tirdzniecības flotē tiešām ir jūtams jaunu speciālistu deficīts.

"Kad jaunie speciālisti pabeidz, piemēram, LJA un nonāk darbā labā kompānijā, pēc gadiem sešiem viņi jau sāk saņemt ļoti labu atalgojumu ne tikai Latvijas, bet visas Eiropas Savienības izpratnē," saka Aleksandrs Kononovs. "Ja runājam par kuģu virsnieku sastāvu, droši varam teikt, ka atalgojums ir ļoti solīds, un to jauniešiem vajadzētu zināt. Tieši tāpat kā to, ka, ieguldot darbu mācību procesā, interesējoties par savu profesiju un pilnīgojot zināšanas, viņam tiešām ir labas izredzes veidot karjeru un dzīvot labi situētu cilvēka dzīvi."

– Lai gan pēdējos gados isāks kļūst kontrakta laiks, jaunieši tomēr pauž viedokli, ka viens no iemesliem, kāpēc viņi neizvēlas jūrnieka profesiju, ir atrautība

no krasta un ģimenes. Tas biedē un attur jauniešus studēt jūrniecības mācību iestādē un saistīt savu dzīvi ar darbu jūrā.

Aleksandrs: – Kad pats vēl gāju jūrā, un tas bija astoņdesmitajos gados, reiz mūsu kuģis Londonas ostā nostāvēja pusotru mēnesi, par ko toreiz bijām stāvā sajūsmā. Lai gan darbs bija grūts, tomēr bija arī laiks, ko kuģis pavadīja ostās, un jūrnieki varēja izbaudīt krasta dzīvi, bet tagad viss ir radikāli mainījies, un neviens nevar solīt, ka jūrnieka darbs būs izklaide. Ir reisi, kuru laikā jūrnieki vispār nenokāpj no kuģa, jo īpaši tagad, Covid-19 apstākļos, un tas, protams, cilvēkiem ir liels pārbaudījums. Vientulība, vienatne, tās ir ļoti nopietnas lietas, piedevām jāapzinās, ka uz kuģa kopā strādā un dzīvo daudzu tautību, reliģiskās piederības un atšķirīgu kultūru cilvēki, kas arī ne vienmēr mēdz būt vienkārši. Jūrniekam ir jābūt gatavam, ka viņam izolācijā vajadzēs pavadīt no diviem līdz pat sešiem mēnešiem. Jā, var teikt, ka jūrniekiem tagad ir pieejams internets, kas no vienas puses ir labi, bet ne vienmēr, jo reizēm no krasta pār jūrnieku gāžas tāda problēmu jūra, ar ko viņš psiholoģiski īsti nespēj tikt galā un nevar arī šīs problēmas atrisināt. Protams, visbiežāk tie ir attiecību samezglojumi. Nespējot tikt galā ar

►►► 18. lpp.

▶▶▶ 17. lpp.

milzīgo spiedienu un spriedzi, cilvēka psihiskais stāvoklis kļūst pat tik nestabils, ka viņš neredz izeju un pavisam nopietni sāk domāt par pašnāvību. Pavisam nesen mums nācās risināt vienu tādu problēmu.

Jeļena: – Gadījums, ko piemin Aleksandrs, notika, kad tikko bija sākusies Covid-19 situācija. Kuģis, uz kura strādāja jaunais cilvēks, gluži kā tramvajs kursēja no Kanāriju salām uz Spāniju. Skaists reģions, labs kuģis un labi darba apstākļi, bet tad jūrnieks saņēma nepatīkamu ziņu no mājām, kas viņu dzina izmisumā un depresijā, un rezultātā mums kopā ar kuģa īpašnieku nācās jauno jūrnieku glābt un pasargāt no sevis paša. Tolaik Latvija organizēja repatriācijas reisus no Kanāriju salām, un, gaidot lidojumu, cilvēkam vajadzēja kādu laiku pavadīt izolācijā. Mūsu kompānijas ideoloģija ir vērsta uz jūrnieku labklājību, esam pārliecināti, ka svarīgi uzturēt sakarus un rūpēties par viņiem arī tad, kad kontrakts jau beidzies un jūrnieki dodas mājup. Gadījumā, par kuru stāstu, cilvēkam bija vajadzīgs morāls atbalsts, manā skatījumā tās ir cilvēciskas attiecības, kas neļauj palikt vienaldzīgam pret otru cilvēku un viņa ciešanām, un arī mūsdienās šādām attiecībām ir ļoti liela nozīme. Vairākas reizes dienā sazinājāmies, sarunājāmies, centāmies izdiskutēt situāciju un kopā mēģinājām meklēt ceļus, kā no šīs situācijas tikt laukā. Nevēlos īpaši pārspīlēt savu lomu un nozīmi, bet, šķiet, ka mūsu cilvēciskās attiecības lielā mērā palīdzēja mazināt spriedzi, viņš tiešām ļoti centās ieklausīties manis teiktajā, varbūt arī novērtēja to, ka ar savām domām un emocijām nav pamests gluži viens. Par laimi viņš šai krīzei un savām problēmām ir ticis pāri un tagad atkal strādā jūrā.

Covid-19 liek pielāgoties jauniem noteikumiem

Aleksandrs un Jeļena atzīst, ka nu jau gadu Covid-19 pandēmijas dēļ nākas strādāt ļoti sarežģītā situācijā, tomēr, neskatoties uz visām problēmām, palēnām visi pielāgojas un iemācās strādāt jaunajos apstākļos, kādos tagad dzīvo visa pasaule. Bet no šīs domas jau vieglāk nekļūstot, piebilst Aleksandrs.

Aleksandrs: – Kompānijā izveidota speciālistu grupa, kura seko visam, kas saistīts ar Covid-19 pasaulē, veido skaidrus ieteikumus un instrukcijas, kas jāpilda, lai kuģu apkalpu maiņa noritētu iespējami raiti un droši. Viena no lielākajām problēmām saistīta ar prasībām tiem jūrniekiem, kuriem jānododas strādāt Ķīnā un Korejā. Esam spiesti viņiem lūgt ievērot divu nedēļu pašizolāciju un arī sekot tam, kā šī izolācija tiek ievērota. Cilvēki vārda visticšākajā nozīmē sēž mājās un regulāri sūta fotouzņēmumus, lai pierādītu, kur viņi ievēro pašizolāciju, bet mēs ļoti nopietni veicam uzraudzību, jo ievērot visus drošības pasākumus tiešām ir ārkārtīgi svarīgi, lai cilvēki varētu pievienoties kuģa apkalpei. Lai gan arī aviokompānijas nopietni izturas pret drošības pasākumiem un dara visu iespējamo, lai drošība būtu augstā līmenī, diemžēl ir nācies piedzīvot arī ļoti nepatīkamus gadījumus. Pirms izlidošanas jūrniekam ir bijis negatīvs Covid tests, pēc ielidošanas un karantīnas pirmajā nedēļā arī negatīvs, bet otrajā nedēļā tests ir pozitīvs, un tā tiešām ir problēma, jo šis jūrnieks taču mājās neatgriežas viens, kopā ar viņu ir spiesta atgriezties visa grupa, kas kopā lidoja. Strādājot Covid apstākļos un risinot dažādas sarežģītas situācijas, redzam, ka vislielākās problēmas rodas Dienvidaustrumāzijas reģionā. Ieviešot drakoniskus noteikumus cīņā ar Covid-19, Ķīnai izdevās salīdzinoši veiksmīgi risināt šo krīzes situāciju, bet tagad Ķīna nosaka ārkārtīgi stingras prasības, kas jāievēro, lai vispār kuģi varētu ieiet šīs valsts ostās. Mums bija gadījumi, kad kuģi no Malaizijas un Indonēzijas gāja uz Filipīnām vai Novorasijskas ostu, lai nomainītu apkalpi. Kad tikko ir nomainīta apkalpe, nereti pirmais un svarīgākais jautājums ir, kurp vajadzēs sūtīt kuģi, lai nākamreiz nomainītu apkalpi, jo tas ir plānošanas un laika jautājums, bet par izmaksām šajos apstākļos mēs vispār nerunājam.

Jeļena: – Veicot apkalpes maiņu, ir ļoti svarīgi, kurā valstī tā notiek. Prasības ir stingras, bet, ja mēs esam informēti, tad varam ar tām rēķināties: jāpārliecinās, ka cilvēks ir vesels, četrdesmit astoņu vai septiņdesmit divu stundu laikā jāveic

tests, jāpasūta aviobiļete, pēc ielidošanas jāveic tests. Tās ir standarta prasības, kuru ievērošana ir salīdzinoši vienkāršākais pasākumu komplekss, kur tomēr arī gadās dažādi zemūdens akmeņi. Piemēram, kā saplānot lidojumu, ja tagad reāli ir samazināts lidojumu skaits, vai arī, kā jūrnieku nogādāt uz kuģa, ņemot vērā, ka kuģis nav vilciens, kas iet pēc noteikta saraksta, tas var aizkavēties reidā, var aizkavēties loču pakalpojumu vai vēl kāda cita iemesla dēļ, un problēma ir kļāt. Piemēram, Nīderlandē, kur, varētu domāt, problēmām nevajadzētu rasties, tādas tomēr ir, jo šeit noteikts, ka ne vēlāk kā divdesmit četras stundas pēc ierašanās jūrniekam ir jābūt uz kuģa.

Aleksandrs piebilst, ka Ir valstis, kas ievieš saprotamas un paredzamas apkalpu maiņas procedūras, bet ir valstis, kur jābūt īpaši labam vingrotājam, lai spētu izpildīt visas akrobātiskās manipulācijas, ko pieprasa vietējie noteikumi un prasības, ko reizēm ir pat grūti izprast un aptvert. Teiksim, Filipīnās divas nedēļas jāatrodas karantīnas viesnīcā. Tur esot filipīniešu jūrnieki, kas, gaidot kuģi, viesnīcā iesprūduši pat uz diviem trim mēnešiem, un tas ir milzīgs psiholoģiskais spiediens uz cilvēku. Jūrnieki, kurus darbā nosūta CSM, karantīnas viesnīcās parasti pavadot divas trīs nedēļas.

– Vai sarežģītajā Covid-19 laikā, kad pieaug spriedze un dzīvi apgrūtinā dažādi ierobežojumi un aizliegumi, nav vērojama tendence, ka jūrnieki sāk apsvērt, vai vispār ir vērts strādāt jūrā?

Jeļena: – Nenoliedzami, laiks un apstākļi ir ļoti sarežģīti, tomēr jūrniecības nozare turpina strādāt atšķirībā no citām nozarēm, kas darbību ir apturējušas vai pārtraukušas, un jūrnieki lieliski izprot situāciju un novērtē to, ka viņi var turpināt strādāt un pelnīt, protams, rēķinoties ar jauno realitāti un stingrajām prasībām. Jūrniekiem ir jāuztur ģimene, jāpilda arī citas saistības, tai skaitā kredīta saistības, tāpēc darbs ir ļoti nepieciešams. Mums nav nācies nevienam no mūsu jūrniekiem īpaši pārliecināt doties jūrā, jo visi lieliski apzinās, kāds ir šis laiks un kas ir jāievēro, lai nezaudētu iespēju strādāt. Lielākā daļa jūrnieku pat nepieļauj domu savā

dzīvē kaut ko mainīt. Var teikt, ka jūrnieka profesija šodien ir diezgan stabila, tāpēc arī Covid-19 apstākļos jūrnieki nav noskaņoti atstāt darbu jūrā, ja nu vienīgi kādam ir personīgi iemesli to darīt. Ir pat pretēja tendence: pēdējā laikā atgriežas tie jūrnieki, kuri kādu laiku ir strādājuši krastā, jo, iespējams, krastā kāds bizness nav izdzīvojis.

Aleksandrs: – Atkal atgriezīšos pie jau iepriekš paustā viedokļa, ka pie mums jūrnieka profesiju pārāk maz popularizē, tāpēc sabiedrība nav informēta par jūrnieku darba specifiku, jūrniecības nozares lielo nozīmi un lomu ikviena cilvēka dzīvē. Bezpilota kuģi noteikti kādreiz arī ienāks tirdzniecības flotē, bet pagaidām jūrnieku darbs joprojām ir svarīgs, vajadzīgs un neaizstājams. Protams, šī profesija kļūst arvien komplicētāka un ietilpīgāka, jo uz kuģa viss ļoti strauji mainās, un cilvēki gluži vienkārši ir spiesti iet laikam līdzi, mācīties, apgūt un zināt, kā apieties ar visu to, ko piedāvā jaunākie tehnoloģiskie risinājumi. Tieši tāpat arvien stingrākas prasības tiek noteiktas attiecībā uz vides aizsardzību. Tā kā uz kuģiem nav ārstu, katram jūrniekam ir jāspēj sniegt pirmo medicīnisko palīdzību, jābūt arī psihologam, lai novērtētu situāciju uz kuģa, spētu atpazīt riskus un laikus tos novērst. Ne vienmēr to ir tik viegli izdarīt, jo mūsdienu sabiedrība, īpaši jaunākā paaudze, ļoti negribīgi savā starpā kontaktējas. Kad tiekamies ar Latvijas, Lietuvas, Gruzijas, Ukrainas un citu valstu jūrniecības mācību iestāžu studentiem, pārliecināties, ka jaunieši ir gudri, viņu vidū ir arī ļoti spožas personības, bet diemžēl viņi nav pieraduši savā starpā komunicēt, un tā ir ļoti satraucoša un bēdīga tendence, kas Covid-19 apstākļos vēl pastiprinās, kad izolēties piespiež arī drošības prasības. Jūrnieks, protams, saprot, ka būs darbs uz laba kuģa, bet vienmēr paliek jautājums: ko darīt un kā tikt galā ar iekšējo vientulību?

No traģēdijas neviens nav pasargāts

2020. gadā uz CSM kuģa notika traģēdija. Reisa laikā nomira elektromehāniķis, cilvēks, kurš šajā kompānijā bija nostrādājis vairāk nekā



Aleksandrs un
Jeļena Kononovi.

piecpadsmit gadus, bija cienījams cilvēks, labs kolēģis un draugs. Cilvēks no dzīves aizgāja miegā, tāpēc neviens viņam pat nevarēja sniegt palīdzību. Tas notika negaidīti, jo cilvēkam nebija problēmu ar veselību, arī ārstu komisiju viņš bija izgājis un par savu veselību nesūdzējās. Aleksandrs un Jeļena nebija pārliecināti, vai par šo traģisko gadījumu vajadzētu rakstīt žurnālā. Nolēmām, ka tomēr par to rakstīsim, jo tas, kā izdevās atrisināt tādu nestandarta situāciju, apliecina, cik svarīga ir dažādu institūciju sadarbība.

Aleksandrs: – Kuģis strādāja Dienvidaustrumāzijā: Koreja, Indonēzija, Taizeme, un tas tiešām ir ļoti problemātisks reģions. Kolēģa aiziešana visiem bija milzīgs šoks, bet jo īpaši

liels viņa komandas biedriem. Varu teikt, ka apkalpe reaģēja adekvāti un izturējās varonīgi, ņemot vērā to, ka bija vajadzīgs vesels mēnesis, lai krastā nogādātu cilvēka mirstīgās atliekas. Veselu mēnesi mēs darījām visu iespējamo un iesaistījām visas iespējamās institūcijas, lai šo problēmu atrisinātu. Sazinājāmies ar Latvijas Ārlietu ministriju, kas nekavējoties nosūtīja pieprasījumus visām tām reģiona valstīm, kuru ostās potenciāli varēja ieliet mūsu kuģis. Iesaistījās Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība un Igors Pavlovs, kurš savukārt lūdza ITF palīdzību. Un, pat neskatoties uz šādu spēku iesaistīšanos, pagāja mēnesis. Grūti pat iedomāties, ko šajā laikā

►►► 20. lpp.

▶▶▶ 19. lpp.

pārdzīvoja tuvinieki un kā jutās kuģa apkalpe. Tikai pateicoties operatīvai un profesionālai institūciju sadarbībai, izdevās atrisināt šo situāciju un kuģim beigu beigās tika dota atļauja ieiet Taizemes ostā, faktiski tur, kur nelaime bija notikusi. Bet veselu mēnesi kuģim vajadzēja riņķot pa visu reģionu, lai atkal atgrieztos sākuma punktā. Vēl piecas dienas kuģim nācās stāvēt reidā, jo apkalpei (pat mirušajam) tika veikts Covid tests. Paldies visiem, kas iesaistījās šīs ārkārtas situācijas risināšanā, un milzīga atzinība ģimenei, kas ar lielu sapratni izturējās pret visu notiekošo.

Jeļena: – Vēlos piebilst, ka šie Covid apstākļi mūs pārbauda un liek vēlreiz apzināties, ka pozitīvu rezultātu var sasniegt kopīgiem spēkiem. Tu saproti, ka kompānija tikai saviem spēkiem vien nespēj risināt šādas ārkārtas situācijas. Mēneša garumā tas bija nepārtraukts kontakts ar valsts iestādēm, ar LTFJA un Pavlovu, kurš neskaitīja stundas, iesaistoties situācijas risināšanā, un, protams, paldies CSM, kas darīja visu iespējamo, lai risinātu problēmu. Nevienam nerēķinājās ar laiku un finanšu resursiem, jo viss tika darīts viena mērķa vārdā: civilizēti un iespējami ātrāk atrisināt situāciju. Šajā situācijā sliktākais bija tas, ka laiks gāja uz priekšu, bet nebija skaidras atbildes, kad un kā situācija tiks atrisināta, bet neziņa ir sliktākais, kas var būt. Protams, Covid-19 apstākļos ir vēl jo grūtāk risināt nestandarta situācijas.

Kadetu un junioru programma ceļā uz karjeru

Iepazīstoties ar kompānijas "Columbia Shipmanagement" mājas lapā ievietoto informāciju, var secināt, ka kompānija lielu nozīmi piešķir kadetu un junioru programmām. Visticamāk, ka vēlāk tas atmaksājas, vēl jo vairāk, ja ņem vērā, ka jauniešu interese par jūrnieka profesiju nepieaug, bet jauni kadri kuģošanas kompānijām ir vitāli nepieciešami. To apliecina arī Aleksandrs Kononovs, kurš uzsver, ka kadetu programmā uz kompānijas kuģiem jūras praksi iziet 150 kadetu un kompānija no sava budžeta atvēl iespaidīgu summu, lai šo programmu uzturētu un pilnveidotu. Izdevumi nav no tiem



mazākajiem, jo prakses laikā katram kadetam maksā 500 dolāru lielu stipendiju mēnesī, kadeti tiek nogādāti uz kuģa un pēc prakses beigām mājās, viņi visi saņem darba tērpus, un tiek nodrošināta viņu ēdināšana. Kompānijai ir arī divi mācību kuģi, kas iesaistīti kadetu programmā un uz kuriem regulāri 25 kadeti iziet, kā saka Aleksandrs, *super praksi*, nodrošinot kravu pārvadājumus starp Malaiziju, Austrāliju, Ķīnu, Japānu un Koreju.

– Jūsu kompānija strādā Baltijas reģionā, tāpēc labi pārredzat šo laukumu. Ko varat teikt, varbūt salīdzināt, ar kādu teorētisko zināšanu līmeni pie jums jūras praksē ierodas šo valstu jūrniecības iestāžu studenti?

Jeļena: – Nekādā gadījumā nevaram runāt par vienu vērtējumu, jo viss ir atkarīgs no katra cilvēka individuāli. Mums ir intervijas ar studentiem, kurās pārliecināties arī par viņu angļu valodas zināšanām, un ir savi kritēriji, pēc kuriem vērtējam, vai topošais speciālists mums ir piemērots vai ne. Ļoti bieži viedoklis par jauno cilvēku rodas kaut vai pēc tā, kā viņš attiecas pret dažādu prasību izpildi, cik savlaicīgi izdara visu, ko pirms došanās reisā no viņa prasā, piemēram, sagatavo dokumentu paketi, iziet ārstu komisiju, aizpilda to vai citu testu, ja nepieciešams, noformē ASV vīzu, vārdu sakot, kā izturas pret saviem pienākumiem. Lai gan tas, iespējams, ir subjektīvs vērtējums, tomēr arī tas raksturo

cilvēku. Ja runājam par studentu teorētiskajām zināšanām, par tām ir diezgan grūti spriest, bet gribētos gan ticēt: ja cilvēks izvēlējies studijas jūras akadēmijā, viņa mērķis ir iegūt labas teorētiskās zināšanas, ko varētu likt lietā savā praktiskajā darbā. Ir motivēti jauni cilvēki, kuru senči jau vairākās paaudzēs ir bijuši jūrnieki, un vēlos īpaši uzsvērt, ka ļoti atbalstām šādu dinastiju turpināšanos. No malas raugoties, šķiet, ka Latvijas un Lietuvas jūras akadēmijas dod līdzvērtīgu izglītību. Nevēlos iedziļināties atsevišķas mācību iestādes darbībā, jo mēs saņemam jau praktiski gatavus jūrniekus no visām trim Baltijas valstīm, bet mums ļoti svarīgi ir tas, kā kadeti nostrādās sešus prakses mēnešus, kādas būs atsauksmes par viņu darbu un spējām, un tieši tam būs izšķirošā nozīme secinājumam, vai attiecīgais jaunais cilvēks ir savā vietā. Visbiežāk kadetus ņemam praksē pēc trešā kursa, ko lielā mērā nosaka kompānijas politika un konvencijas prasības, kas attiecas uz vecuma ierobežojumu.

Mūs neinteresē ņemt praksē studentus vien tāpēc, lai viņi veiktu tikai kādus palīgdarbus, piemēram, kaut ko mazgātu, tīrītu vai skrāpētu, jo mūsu kompānijas kadetu programmas mērķis ir jauno speciālistu profesionālā izaugsme, ja tā var teikt, katra jaunā speciālista pašizaugsme. Mums ir svarīgi, lai tie, kas pie mums atnāk praksē, pēc sešiem mēnešiem saņem labu

vērtējumu un raksturojumu, kas pēc izglītības diploma saņemšanas ļautu viņiem atgriezties mūsu kompānijā, lai dotos jūrā jau junior kvalifikācijā. Aptuveni mēnesi viņi strādā šajā statusā, un, ja viss noris sekmīgi, pēc mēneša juniori uz tā paša kuģa tiek paaugstināti virsnieka amatā – par kapteiņa trešo palīgu vai ceturto mehāniķi. Bet tas notiek vien tad, ja jaunais speciālists ir pierādījis, ka gan profesionāli, gan psiholoģiski ir gatavs jaunajam izaicinājumam. Pēdējo desmit gadu laikā apmēram astoņdesmit procenti mūsu jūras virsnieku ir sākuši pie mums kā kadeti, jo kompānijas politika ir dot izaugsmes iespējas mūsu pašu jauniešiem speciālistiem, un mūsu uzdevums ir iepotēt viņiem kompānijas kvalitātes standartus, vērtības, specifiku, lai viņos iemānotu kompānijas gars.

Aleksandrs: – Ar nožēlu jāatzīst, ka ir arī gadījumi, kad cilvēki neiztur un aiziet ne tikai no mūsu kompānijas, bet vispār no darba jūrā, jo realitāte nesakrīt ar priekšstatu par profesiju. Viena lieta ir simulatoros izspēlēt situācijas un redzēt kuģus, kad tie stāv ostā, bet pavisam cita, kad sākas reālais darbs jūrā. Tomēr lielais vairākums paliek un veido veiksmīgu karjeru. Esam lepnī, ka vairākums jūrniece, kuri strādā caur mūsu kruingu, ir jūras virsnieki, bet, piemēram, tankkuģu flotē tieši mūsu jūrniece ir tas mugurkauls, uz kura turas šī flote. Tāpat pie mums izaugušajiem jūras virsniekiem ļoti bieži tiek uzticēts vadīt jaunbūvētos kuģus.

Milzīga pateicība Jūras administrācijai, Jūrniece reģistram un tā vadītājam Jāzepam Spridzānam, jo, pateicoties tam, ka Jūras administrācija ieguldīja milzu pūles un enerģiju, Latvijai ir izdevies noslēgt līgumu ar Koreju par to, ka tur tiek atzīts mūsu jūrniece diploms, kas ļauj mūsu jūrniece strādāt uz kuģiem zem Korejas karoga. Mūsu sadarbības partneris ir viena no lielākajām Korejas kuģošanas kompānijām "Sina-kor", kuras floti nodrošinām ar kuģu virsniekiem no Latvijas, jo citu valstu jūras virsnieki tur strādāt nevar.

Nav daudz tādu valstu, kurām būtu izdevies panākt šādu atzišanu no Korejas puses, tāpēc īpaši vēlos uzsvērt, cik veiksmīgi varam strādāt,

pateicoties tādai simbiozei ar Jūras administrāciju.

– Tas, protams, ir lielisks novērtējums institūcijai, kas mūsu valstī uzrauga jūrnieceības procesu atbilstību starptautiskajām prasībām un standartiem, vēl jo vairāk, ja to saka tie, kuri ir pakļauti regulārām pārbaudēm.

Aleksandrs: – Ikvienā forumā, kurā man nākas piedalīties, vienmēr uzsveru, ka, pateicoties Jūras administrācijas sakārtotajai sistēmai, par Latvijas jūrniece kompetences novērtēšanu, dokumentu autentiskumu un visu citu nav ne mazāko šaubu. Es pat domāju, ka mūsu Jūras administrācija ir labs piemērs tādām vecās Eiropas valstīm kā Nīderlande, Vācija un vēl daudzas citas.

Jeļena: – No savas puses varu piebilst, ka Jūras administrācijas attieksme ir ideāla, visi jautājumi tiek risināti operatīvi un kompetenti.

Aleksandrs: – Viena no lielākajām problēmām Covid-19 apstākļos ir dokumentu derīguma termiņa pagarināšana jūrniece. Pateicoties Jūrniece reģistram, mums operatīvi izdevās atrisināt jautājumu, kad kuģis bija pie Āfrikas krastiem un vajadzēja pagarināt diplomus trīs dienas pirms to derīguma termiņa beigām. Ticiet man, mēs lieliski zinām, ar kādām problēmām nākas saskarties mūsu kolēģiem, piemēram, Sanktpēterburgā, kad viss ir slēgts un neviens neko nedara, lai risinātu jautājumu, bet Latvijā viss darbojas kā labs pulksteņa mehānisms, un

UZZIŅAI

Ar jūrniece darbā iekārtošanu Latvijā nodarbojas 53 licencētas kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijas, un Latvijas jūrniece skaita ziņā desmit lielākie komersanti ir "LSC Shipmanagement", "Hanza Jūras menedžments", "Lat.B.G.I.", "Anglo-Eastern (UK) Limited" filiāle Latvijā, "LAPA Ltd", "CSM Baltija", "Ultramarin", "Astor Shipmanagement", "Interiorient Navigation (Latvia) Co. Ltd" un "BSM Crew Service Centre (Latvia)". Lielākā daļa šo komersantu ir apvienojušies Latvijas kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijā. Latvijas kruinga kompānijas apkalpo ne tikai Latvijas, bet arī citu valstu jūrniece, iekārtojot tos darbā uz dažādu valstu kuģiem.

jūrnieceības nozare Latvijā tiešām ir līmenī un strādā labi.

Jūrniece reģistra veiktā jūrniece darbā iekārtošanas komersantu licencēšana un uzraudzība ir ļoti svarīga Jūras administrācijas darbības sastāvdaļa, jo Latvijai kā ES dalībvalstij un dažādu starptautisko jūrnieceības konvenciju dalībvalstij jānodrošina, lai šīs kompānijas īsteno godīgu un drošu atbilstoši kvalificētu jūrniece darbā iekārtošanu uz kuģiem saskaņā ar saistošajiem nacionālajiem un starptautiskajiem normatīvajiem aktiem.

– Kā jūs raksturotu, kāds ir Latvijas kruings?

Aleksandrs: – Ļoti augstā līmenī, kas, no vienas puses, protams, ir problēma, jo jūtam spēcīgu konkurenci, bet, no otras puses, liek mums strādāt daudz labāk. Visu cieņu kolēģiem, viņi ir īsti profesionāļi, ar kuriem kopīgi risinām dažādus jautājumus, esam personīgi pazīstami, tāpēc Latvijas kruinga valda veselīga atmosfēra. Man ir ar ko salīdzināt, jo lieliski redzu, kā kruinga lietas tiek kārtotas Sanktpēterburgā, Novorosijskā vai Odesā. Runāsim atklāti, pie mums nav nekādas korupcijas, un, piemēram, ukraiņi ļoti vēlas strādāt caur mūsu kruingu, jo pie viņiem korupcija ir neizbēgama. Latvijas kruingu ļoti stingri uzrauga Jūras administrācija, viendienīši sietam cauri netiek, tāpēc kruinga strādā tikai profesionāļi. Visi mūsu gruziņu un ukraiņu jūrniece ir Latvijas Tirdzniecības flotes jūrniece arodbiedrības biedri, jo diemžēl šajās valstīs kruings un korupcija ir sinonīmi, kas iet roku rokā.

Jeļena un Aleksandrs ir jūras cilvēki. Jeļenas tēvs un vecaistēvs ir bijuši jūrniece, Aleksandrs pats gājis jūrā, tāpēc viņi lieliski zina, kāds ir jūrniece darbs un jūrniece dzīve. "Jūrniece ir īpaši cilvēki, jūras dvesmas apņemti, tāpēc gribētos jauniešiem novēlēt, lai viņi mācās no pieredzējušajiem jūrniece izturību, spēju pieņemt lēmumus un meklēt izeju no jebkuras situācijas," saka Jeļena, bet Aleksandrs piebilst: "Un visu mūžu turpināt izglītoties, un ne jau tikai tāpēc, ka tas ir vajadzīgs veiksmīgai karjerai, bet arī tāpēc, ka tas ir nepieciešams pašam cilvēkam."

Anita Freiberga

Visticamāk, esam ceļā uz jaunu apkalpju maiņas krīzi

“Danica Maritime Services” direktors Henriks Jensens, analizējot Covid-19 pandēmijas ietekmētās apkalpju izmaksas, brīdina kuģu operatorus, ka katra apkalpes maiņa varētu papildus izmaksāt vēl aptuveni 2000 ASV dolāru, kas ir uz pusi vairāk nekā iepriekšējos gados. Operatoriem tas būtu jāņem vērā, plānojot izmaksas.

H. Jensens: “Veicot aprēķinus, ņēmām vērā, ka ievērojami pieaugušas lidojumu cenas, arī to, ka daudzviet pasaulē lidojumus joprojām grūti rezervēt, jo ir samazināts reisu skaits, tāpat atcelta pēdējā brīža biļešu iegāde un atteikšanās no lidojuma. Mūsu analīze ietver arī kuģu novirzes no grafika un kavēšanās izmaksas, ja kuģis jānovirza uz citu ostu, kur atļauta apkalpes maiņa. Par laimi, pēdējā laikā arvien vairāk ostu ir atvērtas apkalpju maiņai, tāpēc kuģu novirzes, lai mainītu apkalpi, pašlaik vairs nav tik bieži nepieciešamas.

Esam izskatījuši papildu izmaksas, ko rada Covid-19 pandēmijas dēļ ieviestie ierobežojumi, un varam teikt, ka viena kuģa darbinieka noma vidēji izmaksā aptuveni divus tūkstošus ASV dolāru, tāpat par viena apkalpes locekļa noma (uz no kuģa) ir papildus jāērķinās ar četriem tūkstošiem dolāru.”

Jensens arī precizē, ka skaitlis iegūts, par pamatu ņemot 1276 apkalpes locekļu maiņu pasaules tirdzniecības flotē, ko “Danica Maritime Services” veica no 2020. gada marta līdz septembrim.

“Pirmajā pusgadā mūsu izmaksas nepārsniedza plānoto budžetu, jo pieaugušas izmaksas par viena apkalpes locekļa maiņu līdzsvaroja samazinātais maiņu biežums. Bet tā kā, piemēram, beramkravu kuģim ar Austrumeiropas un Filipīnu jūrnikiem ir aptuveni 40 apkalpes locekļu maiņas gadā, tagad papildus būs jāērķinās ar 80 tūkstošiem, neskatoties uz to, ka maiņa joprojām bieži vien nevar notikt laikus un faktiskais apkalpes maiņu skaits būs mazāks,” skaidro Jensens. “Lielā mērā pateicoties tam, ka jūrniki

Heinrihs Jensens.



tika pasludināti par “galvenajiem darbiniekiem”, 2020. gada vasaras mēnešos varējām atsākt apkalpju maiņu, kas tomēr joprojām nav tik vienkārši izdarāma un kļuvusi par nopietnu izaicinājumu. “Danica Maritime Services” biroja darbinieki ir strādājuši garas stundas, lai atrisinātu ceļojuma problēmas un nogādātu jūrniekus mājās vai uz kuģa. Piedevām jāņem vērā, ka pastāvīgi mainās ierobežojumi, viesnīcu, vīzu, tranzīta noteikumi un medicīnisko pārbaudu prasības, tāpēc apkalpes maiņas plānošana un izpilde var aizņemt divas trīs reizes ilgāku laiku nekā normālos apstākļos.”

Prognozes liecina, ka 2021. gada pirmajā pusē situācija nemainīsies. Covid-19 pandēmijas dēļ, kas ierobežo jūrnieku repatriāciju, visa apkalpes plānošanas sistēma tiek iznīcināta. Lai atjaunotu regulāru apkalpes maiņas sistēmu, kuģu īpašniekiem un kruinga kompānijām būs vajadzīgs ilgs laiks un lielas pūles, tāpat arī būs nepieciešama starptautiskās sabiedrības un valdību līdzdalība.

H. Jensens: “Šī ir visas nozares problēma, ar to saskaras visi kuģu operatori visā pasaulē. Protams, ir

joti grūti pilnībā prognozēt papildu izmaksas, ar kurām būs jāērķinās 2021. gadā, taču būtu saprātīgi apzināties, ka šī globālā situācija saglabāsies vēl ilgu laiku, tāpēc vajadzētu atvēlēt pietiekami lielus līdzekļus, lai nomainītu apkalpes, kad vien tas ir nepieciešams un iespējams.”

Jensena vārdus apliecina jauni Covid-19 uzliesmojumi pasaulē un jauna vīrusa paveida izplatīšanās, tāpēc atkal tiek slēgtas robežas, noteikti jauni ierobežojumi, un apkalpju maiņa atkal kļūst arvien problemātiskāka, piedevām arī ostas uzliek lielus ierobežojumus. Henriks Jensens brīdina: “Uzskatu, ka esam tikpat sliktā situācijā kā pagājušā gada pavasarī. Visticamāk, esam ceļā uz jaunu apkalpju maiņas krīzi.”

Reaģējot uz infekcijas straujo izplatību pasaulē, valdības īsteno papildu pasākumus, arī nosaka ceļošanas ierobežojumus. Lai gan šie pasākumi ir saprotami un balstīti uz speciālistu ieteikumiem, kuru mērķis ir nodrošināt savu iedzīvotāju aizsardzību, tie saistībā ar apkalpju maiņu rada loģistikas problēmas. Piemēram, prasība veikt Covid-19 testus noteiktā laikā pirms lidojuma ne vienmēr ir viegli izpildāma, un situācija lielā mērā ir atkarīga no



tā, kur notiek apkalpes maiņa. Var gadīties, ka pārbaudi nav iespējams veikt noteiktajā laikā, tāpat var nebūt pieejamas naktsmitnes, kurās izolēt apkalpes locekļus, kamēr viņi gaida rezultātus.

Jensens norāda, ka jaunās koronavīrusa mutācijas rada lielāku apdraudējumu jūrniekiem un kuģiem. "Jaunie infekcijas paveidi rada lielāku risku, ka apkalpes loceklis var būt inficēts ceļā uz kuģi un var pārnest infekciju kuģa biedriem. Īpašas bažas rada tas, ka lidojuma laikā jūrnieks ir spiests daudzas stundas pavadīt noslēgtā telpā kopā ar lielu skaitu cilvēku. Protams, pastāv iespēja nomāt lidmašīnu, bet tas var būt ekonomiski izdevīgi tikai tad, ja liels skaits jūrnieku lido uz vienu galamērķi, kas parasti gan nenotiek," saka Jensens. "Viens vai vairāki ar Covid-19 inficēti jūrnieki uz kuģa ir ļoti nopietna problēma, jo tur nav pieejama pietiekama medicīniskā aprūpe, īpaši nopietnas saslimšanas gadījumā. Paredzēt visus riskus, lai mazinātu inficēšanās iespējas, ir ļoti grūti, tāpēc dažkārt nākas atteikties no apkalpes maiņas plāna, ja tas saistīts ar ilgu laiku ceļā vai augsta riska teritoriju."

Stingra IMO apkalpju maiņas protokola ieviešana valstu noteikumu vietā varētu uzlabot situāciju, taču Jensens nav optimistiski noskaņots, ka tas šobrīd būtu optimāls risinājums.

H. Jensens: "Lai gan es novērtēju un atbalstu starptautisko sadarbību un pūles, kas ieguldītas šā izcilā protokola izveidē, diemžēl jāatzīst, ka tas ir tikai sapnis, jo realitātē IMO protokolam pāri stāv katras valsts pieņemtie noteikumi, kā arī aviokompāniju noteikumi attiecībā uz tranzīta pasažieriem. Nedomāju, ka šajā ziņā kaut kas varētu mainīties, jo situācijā, kad ikvienas valsts veselības dienestam ir jātiek galā ar pieaugošu pacientu skaitu, tikai loģiski, ka tiek noteikti plaši un stingri ierobežojumi. Lai cik skumji tas būtu, mums jāsaprot, ka tad, kad katru minūti no Covid-19 mirst kāds valsts pilsonis, saujiņa jūrnieku, kas palikusi uz kuģa, nebūs galvenā prioritāte. Visticamāk, situācija uzlabosies tikai tad, kad visā pasaulē sāks darboties vakcinācijas programmas." ■

Izmantota DMS informācija

Fraktētāji diskriminē jūrnieku tiesības

2021. gada janvāra sākumā uz kompānijas MSC kuģa "Anastasia" kāds Indijas jūrnieks mēģināja izdarīt pašnāvību. To viņš darīja, izmisuma dzīts, jo kopš 2020. gada jūnija, kad bija beidzies viņa 4+1 mēneša kontrakts, jūrnieks joprojām nevarēja norakstīties krastā un atgriezties pie ģimenes. Viņa kontrakts tika pagarināts līdz 13 mēnešiem, bet bija jau pagājuši 17 mēneši, un cilvēka nervi neizturēja.

Četrdesmit septiņus gadus vecais jūrnieks līdz decembra beigām bija izmēģinājis visu, lai saņemtu atļauju doties krastā, un, to nesāņēmis, spēra šo izmisuma pilno soli. Jūrnieka psiholoģisko stāvokli vēl vairāk iedragāja ziņa par to, ka viņa sieva un divi dēli ir saslimuši ar Covid-19. Jūrnieku no nāves paguva izglābt kuģa virsnieks, kurš laimīgas sakritības dēļ īstajā laikā atradās istajā vietā.

Neapskaužamā situācijā nonākuši divi kompānijai MSC piederošie kuģi – "Anastasia" un "Jag Anand", kas ielgušā tirdzniecības kara un diplomātiskās spriedzes dēļ starp Indiju un Ķīnu nevar izkraut ogles un veikt apkalpju maiņu. Indijas un Ķīnas konflikti ir radījis smagas sekas un zaudējumus.

"Anastasia" un "Jag Anand" ir tikai divi no aptuveni 70 kuģiem ar Austrālijas ogļēm, kas noenkuroti pie Ķīnas ostām. Arī uz tiem ir līdzīga humānā krīze, kad skarta jūrnieku labklājība. Tā, piemēram, uz kāda MSC kuģa 2020. gada septembrī notika traģisks incidents – tika nogalināts apkalpes loceklis. Lielās darba slodzes dēļ apkalpēs pieaug spriedze, savu dara nogurums, arvien asāk

sāk izpausties kultūras un etniskās atšķirības.

2021. gada 4. janvārī kuģis "Anastasia" jau 151. dienu atradās Caofeidjaņas ostā, bet "Jag Anand" 207. dienu Jingtangas ostā, kur tie nevarēja izkraut kravu un veikt apkalpes maiņu, kā rezultātā uz daudziem mēnešiem bez iespējas nomainīties tur iestrēguši 39 Indijas jūrnieki, bet viņu ģimenes palikušas bez iztikas un nespēj saņemt palīdzī-



bu. Ja "Anastasia" mēģinātu atstāt ostu, kuģis tiktu arestēts, savukārt Ķīnas varas iestādes apgalvo, ka "Jag Anand" var brīvi doties prom no ostas, taču to darīt neļaujot kuģa operators. Diemžēl "Jag Anand" ir pārgājis no viena operatora pie cita, un tagad neviens nevēlas uzņemties atbildību nedz par zaudējumiem sakarā ar kravu, nedz par kuģa apkalpi. Tas, ka fraktētāji nedod atļauju kuģiem pamest ostu, padara situāciju ārkārtīgi sarežģītu.

Lai gan "Anastasia" un vēl daudzi citi kuģi pieder kompānijai MSC, tie



▶▶▶ 23. lpp.

lielākoties ir reģistrēti zem Panamas vai cita ērtā karoga. Starptautiskajā jūrniecības sabiedrībā un nozares profesionālajās organizācijās norisinās diezgan karstas diskusijas kuģu karoga jautājumā. Īpaši tiek norādīts uz jūrnieku neaizsargātību uz šiem kuģiem. Jau 2017. gadā ērtie kuģu reģistri tika aicināti pārskatīt riskus, kas apdraud cilvēktiesības un kultūvē rasismu.

Šo kuģu ienākšana Ziemeļķīnas ostās sakrita ar nesaskaņām starp Ķīnu un Austrāliju, Ķīna aizliedza importēt ogles no Austrālijas, kā iemeslu minot Covid-19 ierobežojumus. Tomēr, neskatoties uz ierobežojumiem, kuģiem no citām valstīm, piemēram, Krievijas, Kanādas un Eiropas, ogļu kravas ir atļauts izkraut. Austrālijas federālā valdība ir mudinājusi Ķīnu izturēties godīgi pret kuģniecības kompānijām un apkalpēm, bet Ķīna to nav respektējusi.

"Anastasia" un "Jang Anand" jūrnieki attiecīgi 18 un 20 mēnešus nav spēruši kāju uz sauszemes, un tas ir vēl sliktāk, nekā atrasties cietumā. Tāpat jūrniekiem nav pieejama medicīniskā aprūpe, piedevām daudzi pa šo laiku ir piedzīvojuši dažādus satricinājumus. Vienam jūrniekam mirusi māte, kuģa kapteinim Erasmo Alvaresam no Covid-19 mirusi sievasmāte, viens apkalpes loceklis vēl nav redzējis savu jaunpiedzimušo meitu.

Kompānija MSC jau kopš 2020. gada jūnija ir centusies panākt apkalpju maiņu, nodrošinot šo iespēju Manilā, Honkongā vai Singapurā, tomēr fraktētāji tam nav piekrituši. MSC pauž sašutumu par fraktētāju rīcību, bloķējot apkalpju maiņu, ko negatīvi ietekmē neatrisinātais jautājums par beramkravu tirdzniecību starp Ķīnu un Austrāliju. Līdzīga situācija veidojas arī uz citu kompāniju kuģiem. MSC ar pieprasījumu risināt situāciju ir vērsusies ANO un citās starptautiskajās organizācijās. Situācija saasinās jau kopš 2020. gada vidus, kad tika kavēta jūrnieku repatriācija, bet īpaši tā samilza pēc tam, kad fraktētāji sāka diskriminēt jūrniekus pēc viņu etniskās piederības, diktējot kuģu īpašniekiem, kurus ņemt vai neņemt darbā.

Arī jūrnieku arodbiedrība cenšas risināt problēmu

"The Maritime Union of India" (MUI) ģenerālsekretārs, ITF Āzijas un Klusā okeāna reģiona valstu jūrnieku arodbiedrības valdes priekšsēdētāja vietnieks un ITF valdes loceklis Abdulgani Y. Serangs norāda, ka MUI un ITF jau vairākus mēnešus cenšas aktualizēt jautājumu par jūrnieku repatriāciju.



"Uz kuģa ir humānā krīze, apkalpe ir nogurusi, jūrnieki ir fiziski izsmelti, viņiem steidzami nepieciešama palīdzība," sacīja Serangs. "Kuģa īpašnieks līdz šim nesekmīgi cenšas panākt kravas izkraušanu, tāpat arī ir piedāvājis fraktēt avioreisu, lai veiktu apkalpes maiņu. Arī Indijas valdība cenšas palīdzēt glābt situāciju un nogādāt jūrniekus mājās, taču visi centieni atrisināt problēmu nonākuši strupceļā.

Mēs piedāvājam variantu: ja apkalpes maiņa nav iespējama, vismaz atļaut izkraut kravu, lai kuģis varētu doties uz citu ostu, kur būtu iespējama apkalpes maiņa. Lai kāds būtu iemesls šim strupceļam, mēs aicinām visas valdības atlikt strīdus, lai palīdzētu jūrniekiem nokļūt mājās un uz kuģa nomainīt komandu."

"Jag Anand" apkalpe jau 15 mēnešus bija uz kuģa, kad kuģis uzņēma ogles Austrālijā. Tagad saspīlēto starpvalstu attiecību dēļ jūrnieki atrodas bezizejas situācijā, kas parāda nesakārtoto jūras darbaspēka jautājumu ne tikai ārkārtas situācijās, bet arī gadījumos, kad izceļas politiski un ekonomiski konflikti valstu starpā. Lai gan pieņemtas starptautiskas konvencijas, kurām pēc loģikas vajadzētu reglamentēt jautājumus, kas attiecas ne tikai uz jūrnieku darbu, bet arī uz kuģošanas drošību, reālā situācija parāda, ka tās ir bezspēcīgas risināt pat apkalpju maiņas problēmas.

Visām valstīm, neatkarīgi no tā, vai tās ir karoga valstis, ostas valstis

vai jūrnieku mītnes valstis, ir jānoliek malā savas spēlītes, ambīcijas un konflikti, lai sekmīgi risinātu jūrnieku darba jautājumus un šajā konkrētajā gadījumā palīdzētu nogurušos jūrniekus nogādāt mājās. Taču šis incidents ar Indijas jūrniekiem izgaismo kopējo situāciju jūrnieku darba tirgū, kad pirmajā vietā tiek likts viss cits, tikai ne jūrnieks. Valdības noteiktie ierobežojumi un koordinācijas trūkums starp dažādām valsts aģentūrām joprojām ir galvenais šķērslis apkalpju maiņai," satraukumu par situāciju puda ITF koordinators Fabricio Barselona.

IMO atzīst situācijas nopietnību

Covid-19 risks tiešām ir augsts, tāpēc ir attaisnojami visi stingrie drošības pasākumi, tomēr nav īsta pamatojama atteikumam apstrādāt kravu, lai gan ir aizpildīti un iesniegti visi dokumenti, kas apliecina, ka uz kuģa nav ar Covid-19 inficētu jūrnieku.

IMO ģenerālsekretārs K. Lims paudis viedokli, ka fraktētāju noteiktie apkalpju maiņas aizliegumi vēl vairāk saasina jau tā samilzušo apkalpju maiņas krīzi un apdraud kuģošanas drošību.

Atsevišķi fraktētāji noteikuši, ka nav pieļaujama apkalpes maiņa, kamēr fraktētāja krava ir uz kuģa, un pat neļauj novirzīt kuģi uz citu ostu, kur maiņa būtu iespējama. Tieši par šādu satraucošu situāciju jau kopš 2020. gada vidus ir informēta arī IMO Jūrnieku krīzes rīcības grupa (SCAT).

IMO ir oficiāli atbalstījusi IMO ģenerālsekretāra parakstīto apkārtrakstu, kurā viņš aicina fraktētājus atturēties no prasības nepieļaut apkalpes maiņu un aicina kuģu īpašniekus un operatorus nepakļauties šai prasībai.

"Šāda klauzula vēl jo vairāk pastiprina jūrnieku garīgās veselības problēmas un vairo fizisko nogurumu, grauj MLC konvencijas prasību izpildi, apdraud kuģošanas drošību," puda K. Lims, piebilstot, ka jāizmanto visas alternatīvu līgumu iespējas, kas pandēmijas laikā ļauj veikt apkalpes maiņu. "Lai atrisinātu apkalpju maiņas krīzi, kas joprojām rada arī humāno krīzi, ir nepieciešama visu ieinteresēto pušu iesaistīšanās.



IMO ģenerālsekretārs K. Lims.

Steidzami jānovērš prakse, kas kavē kuģu apkalpju drošu un regulāru maiņu, apdraud kuģošanas drošību un kravu nepārtrauktu plūsmu globālajās piegādes ķēdēs."

Problēma nav radusies tikai tagad

Kuģošanas bizness ir ļoti sarežģīts, jo tajā ir iesaistītas daudzas ieinteresētās puses: kuģu īpašnieki, preču pārdevēji un pircēji, kuģošanas aģenti, fraktētāji un apakšfraktētāji, karoga valstis, vēl un vēl daudzi citi, un šeit nereti ūdeņi patiešām var kļūt duļķaini. Problēmas attiecībās starp kuģu īpašniekiem un fraktētājiem nav radušās vakar vai šodien, kuģu īpašnieki jau ilgu laiku ir spiesti izdabāt fraktētājiem un rēķināties ar viņu diktētajiem noteikumiem, tai skaitā arī attiecībā uz apkalpju nacionālo sastāvu. Covid-19 apstākļos jo īpaši tiek izvirzīta prasība ņemt darbā jūrniekus no valstīm ar labāku veselības aprūpi un drošākiem veselības stāvokli apliecināšiem dokumentiem. Šodienas realitāte ir tāda, ka jūrnieka darba un karjeras iespējas var izšķirt ne tikai viņa izglītība un pieredze, noteicoša var būt nacionālā piederība un reģions, no kura nāk attiecīgais jūrnieks. Dienvidaustrumāzijas valstis tiek uzskatītas par "toksiskām". Ja beramkravu kuģis apkalpi mainījis kādā no šīm valstīm, jūrnieki apriori tiek uzskatīti par "toksiskiem" un kuģim nākas ievērot 14 dienu karantīnu. Protams, šāda attieksme nav gluži

bez pamata, jo diemžēl ir incidenti, kad bijuši viltoti jūrnieku Covid-19 dokumenti, un jūrnieki, kuri liecināja, ka ir Covid-19 negatīvi, izrādījās pozitīvi.

Tomēr satraukums par fraktētāju visatļautību vērsas plašumā. 2020. gada nogalē "The Sustainable Shipping Initiative" (SSI) un "The Institute for Human Rights and Business" (IHRB) paziņoja, ka sāk jaunu projektu, koncentrējoties uz jūrnieku darba tiesībām un cilvēktiesībām, lai izstrādātu rīcības kodeksu fraktētājiem un ceļvedi tādu sistēmisku problēmu risināšanai, kas jūrniekiem rada cilvēktiesību riskus. Viens no lielākajiem riskiem, kas šobrīd pastāv kuģošanas biznesā, ir milzīgā plaša starp deklarēto starptautisko jūrniecības politiku un reālo jūras praksi, tātad nesakritība starp vārdiem un darbiem. Projekta īstenošanai izvirzījuši uzdevumu aizsargāt un cienīt jūrnieku tiesības, akcentējot, kā tās ir tikušas pārkāptas, kad Covid-19 pandēmijas dēļ vairāk nekā 400 tūkstoši jūrnieku ir bijuši iesprūduši uz kuģiem vien tāpēc, ka civilizēti nevarēja atrisināt apkalpju maiņas problēmu, par ko liela atbildības daļa jāuzņemas tieši kuģu fraktētājiem. Tāpēc, izstrādājot nozares rīcības kodeksu dalībniekiem, kas savienoti kopīgā kuģošanas vērtību sistēmā, šajā projektā tieši fraktētājiem ierādīta svarīga loma, aicinot fraktētājus, kuģu īpašniekus un operatorus strādāt kopā, lai panāktu pozitīvas pārmaiņas.

SSI izpilddirektors A. Stīvens: "Jūrnieku darba tiesību un cilvēktiesību ievērošana starptautiskajā jūras kravu pārvadājumu tirgū ir galvenais atskaite punkts ceļā uz ilgtspējīgu kuģošanu. Mēs ļoti ticam, ka šī

A. Stīvens.



biznesa caurskatāmība būs tā, kas veicinās pozitīvas pārmaiņas, un ar šo darbu mēs vēlamies pozitīvi ietekmēt fraktētāju rīcību un atbildību, lai nozares darbība atbilstu stingrām cilvēktiesību aizsardzības normām."

IHRB izpilddirektora vietnieks F. House: "Tas, ka Covid-19 ierobežojumu dēļ uz starptautiskās tirdzniecības kuģiem bija iesprostoti vairāk nekā 400 tūkstoši jūrnieku, kā nekad agrāk saasināja uzmanību uz cilvēktiesību riskiem kuģošanas nozarē. IHRB atzinīgi vērtē iespēju sadarboties ar SSI un tās biedriem, paceļot augstāk latiņu, lai starptautisko cilvēktiesību standartu ievērošana kļūtu par ikdienas praksi uzņēmējdarbībā. Šāda mēroga rīcības kodekss, kas noteiks kuģu īpašnieku un operatoru pienākumus cilvēktiesību jomā, palīdzēs mazināt konkurenci, kā arī ļaus kravu īpašniekiem un investoriem izdarīt apzinātāku izvēli, ar kuriem partneriem veikt kopīgus darījumus."

Kamēr viss vēl pa vecam

Kamēr jau pieminētais SSI un IHRB jaunais projekts un jaunās iniciatīvas vēl tikai sper pirmos soļus, lai mēģinātu novērst cilvēktiesību pārkāpumus, starptautiskajā kuģošanas biznesā viss vēl turpina ritēt pa vecam, un, protams, Covid-19 pandēmijas situācija pasaulē nav labākais laiks, kas varētu veicināt pozitīvas pārmaiņas.

2020. gada martā, kad Covid-19 izplatība acīmredzami kļuva globāla, vairākumam jūrnieku nebija ne jausmas, kad viņi varēs dosies mājās. Lai glābtu dzīvības uz sauszemes, praktiski tika apturēta ekonomika, bet pasaules ekonomikas saglabāšana uz kuģošanas rēķina bija prioritāte pār jūrnieku cilvēktiesību aizsardzību.

"Fiziski pārlieku noguruši un garīgi iztukšoti jūrnieki tiek aicināti turpināt darbu uz kuģiem," teikts IMO ģenerālsekretāra K. Lima paziņojumā.

"Daudzi jūrnieki bez pārtraukuma ir bijuši jūrā 17 un vairāk mēnešus, krietni pēc 11 mēnešu termiņa, kas noteikts MLC konvencijā," bija teikts IMO 2020. gada septembra ziņojumā. "Tas ir nepiedodami, ka aptuveni 400 tūkstoši jūrnieku nevar realizēt savas tiesības."

►►► 25. lpp.

Jūrnieku laimes indekss, ko 2021. gada sākumā publicēja "Misija jūrniekiem", norāda uz rasisma un citām problēmām, piemēram, krasta atvaļinājuma trūkumu.

IMO un citas starptautiskās institūcijas ik dienas saņem signālus, kas norāda uz rasismu pasaules kuģniecības nozarē, jo lielākā daļa uz kuģiem iestrēgušo jūrnieku joprojām ir no Āzijas reģiona jaunattīstības valstīm. Tas, ka Āzijas reģions piedāvā lētu darbaspēku rietumu kuģniecības gigantiem, ļauj izdevīgi nodarbināt šos cilvēkus uz kuģiem zemu atalgojuma darbos un ignorējot viņu cilvēktiesības.

"No 400 tūkstošiem jūrnieku, kurus joprojām ietekmē Covid-19 ierobežojumi, lielākā daļa ir no Filipīnām, Ķīnas, Indijas un Indonēzijas," teikts ITF ziņojumā.

Daudzi Āzijas, un ne tikai, jūrnieki joprojām atrodas neapskaužamā situācijā, nespējot atgriezties mājās, kamēr sistēmiskā nevērtība un rasisms turpinās. Lūk, daži stāsti.

Vivins Rohans Širi parakstīja deviņu mēnešu līgumu ar Dānijas kuģošanas gigantu "Maersk" par darbu uz kravas kuģa "Maersk Taikung" un 2019. gada 9. novembrī savā dzimtajā pilsētā Mumbajā uzkāpa uz kuģa. Pēc deviņiem mēnešiem viņam no reisa bija jāatgriežas šajā pašā ostā, bet Covid-19 visus plānus mainīja. "Zināju, ka būšu mājās pēc deviņiem mēnešiem, bet mēs neparedzējām, ka uzņāks koronavīrusa pandēmija," viņš teica.

Lai gan Širi no reisa vajadzēja atgriezties 2020. gada jūlijā, spert kāju uz dzimtās zemes viņam izdevās tikai novembrī, un ceļš mājup bija negaidītu pavērsienu pilns. Kad jūlijā viņa kuģis piestāja netālu no Honkongas un radās pirmā izdevība jūrniekiem nokļūt krastā, to varēja izdarīt tikai tie, kuri bija pirmie pieteikušies. Širi nebija starp viņiem, tomēr izprata situāciju un vēlāk komentēja: "Visa pasaule bija slēgta, un mēs turpinājām darbu. Kuģi neapstājās, mēs apzinājāmies savu lomu un to, cik svarīgi esam pasaules ekonomikā."

Kad 29. septembrī kuģis atgriezās Honkongā, Širi beidzot radās iespēja norakstīties krastā. "Biju satraukts

un sāku kravāt somas," viņš stāsta. "Taču kuģis ostā bija ieradies agri no rīta, bet avioreiss ar maiņas apkalpi aizkavējās. Tā kā kuģim tikai uz īsu brīdi atļāva piestāt Honkongā, maiņas apkalpi neizdevās sagaidīt, un tā nu iznāca, ka somas biju par velti kravājis."

Pēc tam "Maersk Taikung" devās ceļā uz Āfriku. Kaut kur Indijas okeānā Širi uzzināja, ka 69 gadus vecā māte inficējusies ar Covid-19. Viņš bija izmisis un bezspēcīgs. Bija 25. septembris, kuģim vajadzēja vēl divas dienas, lai sasniegtu Maurīciju, bet iknedēļas reiss no Portluisas uz Mumbaju bija jau pēc dažām stundām. Tā bija trešā reize, kad Širi nevarēja izmantot iespēju atgriezties mājās.



4. novembrī viņam Durbanā, Dienvidāfrikā, beidzot izdevās pabeigt darba līgumu. 6. novembrī Mumbajā ielidoja lidmašīna no Durbanas, tad septiņas dienas karantīnā, un 13. novembrī viņš atkal apvienojās ar ģimeni. Viņa deviņu mēnešu līgums bija kļuvis par īstu pārbaudījumu.

67 gadus vecais indiešu jūrnieks Anops Kumars Vasvani, kura piecu mēnešu līgums tika pagarināts līdz deviņiem mēnešiem, žurnālistiem sacīja: "Man paveicās, jo mana kompānija izrādīja empātiju, bet ne visiem tā laimējās kā man. Ir kuģošanas kompānijas, kas savus



"Jag Anand" 23 apkalpes locekļi kopš 2020. gada jūnija atrodas uz kravas kuģa Jingtangas ostā Ķīnā. Te viņi ir sagaidījuši Jauno gadu un joprojām cer, ka pienāks arī mājās atgriešanās laiks.

darbniekus tur neziņā par jebkādam izmaiņām kuģu maršrutos un neko nesaka par iespējam norakstīties krastā. Man ir draugi, kuri strādā jūrā jau vairāk nekā gadu, un viņiem nav ne jausmas, kad varēs atgriezties mājās."

Termins "virs līguma" attiecas uz tādiem jūrniekiem kā Širi un viņam līdzīgie, kuri kuģo daudz ilgāk, nekā bija paredzēts līgumā.

Kas teicis, ka jūrnieki ir galvenie darba ņēmēji?

Daudzu valstu jūrnieki izsaka atbalstu politisko, ekonomisko un biznesa ambīciju gūstā esošajiem jūrniekiem. "Mēs esam solidāri ar to 70 kuģu jūrniekiem, kuri no Austrālijas ved ogles uz Ķīnu un kuriem nav atļauts izkraut kravu vai veikt apkalpes maiņu." Tādus un līdzīgus ierakstus var lasīt sociālajos tīklos.

ITF, protams, satraucas, ka daudzu valstu valdības ir atteikušās atzīt jūrniekus par svarīgākajiem darba ņēmējiem. "Joprojām valstis nav atzinušas tos par būtiskiem darba ņēmējiem. Jūrnieki ir tādā kā ķīlnieku lomā, jo ekonomika pasaulē lielā mērā tiek sildīta tieši uz viņu rēķina. Tas viss noved pie jūrnieku veselības traucējumiem un noguruma, kas var izraisīt nelaimes gadījumus. Tā ir bumba ar laika degli," teikts ITF apkārtkrastā. "Un arī fraktētāji nepadara jūrnieku dzīvi vieglāku, jo vispirms domā par savu biznesu, par katru cenu vēlas iekļauties grafikā, neņemot vērā jūrnieku cilvēktiesības."

Arī ANO ģenerālsēkretārs Antonio Gutērrešs ir aicinājis noteikt jūrniekus par galvenajiem darba ņēmējiem, lai atvieglotu nogurušo darba ņēmēju repatriāciju.

"IMO kopā ar citām ANO organizācijām ir veikusi neskaitāmus pasākumus, lai risinātu nopietnos jautājumus, kas radušies sakarā ar apkalpju maiņu, izraisot krīzi, un mēs turpināsim meklēt risinājumus, lai to izbeigtu," sacīja IMO ģenerālsēkretārs K. Lims. "Kā jau vairākkārt esmu uzsvēris, jūrnieki ir varoņi."

Diemžēl pašiem jūrniekiem tas ir mazs mierinājums.■

Sagatavoja Anita Freiberga

Ukrainas jūrnieki protestē pret korupciju

2020. gada beigās un 2021. gada sākumā Odesā, Hersonā, Kijevā un vēl citās Ukrainas pilsētās jūrnieki rīkoja protesta akcijas, pieprasot, lai jūrnieku apmācība un sertificēšana notiktu atbilstoši starptautiskajiem standartiem un lai tiktu pielikts punkts korupcijai, kas jūrniekus dzen izmisumā. Ja viņu teiktajā neieklausīsies, protestētāji draudēja bloķēt automaģistrāli Odesa – Kijeva. Sniedzot intervijas žurnālistiem, jūrnieki stāstīja, ka reizi piecos gados viņiem jāatjauno kvalifikācijas sertifikāti, bet Ukrainā to nav iespējams izdarīt bez kukuļa aptuveni triju līdz astoņu tūkstošu dolāru apmērā. Jūrnieki pauž viedokli, ka šāda sistēma spiež viņus meklēt darbu ārpus Ukrainas.



Kā ziņo informācijas aģentūra "Regnum", Ukrainas drošības dienesti aizturējuši jūrnieku, Hersona apgabalā iedzīvotāju un protesta akcijas dalībnieku, izvirzot apsūdzību, ka viņš no Krievijas slepenajiem dienestiem saņēmis uzdevumu destabilizēt situāciju valstī. Šāda attieksme pret protestētājiem liecina par Ukrainas varas struktūru nevērēšanos risināt korupcijas apkarošanas jautājumus.

"Reāli situācija ir tāda, ka neviens Ukrainas jūrnieks nevar saņemt nevienu dokumentu, ja nav devis kukuļi. Amatpersonas izliekas to neredzam. Secinājums ir tikai viens – viņu mērķis ir iznīcināt Ukrainas jūrniecību," viedokli pauda protesta akciju organizētāja Kristīne Kovaļa.

Jūrnieki pieprasa infrastruktūras ministra Vladislava Kriklija demisiju, jo uzskata, ka viņš vai nu nevēlas likvidēt korupciju, vai arī pats ir

ieinteresētā persona, kas gūst no tās labumu.

IMO jau 2020. gadā brīdināja Ukrainu, ka tā neievēro STCW konvencijas prasības, tāpēc Ukrainas jūrnieki var nonākt melnajā sarakstā, kas nozīmē, ka starptautiskajā tirdzniecības

flotē automātiski netiks atzīti viņu izglītības un kvalifikācijas dokumenti. IMO tāpat uzsver, ka Ukrainā likumdošanas līmenī nav sakārtota augstākā jūrniecības izglītība, nav attiecīgu kompetences dokumentu, kas ļautu Ukrainas jūrniekiem strādāt polārajos ūdeņos, kā arī Ukrainā nav izveidota institūcija, kas koordinētu dokumentu izsniegšanu jūrniekiem. Sakarā ar to IMO brīdina, ka ārzemju kuģošanas kompānijas neatzīs Ukrainas jūrnieku kvalifikācijas sertifikātus.

Pēc IMO datiem, Ukrainā ir 70 tūkstoši jūrnieku un tā ieņem piekto vietu starp valstīm, kas piegādā jūrniekus darba tirgum.

"Ukrainian Seafarers Union" petīcija pret korupciju iesniegta arī Ukrainas prezidentam. Dokumentā teikts, ka valstī darbojas noziedzīgs grupējums, kas Ukrainas jūrniecības nozari novedis līdz situācijai, kad draud tās pilnīga iznīcināšana. ■



Hamadas starptautiskajā lidostā “Qatar Airways” atvērtas atpūtas telpas jūrniekiem

Pandēmijas ierobežojumi smagi skāruši cilvēkus visā pasaulē, bet jūrnieki ir tā kategorija, kas, nodrošinot nepārtrauktus starptautiskos jūras kravu pārvadājumus globālajās kravu piegādes ķēdēs, mēnešiem ilgi ir šķirti no savām ģimenēm un pārstrādā kontraktā noteiktos termiņus, tādējādi nonākot neapskaužamā situācijā, pat neraugoties uz to, ka IMO jūrniekus ir pasludinājusi par galvenajiem darba ņēmējiem.



Lai mazinātu spriedzi, ar ko saskaras jūrnieki, kad tie dodas uz savu kuģi vai atgriežas mājās, un palīdzētu risināt viņu problēmas, aviokompānija “Qatar Airways” Hamadas starptautiskajā lidostā Dohā, Katarā, atvērusi īpašas atpūtas telpas, kas paredzētas tikai jūrniekiem un ārzonu darbiniekiem. Te ir gan plaša ēdienu un dzērienu izvēle, gan bezvadu internets, dušas, TV zona, starptautiski preses izdevumi un biznesa centrs.

“Qatar Airways” izpilddirektors Akbars Al Bakers: “Mūsu aviokompānija atzīst kuģniecības nozīmi un to, ka jūrnieki ir svarīgākie darbinieki, lai pasaules ekonomika paliktu atvērta un darbotos bez pārtraukumiem. Lai apliecinātu savu atbalstu nozarei, Hamadas starptautiskajā lidostā esam izveidojuši īpaši jūrniekiem domātu atpūtas zonu, kas bez maksas



pieejama visiem jūrniekiem un ārzonu darbiniekiem, kuri ceļo ar “Qatar Airways”. Gaidot savu lidojumu, viņi var ērti atpūsties un baudīt dažādus atspirdzinājumus. Zona ir droši savienota ar iekāpšanu lidmašīnā.

Tāpat “Qatar Airways” ir centusies izprast tās problēmas, kas radās un joprojām rodas jūrniekiem, piemēram, kruīza kuģu darbiniekiem, kas atradās uz kuģiem starptautiskajos ūdeņos netālu no ASV, kuriem nebija atļauts ieiet ASV ostās un cilvēkiem tika liegta nokāpšana no kuģa. Tas, protams, radīja milzīgas galvassāpes, kā nogādāt cilvēkus mājās dažādās pasaules malās.

Aviokompānija “Qatar Airways” Covid-19 laikā ir cieši sadarbojusies ar valdībām un jūrniecības nozari un palīdzējusi repatriēt vairāk nekā 150 tūkstošus jūrnieku. Aviokompānija jūrniecības nozares uzdevumā ir veikusi arī čartera lidojumus uz Abidžanu Kotdivuārā, Bridžtaunu Barbadosā, Lomi Togo, uz Spāniju, Trinidadu un Tobago, Papua Jaungvineju un vēl citiem galamērķiem.”■

Kā nodrošināt nepieciešamo kiberdrošības līmeni?

Cilvēkus visā pasaulē ir nogurdinājis koronavīruss, kas radījis pamatīgas problēmas arī starptautiskajiem jūras kravu pārvadājumiem, kuģu īpašniekiem, jūrnikiem, un šo uzskaitījumu varētu turpināt. Taču bez vīrusa ir arī citi apdraudējumi, kas ietekmē jūras pārvadājumus, kuģus, ostas un cilvēkus. Pirmajā trijniekā noteikti ir tie riski, kas saistīti ar kiberuzbrukuma draudiem, kas jo īpaši sevi pieteikuši Covid-19 laikā. Lieki būtu teikt, ka digitālajā laikmetā informācijas un datu drošības jautājumi ir kritiski svarīgi. Pat lielie IT uzņēmumi, kas izstrādā sarežģītas programmatūras un risinājumus, interneta platformas un ierīces, bieži nespēj nodrošināt nepieciešamo kiberdrošības līmeni.

Reaģējot uz jauno tehnoloģiju arvien straujāko ienākšanu kuģošanas nozarē, IMO 2020. gada 23. decembrī publicēja tirdzniecības flotes kiberdrošības vadlīniju 4. versiju, kas izstrādāta, lai virotu un pilnīgotu izpratni par svarīgākajiem kiberdrošības aspektiem, kur galvenais akcents tiek likts uz atšķirībām, kas pastāv tirdzniecības flotē. Tieši tāpēc jaunās vadlīnijas nesniedz unificētas nostādnes kuģiem un kuģu apkalpēm, bet liek uzsvāru uz katras tirdzniecības flotē iesaistītās kompānijas un personāla, tai skaitā arī krasta personāla, augsta līmeņa atbildību drošības jautājumos.

UZZIŅAI

Tirdzniecības flotes kiberdrošības vadlīniju 1. versija tika publicēta 2016. gadā, 2. versija – 2017. gada jūlijā, 3. versija – 2018. gada decembrī un 4. versija – 2020. gada 23. decembrī.

Atjaunotajā IMO kiberdrošības vadlīniju variantā uzsvārs likts uz dziļāku izpratni par iespējamiem riskiem un šo risku pārvaldību, paskaidrots, kāpēc jūrniecei nozarē līdz šim noticis salīdzinoši nedaudz incidentu un kāpēc to nevajadzētu interpretēt kā drošību, nepievēršot pienācīgu vērību augstiem drošības standartiem.

Vadlīnijas kā palīginstrumenti tiek aktualizētas laikā, kad 2021. gada 1. janvārī spēkā stājušās "International Safety Management" (IMS code) prasības kuģošanas kompānijām par

"Document of Compliance" (DOC). IMO Jūras drošības komiteja 98. sesijā, kas notika 2017. gada jūnijā, pieņēma Rezolūciju MSC 428 (98) – "Jūras kiberriska pārvaldība drošas pārvaldības sistēmās". Šī Rezolūcija nosaka, ka kiberriski tiek atbilstoši novērti jau esošajās drošības pārvaldības sistēmās, kā tas noteikts ISM kodeksā, un ne vēlāk kā pirmajā ikgadējā kuģa pārbaudē pēc 2021. gada 1. janvāra tiek nodrošināts kompānijas atbilstības dokuments.

IMO izstrādātie norādījumi un ieteikumi domāti tam, lai nodrošinātu kuģu aizsardzību pret potenciāli iespējamiem kiberuzbrukumiem. Jāņem vērā, ka, pateicoties mūsdienu modernajām tehnoloģijām, visas kuģa sistēmas savā starpā ir cieši savienotas. SEOI tehnisko konsultāciju speciālists V. Šengnejs brīdina kuģošanas nozari par iespējamiem riskiem šķietami ikdienišķu un ierastu procedūru veikšanas laikā. "Informācijas tehnoloģiju jomā pastāv nopietni draudi, piemēram, IT tīklos, e-pastos, elektroniskajās rokasgrāmatās un sertifikātos, plānotajās kuģu apkopēs, kontu apstrādē un cita veida administrēšanas procesos. Riskam ir pakļautas firmas un to reputācija, nemaz nerunājot par iespējamo apdraudējumu kuģošanas drošībai," saka Šengnejs. "Tāpēc ir ļoti svarīgi, lai kiberdrošības pasākumi tiktu ietverti reālos rīcības plānos un īstenoti, nevis būtu tikai plāns uz papīra, lai apmierinātu regulatorus un inspektoros. Salīdzinājumā ar

citiem jūrniecei riskiem kiberriski ir jauns risku veids, tāpēc vēl nav tik daudz zināmu kāzusu, kas varētu kalpot par izziņas avotu, tomēr kiberuzbrukumi, ko piedzīvojušas citas nozares, liecina, ka tie var radīt ievērojamus zaudējumus un drošības problēmas."

Par lielāko apdraudējumu speciālisti uzskata piekļuvi internetam uz kuģa, un tas var notikt laikā, kad kuģa apkalpes locekļi lieto internetu un par radušos apdraudējumu un to, ka hakeri jau ir pieslēgušies kuģa sistēmām, pat nenojauš. Lielu bīstamību rada IT sistēmas, kas tiek izmantotas, lai no krasta veiktu attālinātu kuģa uzraudzību, tāpat bīstamas ir arī novecojušas operētājsistēmas, novecojušas pretvīrusa programmatūras, neefektīva tīkla pārvaldība, kā arī nedrošu paroļu lietošana.

Vājākais punkts, protams, joprojām ir cilvēka faktors. Lai gan pēdējās aptaujas liecina, ka tagad jūrniecei ir daudz informētāki par iespējamiem kiberriskiem un kiberdraudiem un ziņā, kā vajadzētu rīkoties, vēl daudz jādarā, lai palielinātu jūrniecei izpratni. Aptaujā 15% jūrniecei atbildēja, ka saņēmuši kiberdrošības apmācību, 33% apliecināja, ka kompānijai ir izstrādāta kiberdrošības politika, par kuru arī viņi ir informēti, un kā vienu no piemēriem minēja regulāru paroles nomainīšanu.

Analītiķi brīdina, ka īpaši uzmanīgiem jābūt, atverot vai nosūtot e-pastus,

►►► 30. lpp.

▶▶▶ 29. lpp.

atverot e-pastu pielikumus, atsaucoties uz it kā mediju aicinājumiem atbildēt uz dažāda rakstura jautājumiem, tai skaitā pēdējā laikā tie varētu būt jautājumi par Covid-19. Informācijas iegūšanai, piemēram, ar koronavīrusu saistītos jautājumos, ļoti ieteicams būtu izmantot likumīgas tīmekļa vietnes vai valdību uzturētas vietnes, bet e-pastā nekādā gadījumā nedrīkst atklāt personisku vai finansiāla rakstura informāciju.



Ņemot vērā visus riskus, kas vērsti pret jūrniecības nozari, IMO aicina veikt visaugstākā līmeņa aizsardzības pasākumus, lai nodrošinātu regulārus un drošus jūras kravu pārvadājumus un neradītu draudus cilvēkiem.

Taču pasaules jūrniecības interneta portālos rakstītajā, nozares speciālistu teiktajā, jūrniecības nozarē iesaistīto viedokļos, kā arī pašu jūrnieku komentāros ir ne mazums pret IMO vērstas kritikas, īpaši par IMO iniciēto, akceptēto un pieņemto salīdzinoši lielo ierobežojumu un prasību daudzumu, kas no 2021. gada 1. janvāra gultas uz kuģu īpašnieku, operatoru un jūrnieku pleciem kopā ar ārkārtas situāciju un Covid-19 pandēmijas ierobežojumiem. Un tad nu vēl jaunās pamatnostādnes kuģu aizsardzības jautājumos un IMO vadlīnijas par jūras kiberrisku pārvaldību. Nevar gan teikt, ka visi ir tik kritiski pret stingrajām prasībām, kas regulē kuģošanas biznesu. USCG Jūras operāciju asociētais direktors un starptautisko jūras tiesību profesors Stoktonas starptautisko tiesību

centrā ASV Jūras kara koledžā Maikls Peta, kurš pēc 2001. gada 11. septembra teroristu uzbrukumiem vadīja ASV Krasta apsardzes jūras drošības sistēmas pilnveidošanu, piedalījās jaunu starptautisko noteikumu izstrādē un strādāja pie ASV nacionālās likumdošanas saskaņošanas ar jaunajām vadlīnijām, lai vairotu jūrniecības nozares drošību un uzlabotu infrastruktūru, pauda viedokli, ka IMO kiberrisku jaunās vadlīnijas, kas tapušas nopietna darba

nozares līderiem par prioritāti vajadzētu izvirzīt mērķi izstrādāt vienotus kiberrisku standartus ostas iekārtām.

Tā kā kuģniecība gan vēsturiski, gan arī pēc savas būtības ir starptautisks pasākums, IMO ir instruments, kas apvieno, koordinē un veicina sadarbību starp šīs organizācijas 174 dalībvalstīm, kas, protams, nav viegls uzdevums, jo katrai valstij ir savas intereses, prioritātes un ambīcijas, bet IMO konstrukcija kopš tās pirmsākumiem ir bijusi principiāla un iekļaujoša.

Lūk, tikai daži jūrniecības normatīvie režīmi, kas raksturo IMO darbību: 1974. gadā tika pieņemta SOLAS konvencija, kas kopš tā laika ir vairākkārt grozīta. Tā Starptautiskais drošības vadības (ISM) kodekss tika pievienots kā SOLAS sadaļa pēc tam, kad 1987. gada prāmju avārijā Beļģijā gāja bojā gandrīz 200 cilvēku. Tā kā izmeklēšanā atklājās, ka kompānijas bezatbildība veicinājusi negadījumu, IMO dalībvalstis izstrādāja ISM kodeksu, kas ir globāls drošības pārvaldības standarts, lai apkarotu to, ko kāds no avārijas izmeklētājiem nosauca par "paviršības slimību" uz kuģiem un krastā. ISM kodekss, kas stājās spēkā 1998. gadā, vairāk nekā divas desmitgades ir padarījis kuģošanu drošāku un tīrāku.

Tieši ISM kodekss ir pamats, uz kura IMO dalībvalstis izveidojušas jaunās kiberrisku pārvaldības vadlīnijas, jo ISM kodeksā jau ir paredzēta kiberrisku mazināšana, un IMO ir mudinājusi karoga valstis no 2021. gada 1. janvāra neizsniegt kuģiem atbilstības dokumentus, ja attiecīgajā drošības pārvaldības sistēmā arī kiberriski netiek pienācīgi ņemti vērā.

Vēl viena SOLAS pakārtotā regula ir Starptautiskais kuģu un ostu iekārtas aizsardzības (ISPS) kodekss, ko izstrādāja un ieviesa pēc 2001. gada 11. septembra notikumiem, un tas ir visaptverošs obligāts drošības režīms.

Maikls Peta: "Atšķirībā no ISPS kodeksa, kas attiecas uz kuģiem un ostu iekārtām, ISM kodekss, neskatoties uz plašo risku pārvaldības koncepciju, tomēr attiecas tikai uz kuģiem, un šis ierobežojums nozīmē tikai to, ka ostu iekārtu īpašnieki un operatori visā pasaulē likumiski

un daudzu institūcijas sadarbības rezultātā, jūrniecības nozarei ir kuģošanas drošības un vispārējās drošības atskaites punkts. Viņš piekrīt viedoklim, ka tehnoloģijas tik strauji attīstās, ka šodienas vadlīnijas rīt jau var būt novecojušas, un tomēr viņš ir pārliecināts, ka ar šā jaunā modeļa ieviešanu ir sperts plats solis ceļā uz vienotas pieejas izveidi kuģu kiberriskapdraudējumu apkarošanā.

Pie ostu kiberrisku vēl jāstrādā

Jūrniecības nozares speciālisti pauž viedokli, ka tagad, kad IMO kuģu kiberrisku vadlīnijas jau ir realitāte, IMO dalībvalstīm un jūrniecības

i

UZZIŅAI

Kiberrisku vadlīniju 4. versijas izstrādē piedalījās BIMCO, Amerikas Kuģniecības palāta, "Digital Containership Association", INTERCARGO, "Interferry", ICS, "InterManager", INTERTANKO, IMCA, IUMI, OCIMF, "Superyacht Builders Association" un WSC.

nelietos tos standartus, ko prasa IMO 2021. gadā ieviestās jaunās kiberdrošības vadlīnijas.

Bet ostu iekārtu darbība, kam ir būtiska loma pasaules tirdzniecības nodrošināšanā, lielā mērā ir pakļauta un atkarīga no tehnoloģijām. 2020. gada maijā notikušais incidents Irānas ostā parādīja, cik neaizsargātas pret iespējamām kiberuzbrukumiem var būt ostas un ostu iekārtas. Kopš 2017. gada četras pasaulē lielākās kuģošanas kompānijas ir kļuvušas par kiberuzbrukumu upuriem, un pēdējais no uzbrukumiem notika 2020. gada septembrī. Ņemot vērā visus šos notikumus, ir pilnīgi skaidrs, ka ostu iekārtas visā pasaulē joprojām ir neaizsargātas pret kiberdraudiem, un nevajadzētu naivi domāt, ka šīs vājās vietas netiks izmantotas. Apdraudējums ir pavisam reāls. Paturot prātā šo realitāti, IMO dalībvalstīm un jūrniecības nozares līderiem vajadzētu sadarboties, lai izstrādātu vienotus kiberdrošības standartus ostu iekārtām, līdzīgi kā tas ir kuģu aizsardzībai.

Speciālisti ir vienprātīgi, ka pēdējos gados valstu normatīvie akti atpazīst no arvien pieaugošajiem riskiem, ko rada draudi jūrā, un īpaši tas attiecas uz kiberriskiem, kā rezultātā kuģi un ostu infrastruktūra ir neaizsargāti pret graujošām un postošām sekām, kas var rasties kiberuzbrukumu rezultātā.

Pieaug kiberdrošības pārkāpumu skaits

2020. gada septembrī pasaules ceļotā lielākā konteinerpārvadājumu kompānija CMA CGM paziņoja, ka ir piedzīvojusi kiberuzbrukumu. Lai gan sākotnēji tika ziņots, ka kompānijas IT sistēmas nav apdraudētas, dažas dienas vēlāk tomēr nācās atzīt, ka kompānija strādā pie plāna, kā atgūt piekļuvi savām IT sistēmām. Vēl pirms daži gadi šāda rakstura ziņas bija retums, bet tagad gandrīz par ikdienu kļūst kompāniju publiski paziņojumi par piedzīvotajiem kiberuzbrukumiem.

Vēl nesen kuģi izmantoja salīdzinoši vecas sistēmas ar ierobežotiem IT tīkliem un autonomu OT (operatīvo tehnoloģiju) tīklu, kas bija izolēti no ārpusaules. Parasti piekļuve

tam bija pieejama tikai kapteinim un kuģa virsniekiem. Tagad sakarā ar nozares digitalizāciju un IT un OT konvergenci vislielākā uzmanība tiek pievērsta galveno datu iegūšanai no OT sistēmām, nosūtīšanai uz mākonī, lai datu analīzi varētu veikt reāllaikā, un tieši šī digitālā attīstība ir radījusi papildu risku kuģniecības kompānijām.

Pēc kiberdrošības sistēmu kompānijas "Naval Dome" datiem, kiberuzbrukumi jūras nozares operatīvās tehnoloģijas sistēmām pēdējo trīs gadu laikā ir palielinājušies par 900%, par ko liecina ziņojumu skaits par incidentiem. Uzmanot ostu un termināļu operatorus "Port Security Seminar & Expo" virtuālajā forumā, "Naval Dome" Tirdzniecības flotes sektora vadītājs Roberts Rižiks ar konkrētiem skaitļiem ilustrēja situāciju: 2017. gadā tika saņemti 50 ziņojumi par ievērojamiem uzbrukumiem kuģu OT sistēmām, 2018. gadā šis skaits palielinājās līdz 120, 2019. gadā bija vairāk nekā 310 ziņojumu, bet līdz 2020. gada beigām ziņojumu skaits par nopietniem kiberdrošības pārkāpumiem pārsniedza 500.

Roberts Rižiks: "Ir daudz vājo vietu kiberdrošībā, caur kurām hakeri var iekļūt neaizsargātajās sistēmās, un tas var nedēļām ilgi radīt traucējumus globālajā tirdzniecībā, kas nesīs simtiem miljonu lielus zaudējumus. Viena joma, kuru uzskatām par ļoti sensitīvu, ir vide – kiberizraisīts vides piesārņojums. Padomājiet par situāciju, kad ostās ir kuģi, kuru sistēmām ir piekļuvuši hakeri un, pārņēmuši kuģu sistēmas, ierosina uz kuģa esošo bīstamo vielu, piemēram, balasta ūdeņu, kuģa degvielas vai ķīmiskās kravas nonācšanu vidē."

Vai jūrniecības organizācijas var kaut ko darīt, lai atvairītu kiberuzbrukumus?

Nozares analītiķi ironizē, ka viens no risinājumiem ir nedarīt neko, un diemžēl tieši šo taktiku izmanto pārāk daudzi uzņēmumi, paļaujoties uz ticību, ka ar viņiem tas nenotiks. "Kāpēc mums būtu mērķtiecīgi kaut kas jādara?" "Mēs neesam interesanti hakeriem." Kiberdrošības

kompānijas "Nettitude" viceprezidents Tims Percivals ir noraižīgs par šādiem kuģošanas nozarē iesaistīto kompāniju komentāriem un izsaka aizdomas, ka tās īsti neizprot interneta darbības realitāti un to, cik viegli ir ievainot jebkuru uzņēmumu. Un uzdod it kā retorisku jautājumu: "Vai mēs patiešām vēlamies pieļaut, ka hakeri var darīt, ko vēlas?" Izprotot biznesa risku, uzņēmums var izveidot aizsardzības plānu, kas koncentrējas uz cilvēkiem, procesiem un tehnoloģijām. Tas var ietvert drošības izpratnes veidošanu, lai identificētu visas zināmās ievainojamības, kuras hakeris varētu apdraudēt.



Loti vērtīgi ir ieklausīties, piemēram, "Maersk Group" padomos, jo šī kuģošanas kompānija smagi cieta, kad 2017. gada jūnijā "AP Moller-Maersk" infrastruktūra piedzīvoja "Notpetya ransomware" kiberuzbrukumu, kas kompānijai nodarīja aptuveni 300 miljonu dolāru lielus zaudējumus.

"AP Moller-Maersk" informācijas drošības dienesta kiberdrošības grupas galvenais koordinators Endijs Pauels: "Lai mazinātu riskus, kuģniecības uzņēmumiem būtu jāievieš uz risku balstīta pieeja un gudrs skatījums, koncentrējot uzmanību uz pamatlīdzekļu aizsardzību. Tāpat vajadzētu būt skaidri izstrādātai stratēģijai, kā atgūt biznesu pēc uzbrukuma. Izprotot riskus un draudus, kā arī apzinoties, ka nevarat visu novērst, jums jāveic riska novērtējums un jāiegulda drošībā. Apmēram astoņdesmit procentos gadījumu problēmu var identificēt laba kiberhigiēna, laba jaunprogrammatūru atpazīšanas sistēma un datu aizsardzība. Tas būs tā vērts."

Vēl jo vairāk tas ir vērts, ja ņem vērā, ka pasaulē ir tūkstošiem ostu, kas uzņem vairāk nekā 50 tūkstošus tirdzniecības flotes kuģu. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

IMB: Gvinejas līča uzbrukumi veicina pirātisma incidentu skaita pieaugumu pasaulē

Pieaugošais pirātu uzbrukumu skaits Gvinejas līcī, kā arī pastiprinātu bruņotu laupīšanas gadījumu skaits Singapūras šaurumā 2020. gadā ir izraisījis pirātisma pieaugumu pasaulē, par ko ziņo "The ICC International Maritime Bureau" (IMB).

2020. gadā "The IMB Piracy Reporting Centre" (IMB PRC) saņēma 195 ziņojumus par pirātismu un bruņotu laupīšanu pret kuģiem, salīdzinot ar 162 gadījumiem 2019. gadā. Starp šiem incidentiem bija trīs kuģu nolaupīšanas gadījumi, 11 bruņoti uzbrukumi kuģiem, 20 uzbrukuma mēģinājumi, bet 161 gadījumā laupītāji iekļuva kuģī.

Šī tendence ir īpaši satraucoša, jo Gvinejas līcis ir bēdīgi slavens ar pirātu nežēlīgu rīcību, tas ir arī apkalpes locekļu nolaupīšanas un izpirkuma maksas pieprasīšanas globālais epicentrs. Šeit 22 uzbrukumos briesmām tika pakļauti 130 jūrniki. IMB norāda, ka daudz pirātu uzbrukumu notika tālāk par 200 jūras jūdžiem no krasta, bet visvairāk 60 jūras jūdzes no krasta. Aptuveni 80% uzbrucēju bija bruņoti. Tieši šajā reģionā notika visi trīs kuģu nolaupīšanas gadījumi, kā arī deviņi no 11 incidentiem, kuru rezultātā kuģos izcēlās ugunsgrēks.

Ņemot vērā lielo apdraudējumu kuģiem un jūrnikiem, IMB iesaka visiem, kuģojot šajā reģionā, turēties vismaz 250 jūras jūdžu attālumā no krasta. "Jaunākie statistikas dati apstiprina, ka Gvinejas līcī ir

palielinājušās pirātu iespējas, arvien vairāk uzbrukumiem notiekot tālāk no krasta. Tā ir satraucoša tendence, problēmu var atrisināt tikai ar pastiprinātu informācijas apmaiņu un koordināciju starp kuģiem un Gvinejas līča reģiona drošības dienestiem. Neskatoties uz flotes ātro rīcību reģionā, joprojām ir steidzami vairāk uzmanības jāpievērš šādiem noziegumiem, kas tieši ietekmē nevainīgu jūrnīku drošību," sacīja IMB un "ICC Commercial Crime Services" biroja direktora vietnieks Maikls Haulets.

Rietumvalstu izcelsmes apkalpes locekļi ir īpaši pakļauti nolaupīšanas riskam, jo par jūrnikiem tiek prasīta liela izpirkuma maksa. Ņemot vērā plašo teritoriju, ko tagad spēj pārvaldīt pirāti, kuģu īpašniekiem arvien lielāku vērību vajadzētu veltīt drošības pasākumiem, tāpat arī vajadzētu apdrošināt jūrniekus pret iespējamem riskiem, jo nolaupīšanas gadījumā izpirkuma maksu var segt tikai apdrošinātāji. Ņemot vērā nolaupīšanas un izpirkuma pieprasīšanas sarežģītus apstākļus, ekspertu atbalsta nodrošināšana būs galvenais faktors, lai iespējami ātrāk atrisinātu situāciju, bet šie krīzes konsultanti parasti nespēj to izdarīt bez

apdrošinātāju iesaistīšanās. Ir svarīgi arī pārliecināties, vai drošības pārvaldības sistēmā (SMS) ir skaidras pretpirātisma vadlīnijas un vai visi uz kuģa esošie zina, kā rīkoties gadījumā, ja rodas aizdomas par pirātu uzbrukuma mēģinājumu.

"Covid-19 pandēmija ir palielinājusi kuģniecības nozīmi pasaules tirdzniecībā, bet pirātisma pieaugums 2020. gadā par 32% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu ir skaidrs atgādinājums, ka jādarbojas vairāk, lai uzlabotu jūras transporta drošību, apkalpju drošību un labklājību," sacīja "The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia" (ReCAAP ISC) direktors Masafumi Kuroks. "Esam pārliecināti, ka modrība, savlaicīga ziņošana, pastiprināta patrulēšana, kā arī piekrastes valstu sadarbība ir būtisks kopums, lai apturētu incidentu pieaugumu. Mēs mudinām piekrastes valstis nopietni izturēties pret sīkām zādžībām un jūras laupīšanu, jo, atstājot noziedzniekus nesodītus, mēs viņus iedrošināsim vēl vairāk izvērst savas nelikumīgās un noziedzīgās darbības."■

Avots: ReCAAP ISC un IMB



“The Hydrogen Council” pārsniedz 100+ dalībnieku atzīmi

“International Council on Clean Transportation” (ICCT) pētījums atklāja, ka ar sašķidrināto ūdeņradi varētu darbināt gandrīz visus konteinerkuģus, kas šķērso vienu no visnoslogotākajiem kuģošanas ceļiem pasaulē – Kluso okeānu. Pēc ICCT domām, šo degvielu kuģu dzinējos varēja izmantot jau 2015. gadā, tikai tad vajadzēja ziedot 5% no kuģa kravas tilpnes, lai uzstādītu tur degvielas uzglabāšanas tvertnes, kā arī biežāk iegriezties ostās.



Lai risinātu tīras degvielas izmantošanas jautājumus, 2017. gada 17. janvārī tika nodibināta starptautiska starpnozaru organizācija “The Hydrogen Council” (HC), kas izvirzīja mērķi veicināt pētniecību par ūdeņraža degvielas ātrāku ieviešanu kuģošanā. Šo iniciatīvu atbalsta jau vairāk nekā simt dalībnieku: zinātniskās pētniecības institūti, jūrniecības nozares pārstāvji, kuģošanas biznesā iesaistītās kompānijas, kā arī finanšu institūcijas. Vienas no pirmajām kuģošanas kompānijām, kas pievienojās HC, bija CMA CGM un “NYK Line”, savukārt Roterdamas osta viena no pirmajām pieņēma izaicinājumu kļūt par atbalsta ostu jaunās degvielas ieviešanai kuģošanā.

2021. gada janvārī HC pievienojās 12 jauni dalībnieki, tostarp



2020. gada jūlijā HC pievienojās Francijas kuģošanas gigants CMA CGM, tehnoloģiju gigants “Microsoft”, Japānas kuģošanas kompānija “NYK Line” un Eiropas lielākā osta Roterdama.

zinātnieki, divas investīciju kompānijas – GIC un “Natixis”, kā arī par pievienošanās HC paziņoja pasaulē otrais lielākais konteinerkravu pārvadātājs “Mediterranean Shipping Company” (MSC), kas pauda viedokli, ka ūdeņraža izmantošana kuģu degvielā ir visreālākais nākotnes risinājums. Tāpat MSC ir bijusi viena no pionieriem biodegvielas izmantošanā kuģu dzinējos un sadarbojas ar

plašu partneru loku, lai paātrinātu tīras ūdeņraža degvielas izmantošanu kuģošanā, kas ļautu panākt šīs nozares dekarbonizāciju. MCS ir pārliecināta, ka šādas tehnoloģijas izstrāde un ieviešana ir iespējama vien tad, ja alternatīvo tehnoloģiju izstrādāšanā sadarbojas plašs ieinteresēto institūciju loks, zinātnieki un pētniecības institūti.

“Lai ieviestu alternatīvas degvielas un alternatīvas dzinēju tehnoloģijas, kas ilgtermiņā dekarbonizētu nozari, ir jāveic apjomīga enerģijas un kapitāla iepludināšana pētniecības un izstrādes procesā,” sacīja MSC grupas jūrniecības politikas un valdības lietu viceprezidents Buds Dārs.

Tāpēc ir nepieciešamas tādas starptautiskas starpnozaru iniciatīvas kā HC, kas nodrošina piemērotu platformu, lai paātrinātu pētniecību un attīstību, kā arī veicinātu starpnozaru sadarbību, jo tieši partnerattiecības ir viena no panākumu atslēgām. ■



MSC grupas jūrniecības politikas un valdības lietu viceprezidents Buds Dārs.

Jaunākais jūrniecībā

“Maersk” ziņo par konteineru deficītu

Covid-19 pandēmija Eiropā un arī pasaulē ir mainījusi iepirkšanās paradumus, ko vēl jo vairāk ir nostiprinājis koronavīrusa otrais vilnis. Eiropā pieaudzis pieprasījums pēc mēbelēm, trenžaieriem, saimniecības un sadzīves precēm.



"Pasaulē nemaz nav tik daudz konteineru, lai spētu apmierināt pašreizējo kravu piegādes pieprasījumu," mediju brīfingā paziņoja "Maersk" komercdirektors Vincents Klerks. "Varam droši prognozēt, ka šāds pieprasījums saglabāsies vēl vismaz līdz 2021. gada vidum. Konteinerpārvadājumu tirgus ar pilnu slodzi strādā jau kopš 2020. gada augusta, un šādu slodzi tirgus nav piedzīvojis pēdējos desmit gadus."

2020. gada sākumā, kad Covid-19 dēļ praktiski sabruka eksports no Ķīnas, prognozes bija visai bēdīgas. Pat tad, kad Ķīna atkal atgriezās tirgū, izskatījās, ka pasaules tirdzniecība nespēs atgūties, un daudzi tirgotāji bija spiesti beigt darbību. Daži tirgus analītiķi prognozēja, ka globālo konteinerpārvadājumu zau-dējumi 2020. gadā varētu pārsniegt 20 miljardus ASV dolāru. Tikpat bēdīgas prognozes tika izteiktas par kompānijas HMM pasaulē lielākā konteinerkuģa – 24 tūkst. TEU – ie-nākšanu jau tā tik saspīlētajā tirgū, ar savu kapacitāti radot vēl lielāku spriedzi.

Bet tad, par spīti bēdīgajām prognozēm, konteineru tirgus ne tikai atdzīvojās, bet pat pieredzēja īstu sprādzienu. Lai cik pārsteidzoši un negaidīti tas bija, situācija konteinerpārvadājumu tirgū bija pavērsusies par 180 grādiem. Apjomi pārsniedza visas prognozes, jo bizness Āzijā /

Eiropā un *Trans-Pacific* reģionā uzplauka. Tam jābūt kuģniecības desmitgades labākajam trikam, un tas var ilgi turpināties.

Tādas interneta platformas kā "Amazon" un daudzas citas strādā ar maksimālu noslodzi. Ja 2020. gada martā un aprīlī bija jūtams straujš pieprasījuma kritums, tad gada otrajā pusē patēriņš krasi pieauga. Līdz ar pieprasījuma pieaugumu kāpa arī pārvadājumu tarifi un, kā žurnālistiem sacīja Klerks, tas patiešām ir traki, cik intensīvi notiek kravu pārvadājumi un cik milzīgas summas preču veidā tiek pārvietotas pa jūru.

"Maersk" komercdirektora teikto aplikācija 2020. gada statistika. Tā, piemēram, Ķīna ziņo, ka tās ostas 2020. gadā apstrādājušas rekordlielu konteinerkravu apjomu – 122 miljonus TEU. Gada pirmajā ceturksnī Covid-19 dēļ konteinerkravu apjoms salīdzinājumā ar 2019. gadu bija sarucis par 5,6%, bet, sākot ar otro ceturksni, tirgus sāka atdzīvoties, un gadu izdevās pabeigt ar rekordlielu apgrozījumu. Par kravu apjoma pieaugumu liecina arī AIS dati. Piemēram, 2021. gada janvārī Losandželosas ostā bija noenkurojušies 30 konteinerkuģi, un šī osta jau mēnešiem apstrādā rekordlielu kravu apjomu, kas, pēc ostas datiem, ir palielinājusies par 50%.

Naftas pārvadājumos ienāk jaunas paaudzes tankkuģis

Dienvidkorejas "Samsung Heavy Industries" kuģubūvētava piegādājusi pasūtītājam pirmo no četriem jaunās paaudzes *Shuttle Tanker* "Dynamic Positioning" (DP2).

Pēc naftas tankkuģu operatora AET datiem, *suezmax* tipa tankkuģis darbojas saskaņā ar visaugstākajiem



kuģošanas drošības, drošības un vides standartiem, tai skaitā pilnībā tiek ievērotas IMO NOx 3. līmeņa un SOx emisiju prasības. Jaunās paauzdes naftas tankkuģis ir aptuveni par 30% ekonomiskāks par pārējiem pēdējo desmit gadu laikā būvētajiem kuģiem.

Samazinājušies Suecas kanāla ieņēmumi

2020. gadā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu par 3% samazinājās Ēģiptes ieņēmumi no Suecas kanāla, sasniedzot 5,61 miljardu dolāru. Suecas kanāla pārvalde paziņojusi, ka 2021. gadā netiks mainītas tranzīta pakalpojumu maksas. Kā atzīst Suecas kanāla pārvaldes priekšsēdētājs Osama Rabijs, tieši šāda politika ir jāvusi saglabāt lielu daļu no kanāla pārvađājumu apjoma Covid-19 apstākļos. Suecas kanāls ir ātrākais kuģošanas ceļš starp Eiropu un Āziju.

“Wallemius Wilhelmsen” Covid-19 dēļ optimizē darbību

Norvēģijas kuģu īpašnieks "Walle-
mius Wilhelmsen" Covid-19 krīzes
apstākļos ir ļoti izsvērti un izlēmīgi
rīkojies, lai samazinātu izmaksas un
neiztērētu brīvos līdzekļus. Piemē-
ram, atcelta dividenžu izmaksāšana.



Reaģējot uz pieprasījuma kritumu kravu pārvadājumu tirgū un izvērtējot reālās iespējas, kompānija tam pielāgojusi savas flotes kapacitāti. "Wallemius Wilhelmsen" 2020. gadā bija izņēmusi no aprites 16 savus kuģus un šā gada janvārī paziņoja, ka deviņus no tiem pirmajā ceturksnī atkal varētu laist pārvadājumā tirgū. Lai iedarbinātu šos kuģus, vajadzīgas trīs līdz četras nedēļas atkarībā no kuģa veida un tā, cik ilgi tas nav

darbināts. Lai kuģi atkal sāktu pārva-
dījumus, ir jānokomplektē apkalpes,
jānodrošina kuģi ar pārtiku un dzera-
mo ūdeni, jāiedarbina saldētavas un
apgaismojums, jāveic klāja, tiltiņa
un mašīntelpu testēšana.

Tāpat "Wallemius Wilhelmsen", kam
pieder 123 kuģi, ļoti nopietni domā
par flotes modernizāciju un jaunākās
paaudzes kuģu būvi. 2020. gada ce-
turtajā ceturksnī kompānijas flotē ie-
nāca trešais no četriem pasūtītajiem
Hero sērijas kuģiem – "Tannhauser".

Neitralizē tankkuģim piestiprinātu mīnu

Kā vēsta ziņu aģentūra "Amina Is-
mail", Irākas Jūras spēkiem izdevies
atbrīvot Irākas naftas tankkuģi "Po-
la", kas reģistrēts zem Libērijas ka-



roga, no tam piestiprinātas mīnas,
kad kuģis atradās 29 jūras jūdzes no
Irākas Persijas līča neitrālajos ūde-
ņos. Divas dienas pēc mīnas noņem-
šanas tā tika likvidēta, bet apstākļu
noskaidrošanai sāka izmeklēšana.

Nogrimst 1949. gadā būvēts velkonis

Dienvidos no Puertoriko 2020. gada
30. decembrī nogrima 71 gadu vecs
velkonis, no kura izdevās izglābt
visus trīs apkalpes locekļus. 1949.
gadā būvētais velkonis nogrimstot
radīja naftas piesārņojumu, par ko
ziņoja krasta apsardzes helikoptera
apkalpe. Piesārņojums bija vēro-
jams aptuveni 1,5 jūdžu platumā.
Tiek lēsts, ka jūras vidē varētu būt
nonākušī 1100 galonu (1 galons =
3,785 l) dīzeļdegvielas. Turpinās naf-
tas savākšana.

Pazuduši desmit zvejas kuģa apkalpes locekļi

2021. gada janvārī Klusajā okeānā
ziemeļrietumos no Havaju salām tur-
pinājās Taivānas zvejas kuģa "Yong
Yu Sing No 18" desmit apkalpes
locekļu meklēšana. Tā tika sāka

2020. gada decembrī, kad trauksmi
cēla kuģa īpašnieks, kuram vairākas
dienas nebija izdevies sazināties ar
apkalpi. Krasta apsardzei sadarbī-
bā ar Nacionālo glābšanas vienības
centru un ASV NR CC lidmašīnu 2.
janvārī izdevās atrast kuģi netālu no
Midveja salām. Kuģis izskatījās cietis
sadursmē un pamests, un tam bija
pazudusi glābšanas laiva, ar kuru ap-
kalpe, iespējams, panikā bija atstā-
jusi kuģi. Apkalpes meklēšana jopro-
jām nav devusi nekādus rezultātus.

Tiek aplaupīti konteinerkuģi

2021. gads sācies ar laupītāju uz-
brukumiem tirdzniecības kuģiem. 4.
janvārī Kongo krastos *Pointe Noire*
enkurvietā laupītāji uzbruka kon-
teinerkuģim "Niledutch Breda" un
iekļuva tajā. Apkalpe bija spiesta
slēpties tā sauktajā "citadelē". Kuģis
tika izlaupīts, laupītāji aizbēga, bet
apkalpe necieta.

Savukārt 1. janvārī Kasablankā (Ma-
roka) uzbrukumu piedzīvoja automa-
šīnu pārvadātāja "Viking Diamond"
apkalpe, kad kuģi iekļuva ar nažiem
un nūjām bruņoti laupītāji. Apkalpe,
kurā galvenokārt bija Ukrainas jūr-
nieki no Odesas, nekrita panikā, ne-
padevās un cīnījās pret iebrucējiem
ar visu, kas bija pa rokai. Lielākā
daļa laupītāju aizbēga, bet dažus no



viņiem izdevās aizturēt Marokas po-
licijai un militāristiem, kuri operatīvi
reaģēja uz apkalpes ziņojumu par
uzbrukumu.

Velkonī atrod 18 tonnas hašiša

2020. gada pēdējās dienās Spānijas
tiesībsargājošās iestādes veiksmīgi
realizēja operāciju, kuras rezultātā,
pārverot velkoni "Cyklos 1", izdevās
konfiscēt aptuveni 18 tonnas ķīpās
sapakota hašiša. Velkonis bija ceļā
no Kasablankas Marokā uz Kabo-
verdi. Tika aizturēti pieci apkalpes
locekļi.



Sliktos laika apstākļos zaudē daļu no kravas

Kompānijas "Evergreen Marine" kon-
teinerkuģis "Ever Liberal", kas bija
ceļā no Dienvidkorejas uz Losandže-
losu, sliktos laika apstākļos pie Ja-
pānas krastiem pazaudēja trīsdesmit
sešus 40 TEU konteinerus. Speciālisti
uzskata, ka tas varēja notikt ne tikai
slikto laika apstākļu dēļ, bet arī tāpēc,
ka krava nebija pareizi nostiprināta.

Panamas karogs saglabā līderpozīcijas

Saskaņā ar "IHS Markit" datiem Pa-
namas kuģu reģistrs 2020. gadā
piedzīvojis 6,22% pieaugumu, kas ir
lielākais kopš 2011. gada, un tagad
tajā reģistrēti 8516 kuģi ar kopējo
tīlību 230,5 milj. BT. Pērn Panamas
reģistrs izdarīja virkni uzlabojumu,
veica nopietnu tirgus analīzi un ie-
viesa elektronisko dokumentu apriti.

"Neraugoties uz Covid-19 pandēmi-
jas izraisīto pasaules ekonomikas
palēnināšanos, Panamas reģistrs ir
spējis uzrādīt pozitīvu dinamiku,"
sacīja reģistra direktors Rafaels Ci-
garuista. "Lai gan ir mazāk kuģu,
mazāk jaunbūvētu kuģu, vairāk kon-
kurentu un stingrākas starptautiskās
prasības, mums ir izdevies gūt labus
rezultātus."

No 2020. gada janvāra līdz decem-
brim Panamas karogam pievienojās
1033 kuģi, no kuriem 339 bija jaun-
būves. Par 25,8% samazinājusies
tendence kuģiem pamest Panamas
reģistru. Saskaņā ar "Clarkson Re-
search" datiem zem Panamas karoga
ir reģistrēti 16% pasaules tirdzniecī-
bas flotes bruto tīlības. ■



Pasaules ostu ilgtspējīga attīstība

Starptautiskās ostu asociācijas (IAPH) prezidents Patriks Verhoevens uzskata, ka pasaules ostu ilgtspējīgas attīstības pamatā ir visu ieinteresēto pušu – valstu, ostu pārvalžu, uzņēmēju un nozares sabiedrisko organizāciju – sadarbība, lai radītu ilgtspējīgu pievienoto vērtību gan katrai atsevišķai valstij, gan plašākam reģionam, gan pasaulei kopumā. IAPH īpašu akcentu liek uz klimata pārmaiņas izraisīto efektu mazināšanas, jaunu enerģijas veidu izmantošanas, drošības, infrastruktūras un labas pārvaldības jautājumiem. Īpaši aktuāla ir alternatīvas degvielas izstrādāšana un ieviešana, kā arī jūrniecības nozares digitalizācija.

Pasaules Banka un IAPH sadarbojas, palīdzot ostām un jūras pārvadājumu kompānijām paātrināt digitālu operāciju ieviešanu, lai Covid-19 apstākļos samazinātu cilvēku saskari ostu operāciju laikā.

Ar jūras transportu gadā pārvadā aptuveni 11 miljardus tonnu kravas. Kā norāda P. Verhoevens, digitalizācijas paātrināšana sekmēs darbību drošību ostās, kas savukārt ļaus stiprināt kravu piegādes drošību un noturību.

“Daudzās valstīs neefektīva jūrniecības nozares pārvaldība izraisa dažādu procedūru kavēšanos un līdz ar to arī augstākas loģistikas izmaksas,” atzīmē Pasaules Bankas viceprezidents infrastruktūras jautājumos M. Diops. “Jūrniecības nozares, tai skaitā arī ostu digitalizācija palīdzēs ostām pilnvērtīgāk piedalīties pasaules ekonomikā un būt daudz efektīvākām.”

“Īstermiņa un vidēja termiņa pasākumi digitalizācijas paātrināšanai ir parādījuši, ka iespējams paaugstināt piegādes ķēžu noturību un efektivitāti, kā arī ir sekmējusi iespējamo kibernetikas risku samazināšanos,” viedokli pilda P. Verhoevens. “Taču digitalizācija nav tikai tehnoloģiju jautājums, daudz svarīgāka ir politisko nostādņu reforma un valstu sadarbība datu sinhronizēšanā un apmaiņā.”

Lai gan IMO visām dalībvalstīm par obligātu noteikusi elektronisku datu apmaiņu (FAL konvencija), IAPH pētījums atklāj, ka tikai trešā daļa no vairāk nekā 100 ostām ievēro un pilda šo prasību. Galvenais iemesls tam nav tehnoloģiju nepieejamība, bet gan valsts, reģiona un privātā sektora nevēlēšanās sadarboties, lai padarītu pieejamu šķietami sensitīvu informāciju. ■

Korupcijas mazināšana

2011. gadā IAPH sekmēja “The Maritime Anti-Corruption Network” (MACN) izveidošanu, lai veicinātu tirdzniecības procesu caurskatāmību un padarītu jūrniecības nozares darbību brīvu no korupcijas. No nelielas darbinieku grupas MACN ir izaudzis par vērā ņemamu spēlētāju ar vairāk nekā simt dalībniekiem visā pasaulē, kuri veido uz faktiem balstītu statistiku, lai sekmīgi varētu apkarot korupciju. Šo gadu laikā MACN saņēmis 28 tūkstošus ziņojumu par korupcijas gadījumiem ostās. Partnerībā ar Dānijas Ārlietu ministriju MACN izdevies paplašināt darbību, ieviešot globālu ostu integritātes indeksu, kas sniedz pārskatu par pretlikumīgām prasībām pasaules ostās, un veidot statistiku, kuras pamatā ir kuģu kapteiņu ziņojumi par incidentiem.

MACN izpilddirektore Sesilija Millere Torbranda: “Korupcijas novēršanas



pamatā ir vietējo varas struktūru un visu ieinteresēto institūciju un cilvēku iesaistīšanās un sadarbība. Tieši uz šādu sadarbību mēs liekam vislielāko akcentu. Palīdzības dienesta modelis ir pierādījis savu efektivitāti daudzās pasaules ostās, tai skaitā arī Nigērijas un Argentīnas ostās, un tagad īpašu vērību veltīsim Ukrainai, jo esam pārliecināti, ka, veidojot dialogu ar varas struktūrām un iesaistot visas ieinteresētās puses, izdosies mazināt korupciju Ukrainas ostās.” ■

Publicitātes foto.



Roterдамas osta.

Kravu kritums Eiropas ostās

2020. gadā Eiropas ostas salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu kopumā piedzīvojušas aptuveni 17% kravu kritumu. Lielāko kravu apjomu apstrādājušas Nīderlandes ostas – pāri par 610 miljoniem tonnu, seko Itālijas un Spānijas ostas. Eiropā līderpozīciju nenoliedzami saglabāusi Roterдамas osta, lai gan 2020.

gadā tā piedzīvoja 15% kravu kritumu. Īpaši sarežģīti Eiropas ostām bija 2020. gada pirmie divi ceturkšņi, kad, piemēram, Hamburgas ostā konteinerkravu apjoms nokritās par 18%, bet lejamkravu sektorā Roterдama, Antverpene un Hamburga piedzīvoja aptuveni 20% kravu kritumu. ■

Sanktpēterburgas osta.

Publicitātes foto.



Gdaņskas osta iegulda infrastruktūrā

Gdaņskas osta plāno 2021. gadā infrastruktūras uzlabošanā ieguldīt 1,3 miljardus eiro, īstenojot projektus gandrīz 40 objektos. Osta vadība uzskata, ka šīs investīcijas ļaus Gdaņskai nostiprināt savas pozīcijas Baltijas reģiona ostu vidū. Gdaņskas papildu priekšrocība ir ģeogrāfiskā atrašanās vieta, kas ļauj nodrošināt preču piegādi aptuveni 120 miljoniem cilvēku Polijā, Čehijā, Slovākijā, Ungārijā, Ukrainā, Baltkrievijā, kā arī Skandināvijas valstīs.

“Mūsu vērienīgie infrastruktūras projekti sāta kuģošanas kompānijām, kravu īpašniekiem un ekspektoriem vēstījumu, ka tiem paveras jaunas iespējas,” ostas attīstības stratēģiju komentē Gdaņskas ostas pārvaldnieks Lukašs Greinke.

“Softship” risina ostu izmaksu jautājumus

Kompānija “Softship” izstrādājusi uz jaunākajām IT tehnoloģijām balstītu ostu izmaksu kalkulatoru, kas ļaus ostu klientiem pieņemt labākos lēmumus, lai automatizētu darbību un racionalizētu izmaksas.

Kalkulatora darbības pamatā ir informācija – kuģa paredzamās darbības ostā tiek ievadītas “Softship” ostas izmaksu kalkulatorā, lai veiktu reāllaika un izmaksu aprēķinus. Pamatojoties uz ievadīto informāciju, kalkulators parādīs visu paredzamo darbību laiku un izmaksas, kas automātiski tiek pievienotas kopējām reisa izmaksām, sniedzot pārvadātājam pilnīgu katra reisa finanšu pārskatu.

“Parasti kuģi reisa laikā apmeklē vairākas ostas, tāpat ostās ik dienas ienāk liels skaits kuģu, un ostām nākas sniegt ievērojamu pakalpojumu apjomu. Ostu pakalpojumi ir dārgi, tāpēc ir labi, ja kravu īpašnieki un pārvadātāji jau iepriekš ir noformēti par paredzamajām izmaksām, kas ļauj precīzi kalkulēt kopējās reisa izmaksas. Ostu klientiem ir jābūt pārliecinātiem, ka ostas pakalpojumu izmaksas ir precīzas un likumīgas, kā arī sakrīt ar iepriekš saskaņoto tarifu,” viedokli pauž “Softship” izpilddirektors Tomass Volfs. “Tā kā sniedzamo pakalpojumu klāsts ir apjomīgs, nav izslēgtas kļūdas aprēķinos, bet mūsu jaunais rīks palīdzēs izvairīties no pārpratumiem un racionalizēt laiktelpīgo procesu.”

Kravas zaudē arī Krievijas ostas

Kravu apgrozījums Krievijas ostās 2020. gadā saruka par aptuveni 2,5%, galvenokārt tāpēc, ka samazinājās eksporta pieprasījums pēc lejamkravām, jo īpaši, sakot no 2020. gada septembra.

Krievijas Baltijas jūras ostās kravu kritums kopumā bija gandrīz 7%, bet lejamkravu sektorā vairāk nekā

12%. Tādu pašu kravu kritumu piedzīvoja arī citu Krievijas reģionu ostas, izņemot Tālos Austrumus, kur, piemēram, sauskraavu sektorā bija aptuveni 8% pieaugums. Ziņu aģentūra “Alfa-M” ziņo, ka precīza statistika par kravu apjomiem Krievijas ostās būs zināma 2021. gada 2. ceturkšņa beigās.

Klaipēda un Tallina kāpina kravu apgrozījumu

Klaipēdas osta 2020. gadu savā vēsturē ierakstījusi kā veiksmīgāko visas darbības laikā, apstrādājot 47,79 miljonus tonnu kravu (2019. gadā – 46,26 miljoni tonnu).

“Neskatoties uz ļoti sarežģīto darbu 2020. gadā, Klaipēdas osta izskatās labi ne tikai uz pārējo Baltijas reģiona ostu fona, bet arī Eiropā,” pauž Klaipēdas Valsts jūras ostas pārvaldes ģenerāldirektors Aļģis Lataks. “Atmaksājas ilgtermiņā vērsta ostas attīstības politika, kuras pamatā bijušas nepārtrauktas un mērķtiecīgas investīcijas infrastruktūrā un termināļu tehnoloģiju attīstībā. Kopš 2007. gada ostas pārvalde papildus privāto stividorkompāniju investīcijām tehnoloģijās ir investējusi vēl aptuveni pusmiljardu eiro.”

Publicitātes foto.



Tallinas osta.

Tallinas ostā 2020. gadā kravu apgrozījums pieauga par 7%, sasniedzot 21,3 miljonus tonnu, kas pēdējo piecu gadu laikā ir lielākais kravu apgrozījums. Covid-19 dēļ Tallinas ostā par 60% samazinājās pasažieru skaits. Ostas valdes priekšsēdētājs Valdo Kalms pauž viedokli, ka, pateicoties līdzsvarotam uzņēmējdarbības modelim, izdevies sasniegt labus kravas apgrozījuma rezultātus, kas lielā mērā ir saistīts ar lejamkravu pieaugumu.

“Brexit” sekas

Lielbritānijas ostu asociācija: valdībai nekavējoties jārīkojas attiecībā uz jūras produktu eksportu.



Lielbritānijas ostu asociācija (*British port association, BPA*) savai valdībai nosūtījusi vēstuli, kurā aktualizē jautājumus, kas “Brexit” dēļ joprojām nav atrisināti un ietekmē Apvienotās Karalistes jūras produktu eksportu uz Eiropas Savienību. Lielbritānijas divdesmit zvejas ostu ārkārtas sanāksmē tika apspriesti daudzi nopietni jautājumi, kas sakarā ar Lielbritānijas statusu un jaunajiem procesiem Eiropā ietekmē un grauj Lielbritānijas zivsaimniecības nozari.

Jūras produktu eksporta samazināšanās uz ES ietekmē arī Apvienotās Karalistes zvejas ostu konkurētspēju, tāpēc nozarē iesaistītie uzskata, ka jautājums ir nekavējoties jārisina. Tāpat BPA uzskata, ka zvejniekiem ir tiesības par piedzīvotajiem zaudējumiem saņemt kompensāciju no valdības. Daudzas Lielbritānijas ostas jau ziņojušas, ka zvejas kuģi, kas parasti bāzējās šajās ostās, tagad izvēlas ES ostas, un BPA ir pamatoti satraukta, ka šī prakse var kļūt par tendenci ilgtermiņā. Zvejniecības biznesu negatīvi ietekmē arī birokrātija, kas apdraud konkurētspēju.

Tie zvejniecībā iesaistītie, kuri savus zvejas kuģus joprojām bāzē Lielbritānijā, konstatē, ka eksporta tirgos ievērojami kritušās zvejas produktu cenas, bet zvejas ostas, lai noturētos virs ūdens, palielina maksu par ostas pakalpojumiem un infrastruktūras izmantošanu. Tā kā ir ļoti liels administratīvais slogs jūras produktu eksportam uz ES, daži zvejniecības biznesa pārstāvji ir apturējuši darbību. Pat tie eksportētāji, kuru dokumenti pilnībā atbilst jaunajām prasībām, var saskarties ar problēmām, ja viņu eksporta prece atrodas kopā ar citu nosūtītāju precēm, kuru veidlapās ir pieļautas kaut nelielas

kļūdas. Protams, administratīvajam slogam un birokrātijai ir lielāka ietekme uz mazajiem uzņēmumiem. Lielbritānijas izstāšanās process no ES ir bijis mokošs un sarežģīts, tā laikā nemitīgi tika mainītas prasības, bet jaunais pierobežas darbības modelis tiek ieviests vien dienu pirms pārejas perioda beigām. Apvienotās Karalistes valdības norādījumi eksportētājiem joprojām nav pietiekami izstrādāti, arī ostām nav izdevies no valsts ierēdņiem saņemt atbildes uz daudziem neskaidriem jautājumiem.

Pēc ostu ziņām, eksportētāji norāda, ka nozvejas sertifikātos nav uzskaitīts pilns sugu saraksts, tāpat arī eksporta kritēriji, kas nozīmē, ka kravas var aizkavēties ES muitas punktos. Savukārt ES valstis īsteno ES spēkā esošos noteikumus, kā arī jaunās prasības, piemēram, prasību, ka jūras veltēm jābūt iesaiņotām polistirola kastēs, nevis parastajā plastmasā, un tas ne vien rada šķēršļus, bet arī palielina izmaksas, kas, ļoti iespējams, zvejniekus mudinās pamest Lielbritānijas ostas un produkcijas izkraušanu veikt kādā no ES ostām.



BPA direktors Marks Saimonds, komentējot situāciju jūras produktu eksporta tirgū, atzina, ka tā ir katastrofa gan zivsaimniecības nozarei, gan piekrastes kopienām, kas paļaujas uz zivsaimniecības nozari, tāpēc šie jautājumi ir jārisina nekavējoties.

Daudzām ostām sāk pietrūkt finanšu resursu, lai spētu pārdzīvot grūtos laikus, cerot uz to, ka pārejas periods sekmīgi beigsies, bet jaunie

laiki nesīs solītās iespējas, nevis vēl lielākas problēmas. Marks Saimonds arī uzsvēra, ka par eksporta kritumu, pakalpojumu cenu celšanos un vēl citām ar eksportu saistītām problēmām ostu un zivsaimniecības nozares valdību jau sen brīdinājušas, jo tās bija paredzamas un nenovēršamas. “Mums ir bažas, ka šie jautājumi tik drīz netiks atrisināti un zvejnieku aiziešana no savas valsts ostām kļūs par normu ilgtermiņā, kas neglābjami graus Lielbritānijas zvejas ostu konkurētspēju. Tāpēc mēs iesniedzām ministriem virkni neatliekamu priekšlikumu situācijas labošanai,” sacīja Saimonds. “Steidzami nepieciešamas diskusijas ar ES partneriem, īpaši ar Franciju, par pragmatisku pieeju ES prasību izpildei. Tāpat ir vajadzīgs finansiāls atbalsts mūsu ostām, kas ir Apvienotās Karalistes zivsaimniecības nozares pamats. Šobrīd tās ir nonākušas finansiālās grūtībās un cieš no ES ostu konkurences. Kā zināms, ES desmit dalībvalstīm ir piešķīrusi 637 miljonus eiro kā “Brexit” pārejas laika rezervi.”

BPA zvejas ostu grupa pēc 2016. gada referenduma vienojās par trim prioritātēm:

- nepārtraukta piekļuve ES tirgiem bez šķēršļiem;
- nepārtraukta piekļuve zivsaimniecības finansējumam;
- palielināts zivju izkraušanas apjoms Lielbritānijas ostās.

“Lai AK eksports tagad nonāktu ES, ir vajadzīgas četras dienas, nevis viena, kā tas bija pirms “Brexit”, tāpēc mēs esam nopietni noraizējušies, ka vismaz divas no šīm prioritātēm, šķiet, virzās nepareizajā virzienā, un esam aicinājuši ministrus uz tikšanos, lai iespējami ātrāk apspriestu mūsu priekšlikumus,” savu viedokli puda Saimonds.■

Kravu apgrozījums Latvijas ostās (2019.–2020. g., tūkst. t)

Osta	2019. g.	2020. g.	2020./ 2019. g., %
Rīga	32 762,2	23 687,4	-27,7
Ventspils	20 456,8	12 902,1	-36,9
Liepāja	7 334,2	6 603,2	-10,0
Salacgrīva	301,8	303,5	0,6
Mērsrags	468,2	402,4	-14,1
Roja	47,1	58,1	23,4
Pāvilosta	3,3	1,9	-42,4
Skulte	1 005,6	969,0	-3,6
Mazās ostas kopā	1 826,0	1 734,9	-5,0
Kopā visās ostās	62 379,2	44 927,6	-28,0

Kravu apgrozījums Latvijas ostās (2020.–2021. g. janvāris, tūkst. t)

Osta	2020. g.	2021. g.	2021./ 2020. g., %
Rīga	2 133,2	1 700,7	-20,3
Ventspils	1 184,9	1 257,6	6,1
Liepāja	570,4	489,3	-14,2
Salacgrīva	27,1	42,9	58,3
Mērsrags	38,3	46,9	22,5
Roja	6,4	5,9	-7,8
Pāvilosta	0,2	0,0	-100,0
Skulte	74,0	100,8	36,2
Mazās ostas kopā	146,0	196,5	34,6
Kopā visās ostās	4 034,5	3 644,1	-9,7

SM informācija

Komersanti kategoriski iestājas pret piedāvāto ostu reformu

2020. gada kravu apjoma dati nav pielūdzami – kravu apjoma kritums ir milzīgs. Tā, piemēram, Rīgā kravu apjoms sarucis par 27,6%, Ventspilī vēl vairāk – par 36,9%, bet Liepājā salīdzinoši ir bijusi visnoturīgākā no Latvijas lielajām ostām. Lai gan ogļu pārkraušana, kas tiek uzskatīta par videi kaitīgu, samazināta par 74,1%, pārējo kravu kopējā apjomā pat ir sasniegts pieaugums. Viens no iemesliem ostas stabilitātei darbībai un attīstībai, atbrīvojoties arī no vidi piesārņojošām kravām, ir Liepājas speciālās ekonomiskās zonas ciešā sadarbība ar ostas komersantiem, pašvaldību un valsti. Liepāja ir kā spilgts piemērs ilgtspējīgai un veiksmīgai ostas darbībai Latvijā, ko pozitīvi novērtējuši arī Rīgas un Ventspils ostu komersanti.

Nepietiekamas diskusijas starp ostu, pašvaldību un komersantu pārstāvjiem par Satiksmes ministrijas izstrādāto un piedāvāto ostu pārvaldības reformu pēdējo divu gadu laikā ir radījušas dažādus sarežģījumus. Ostas ir spiestas cīnīties par savām tiesībām un nepieļaut, ka to attīstība tiek pilnībā apturēta, padarot jaunu kravu un investoru piesaisti neiespējamu. Tā kā nav skaidrības par ostu turpmāko attīstību, investīciju piesaisti un pārvaldības modeļa maiņu, investori un ostu komersanti ietur pauzi un nogaidoši vēro situāciju. Viens no spilgtākajiem piemēriem

ir SIA "Rīgas universālais termināls" (RUT), lielākā Rīgas brīvdostā strādājošā stivdorkompānija, kas gadā apkalpo vairāk nekā trīs miljonus tonnu kravas. Tās izpilddirektors Jānis Kasalis norādījis, ka līdz brīdim, kamēr netiks izveidots skaidrs un situāciju nepasliktinošs Latvijas ostu (RUT gadījumā Rīgas ostas) tiesiskais regulējums, visas būtiskās investīcijas infrastruktūrā tiks apturētas. RUT ir meitas uzņēmums Singapūrā dibinātajam uzņēmumam "Portek", kas nozīmē, ka ārvalstu stratēģiskie investori ir norūpējušies par pašreizējo situāciju. Pašvaldības arī ir neziņā par gaidāmajiem procesiem, jo reformas īstenošanas gadījumā zaudēs iespēju attīstīt pilsētas kopējo infrastruktūru.

Pašlaik tiek virzītas konkrētas politiskās partijas intereses satiksmes ministra Tāla Linkaita vadībā. Pārvaldības modeļa izstrādāšanā tiek uzklāsti tikai juridiskie konsultanti, kas sastādījuši atzinumu par ostu pārvaldības maiņu. Šajā atzinumā nav minēti nekādi ekonomiskie vai sociālie pamatojumi, uzstādījums izskatās tikai kā reforma reformas pēc, tomēr ziņojums tiek izmantots kā karogs no Satiksmes ministrijas cīņā par piedāvātās reformas tālāko virzību. Piedāvātā reforma joprojām nav guvusi saskaņojumu ne Valsts sekretāru sanāksmē, ne arī no komersantiem visās lielajās Latvijas

ostās. Pašvaldību, uzņēmēju un investoru viedoklis netiek uzskatīts par svarīgu, dialogi tiek veidoti tikai pastarpinātā formā bez īstas ieklausīšanās un iebildumu vērtēšanas. Jaunās konservatīvās partijas virzītā satiksmes ministra Tāla Linkaita un SM piedāvātās reformas ir pārāk kardinālas, sasteigtas un nepārdomātas. Piemēram, Liepājas pašvaldībai tiek atņemtas divas trešdaļas no pilsētas kopējās teritorijas. Nepieciešams sekot arī modernajām tendencēm un attīstīt ostas, to infrastruktūru, lai spētu vienā solī ar Eiropas Savienību virzīties uz nosprausto mērķi par klimatneitralitāti jau 2050. gadā.

Komersanti ir par to, lai kopīgās sarunās izdotos vienoties par vienu mērķi, vienu vīziju, kā ilgtermiņā tiek redzēta Latvijas ostu attīstība. Pēc mērķa definēšanas izmaiņas esošajā sistēmā varētu ieviest daudz vienkāršāk un daudz efektīvāk. Tā, kādā veidā piedāvāto reformu projekts no Satiksmes ministrijas puses tiek virzīts šobrīd, turpināt nedrīkst.

*Āris Ozoliņš,
Liepājas ostas nomnieku asociācija*

*Ivars Landmanis,
Baltijas asociācija – Transports
un loģistika*

*Jānis Kasalis,
Rīgas brīvdostas padome*

Rīgas ostā ievērojami audzis vietējās izcelsmes un augstākas pievienotās vērtības kravu apjoms

2020. gads Rīgas ostā bijis būtisks pagrieziena punkts kravu struktūras izmaiņu ziņā – ievērojami audzis vietējās izcelsmes un augstākas pievienotās vērtības kravu apjoms, kas ostas portfeli veido aptuveni 57% no kopējā kravu apgrozījuma. Rīga ir Latvijas lielākā osta, kur 2020. gadā tika pārkrauta vairāk nekā puse (53%) no Latvijas ostu kopējā kravu apjoma.

“Neraugoties uz Covid-19 pandēmijas ietekmi uz pārvadājumu nozari un Krievijas energoresursu kravu kritumu, 2020. gadā Rīgas brīvosta spēja saglabāt savu finanšu stabilitāti, investīcijas ostas infrastruktūrā un turpināt iesāktos attīstības projektus,” aizvadīto gadu vērtē Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. “Tai pašā laikā kravu grupās, kas ostas attīstības plānos tika definētas kā prioritāras un perspektīvas – labība, kokmateriāli un konteinerkravas –, 2020. gads noslēdzās stabili, saglabājoties pieauguma tendencei.”

i UZZIŅAI

2020. gadā Rīgas ostā pārkrauti 23,7 milj. tonnu kravu, kas ir par 9,1 milj. mazāk nekā 2019. gadā, teju viss samazinājums – 8,8 milj. tonnu – attiecināms uz fosilā segmenta kravām – ogleņiem un naftas produktiem.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks pauž viedokli, ka Krievijas kravu krīze uzņēmējdarbības videi ostā devusi būtisku impulsu attīstīties kravu dažādošanas un kvalitātes virzienā. Tāpat ostas uzņēmumi aktīvi turpina investēt kravu apstrādes tehnoloģijās, papildu noliktaņu platībās un IT risinājumos. Ostas kravu portfeli gan procentuāli, tā arī absolūtos skaitļos ir palielinājis Latvijas izcelsmes kravu īpatsvars, kas pierāda Latvijas eksporta tirgus potenciālu. Ansis Zeltiņš arī ir pārliecināts, ka, neskatoties uz sīvu savstarpējo konkurenci, Rīgas ostas uzņēmumu darbība 2020. gadā kļuvusi efektīvāka, viedāka un noteikti ilgtspējīgāka.



2020. gadā Latvijas graudu audzētāji aizvien biežāk savas produkcijas eksportam izmantoja Rīgas ostu. Tas sekmējis jauna augstākā rādītāja sasniegšanu labības produktu kravām – Rīgas ostā kopumā pārkrauti gandrīz 3 milj. tonnu labības produktu. Izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis, ostas uzņēmumu ieguldījumi termināļu attīstībā un kompetence

i UZZIŅAI

Lai arī Covid-19 pandēmijas krīze jau pavisar ievērojami sašūpoja konteineru pārvadājumus visā pasaulē, gada vidū šis tirgus atdzīvojās, un Rīgas ostas termināļos apstrādāto konteineru apjomu izdevies noturēt 2019. gada līmenī. 2020. gadā Rīgas ostā apkalpoti 453,57 tūkst. TEU vienību.

beramkravu apstrādē ļauj Rīgas ostai ne vien veiksmīgi konkurēt, bet arī uzturēt pieteikto ambīciju kļūt par reģiona līderi graudu pārkraušanā.

Stabili turpina attīstīties mežsaimniecības kravu eksports, kas veido ceturto daļu no ostas kopējā kravu apgrozījuma. Aizvadītajā gadā Rīgas ostā pārkāva 5,8 milj. tonnu dažādu mežsaimniecības produktu un kokmateriālu. Arvien plašāk Rīgas ostas uzņēmumos bez kokmateriālu uzglabāšanas un pārkraušanas tiek veikta arī to apstrāde, sākot no kaltēšanas un impregnēšanas līdz pat sagatavju ražošanai koka māju moduļiem. Šādi pakalpojumi ne tikai palielina Rīgas ostā strādājošo uzņēmumu konkurētspēju tieši mežsaimniecības kravu segmentā, bet arī veicina vietējo eksportu. ■

Atmaksājas ilgtspējīga stratēģija

Neraugoties uz aizvadītā gada izaicinājumiem kravu pārvadājumu nozarē – Covid-19 krīzi un Krievijas tranzitkravu strauju kritumu, daudzas Rīgas ostas stividorkompānijas gadu pabeidza ar pozitīviem rādītājiem un kravu apgrozījuma pieaugumu. Pēc Rīgas brīvostas pārvaldes operatīvajiem datiem, 19 no 33 ostas termināļiem ir pārkrāvuši vairāk jūras kravu nekā iepriekšējā gadā un četros termināļos kravu apgrozījums ir saglabājies gandrīz nemainīgs.

Viens no lielākajiem kravu apgrozījuma pieaugumiem 2020. gadā bija uzņēmumā "Extron Baltic".

"Extron Baltic" valdes priekšsēdētājs Valdis Andersons: "Uzņēmuma veiksmes stāsta pamatā ir tas, ko vienā vārdā varam dēvēt par ilgtspēju. Pirms vairāk nekā pieciem gadiem pieņemtā stratēģija paredzēja

galvenokārt attīstīt vietējās izcelsmes kravu pārkraušanu. Salīdzinoši nestabilais dziļums mūsu piestātnēs nav piemērots lielu kuģu apkalpošanai, tāpēc kā perspektīvākās tika izraudzītas kravas, ko pārvadā ar nelieliem kuģiem. Ne pārāk strauja, bet pastāvīga izaugsme tagad sāk atmaksāties. 2020. gadā ne tikai mūsu terminālī, bet arī visos citos ostas termināļos, kas pārkrauj kokmateriālu kravas, bija ievērojams pieaugums zāgmateriālu segmentā, kas tieši saistīts ar "Brexit" procesu un klientu vēlmi nosūtīt iespējami vairāk zāgmateriālu uz Lielbritāniju pirms "Brexit" iestāšanās 2021. gada 1. janvārī."



ražotne, kuras infrastruktūra – celtni un plašās noliktavas – izrādījās izcili piemērota metāla produkcijas pārkraušanai, tāpēc varam strādāt ļoti efektīvi," saka Valdis Andersons.

Termināļa teritorijā darbojas arī metālapstrādes uzņēmums, kurā apstrādā ar kuģiem piegādāto metālu un ražo lielizmēra konstrukcijas, kas ar kuģiem tiek tālāk sūtītas patērētājiem. Ražošanas uzņēmumam ostā ir nodrošināti izdevīgi izejvielu un gatavās produkcijas loģistikas nosacījumi, bet terminālim stabils kravu apgrozījums ilgtermiņā, tādēļ šāda veida augstas pievienotās vērtības ražošana Rīgas ostā tiek īpaši veicināta un atbalstīta.■

UZZIŅAI

"Extron Baltic" ir lielākais metāla ģenerālkrauvu pārkrāvējs Rīgas ostā, tas apstrādā 98% no visām metāla izstrādājumu ģenerālkrauvām. Metālu terminālī ievieš no liela mēroga metālapstrādes uzņēmumiem Krievijā, lai pēc tam pa sauszemes ceļiem to nogādātu klientiem Latvijā un tuvējā reģionā.

"Mūsu priekšrocība, strādājot ar metāla kravām, ir piemērotā termināļa teritorija un infrastruktūra. Agrāk te atradās betona konstrukciju

UZZIŅAI

Uzņēmumā "Extron Baltic" kravu apjoms kopš 2010. gada ir audzis, kas kompānijai ļāvis no mazas stividorkompānijas izaugt par ievērojamu ostas spēlētāju un tuvoties ostas TOP 10 kravu termināļiem. Galvenie kravu veidi, ko pārkrauj uzņēmumā, ir metāli, graudi un kokmateriāli.

Droni veic zemūdens darbus

Kompānija "Eprons ROV" jau vairāk nekā 20 gadus sniedz ūdenslīdzēju pakalpojumus, nodrošinot dažādas sarežģītības pakāpes zemūdens darbus gan Latvijā, gan vairākās citās Eiropas valstīs. Kopš 2009. gada uzņēmums izstrādā un ražo arī zemūdens tālvadības aparātus (dronus), kas ir pieprasīti zemūdens izpētes darbos, hidrobuļvju celtniecībā un apsekošanā, kā arī kuģu remontdarbos visā pasaulē.

Uzņēmumā ražotie droni ik gadu tiek eksportēti uz Vāciju, Spāniju, Itāliju, Austriju, Somiju un Norvēģiju, tāpat tie tiek izmantoti zemūdens darbos arī Austrālijā, Ķīnā, Čīlē un Kanādā. Tieši ostas ir viena no galvenajām zemūdens tālvadības aparātu izmantošanas vietām. Visas dronu mehāniskās daļas tiek ražotas Latvijā – daļa

paša uzņēmuma ražotnē, daļa pie sadarbības partneriem. Elektronikas sastāvdaļas galvenokārt piegādā no Ķīnas un ASV. Katrs zemūdens tālvadības aparāts top pēc konkrēta klienta pasūtījuma, iestrādājot tieši tās funkcijas, kas nepieciešamas pasūtītājam.

"Eprons ROV" valdes loceklis Andrejs Čerņavskis: "Eprons ROV" sākotnēji bija ģimenes uzņēmums, kas nodarbojās ar dažādiem zemūdens darbiem un industriālo ūdenslīdzēju pakalpojumu sniegšanu. Sekojot tendencēm nozarē, arvien vairāk izmantotām tālvadības aparātus, lai zemūdens darbus paveiktu labāk, ātrāk un drošāk. Līdz beidzot radās doma radīt pašiem savu zemūdens tālvadības dronu, kas atbilstu tieši mūsu vajadzībām. Piesaistot augsti

kvalificētus Latvijas inženierus un elektronikas speciālistus, mums izdevās radīt produktu, ko tagad veiksmīgi pārdodam klientiem visā pasaulē. Ik gadus uzņēmumā izgatavo divdesmit līdz trīsdesmit zemūdens tālvadības aparātus, un viena drona ražošana atkarībā no modeļa, funkciju un sensoru daudzuma ilgst no četrām līdz pat četrpadsmit nedēļām. Varam droši teikt, ka šajā klasē ražojam augstākās kvalitātes produktus un veiksmīgi konkurējam tirgos visā pasaulē. Arī mūsu nozarē tehnoloģijas attīstās ļoti strauji, tāpēc ir uzmanīgi jāseko visām jaunajām tendencēm nozarē, lai saglabātu konkurētspēju. Mūsu priekšrocība ir tā, ka esam ne tikai ražotāji, bet arī paši veicam ūdenslīdzēju darbus, tādēļ ļoti izprotam klientu vajadzības un varam piedāvāt inovatīvus risinājumus."■

Ventspils brīvosta strādājusi sarežģītos apstākļos

Kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas jaunu investoru piesaiste ostai un industriālajām teritorijām vienmēr bijis viens no Ventspils brīvostas pārvaldes stratēģiski galvenajiem uzdevumiem. Gan Latvijā, gan starptautiski Ventspils brīvosta saņēmusi atzinību par īpaši pārdomātiem un izdevīgiem nosacījumiem tiešo investīciju piesaistē. Pavisam atšķirīgs ir bijis 2020. gads, kad viens no lielākajiem izaicinājumiem izrādījās jēgpilnas, uz kopīgu mērķi virzītas sadarbības veidošana ar Ventspils pilsētas domi, kuras attieksmes dēļ jaunu investoru piesaiste padarīta teju neiespējama.

Jau pats 2020. gada sākums Ventspils brīvostai un brīvostas pārvaldei (VBP) izvērtās visai trauksmais. Bija nepieciešams valsts aizdevums 15,3 miljonu eiro apmērā kredītiestāžu izsniegto būvniecības kredītu pārkreditēšanai un sāktu būvprojektu kreditēšanai. Nepieciešamība pēc Valsts kases aizdevuma sāko

Eiropas Savienības līdzfinansēto ostas infrastruktūras attīstības projektu realizācijai Ventspils brīvostas pārvaldei radās vairāku būtisku apstākļu ietekmē – pasaules ekonomiskās situācijas, tranzīta kravu krituma un kopējo tirgus konjunktūras izmaiņu, kā arī ASV OFAC sankciju izraisīto pārmaiņu dēļ. Šāda situācija lielā mērā bija radusies tādēļ, ka daudzus iepriekšējos gadus ne ostas vadība, ne pašvaldība nav bijušas tālredzīgas un nav prognozējušas, ka tranzīts Latvijā un ostas pārkrautie apjomi varētu samazināties, kā rezultātā saruktu arī naudas plūsma ostā.

"Esmu pārliecināts, ka ostas pamatfunkciju nodrošināšana ir vissvarīgākais uzdevums, un ar to es saprotu modernu kuģu vadības centru, modernas iekārtas, izremontētas piestātnes un hidrobūves, ostas floti labā tehniskā kārtībā, taču nedomāju, ka iepriekšējos gados ir bijusi pareiza, piemēram, ostas flotes kuģu

remonta plānošana," 2020. gada vasaras otrajā pusē intervijā žurnālam sacīja Andris Purmalis, kuru 2019. gada 17. decembrī satiksmes ministrs Tālis Linkaits kā ugunsdzēsēju iecēla brīvostas pārvaldnieka amatā. Pats Purmalis gan uzsvēra, ka viņš sevi vairāk redz kā gargabalni, kurš darīs visu, lai stabilizētu ostas darbību.

Diemžēl Ventspils ostas pārvaldniekam pirmajā darba gadā neklājās viegli. 2020. gadā kravu kritums bija 36,9%, un situāciju vēl jo vairāk pasliktināja nesaskaņas ostas un pašvaldības starpā.

Tā kā daļa no nekustamā īpašuma, ko pārvalda un kam investorus piesaista Ventspils brīvostas pārvalde, pieder pašvaldībai, nomas līgumu slēgšanai bija nepieciešams pašvaldības saskaņojums. Bet 2020. gadā Ventspils dome vairākiem desmitiem ostas lietotāju un potenciālo investoru atteica iespēju noslēgt jaunu

"Noord Natie Ventspils Terminals" saņem ostas pārvaldes pateicību

Universālais kravu terminālis "Noord Natie Ventspils Terminals" ir viens no tiem Ventspils brīvostas termināļiem, kam 2020. gadā izdevās saglabāt stabilu kravu apgrozījumu attiecībā pret iepriekšējiem gadiem. Ostas pārvaldnieks Andris Purmalis izteica pateicību "Noord Natie Ventspils Terminals" izpilddirektoram Jānim Paulam par veiksmīgo darbu un labo sadarbību ar brīvostas pārvaldi 2020. gadā.

Lielāko kravu apjomu "Noord Natie Ventspils Terminals" veido *ro-ro* kravas. Neskatoties uz Covid-19 izraisītajiem satricinājumiem, *ro-ro* kravu aprīte starp Ventspils un Nīneshamnas ostām saglabājās 2019. gada līmenī un bija 2,133 miljoni tonnu. Pārvadāto kravas vienību skaits pat palielinājās par 2182. Lielāko *ro-ro* apjoma pieaugumu varētu gaidīt 2021. gadā, jo

prāmju operators "Stena Line" paziņojis par divu jaunu prāmju piesaistīšanu Ventspils maršrutam, tā palielinot jaudu par aptuveni 30%. Tas kļuvis iespējams, pateicoties Ventspils brīvostas pārvaldes, "Noord Natie Ventspils Terminals" un "Stena Line" sarunām 2020. gadā, panākot vienošanos par papildus veicamajiem darbiem. Lai "Stena Line" šo attīstības projektu varētu īstenot, Ventspils brīvostas pārvalde uzbūvēs piesārņoto ūdeņu krasta pieņemšanas staciju un uzstādīs ostā papildu fenderus.

2020. gadā "Noord Natie Ventspils Terminals" pārkāva arī kokmateriālus, kokšnes granulas, kliju granulas, šķeldu, šķembas, rapša granulas, labību, dolomītu, kukurūzu, konteinerkravas u.c.

2020. gadā Ventspils brīvostas termināļos kopā pārkrauti 12,9 miljoni tonnu kravu,

kas ir par 37% mazāk nekā pirms gada. Galvenais kravu samazinājuma iemesls bija fakts, ka 2020. gadā gandrīz pilnībā apstājās akmeņogļu eksports: pārkrauto akmeņogļu daudzums samazinājās par 90% salīdzinājumā ar 2019. gadu, jo Krievija, kas ir šo kravu izcelsmes valsts, gandrīz pilnībā tās pārkrauj savās ostās, kas jau mērķtiecīgi tika plānots daudzu gadu garumā. Covid-19 izraisītās ekonomiskās krīzes un naftas cenu dēļ krities arī pieprasījums pēc tādiem energoresursiem kā naftas produkti, kas ir viens no lielākajiem kravu segmentiem Ventspils ostā. Šo kravu apjoms ostā krities par 18%. Tikmēr pārējo kravu apjoms ir salīdzinoši stabils un dažos segmentos, tādos kā kokmateriāli un dažādi lauksaimniecības izcelsmes produkti, pat pieaug. ■

ilgtermiņa vai pagarināt esošo nomas līgumu, saskaņojot vien nomas līguma slēgšanu uz vienu gadu. No šādas attieksmes ir cietuši gan Ventspilī jau tādi labi pazīstami uzņēmumi kā "HansaMatrix Ventspils", gan jauni investori.

Savā gada nogales preses konferencē Aivars Lembergs, komentējot vienu no saskaņošanas lūgumiem, uzņēmumam, kurš bija izteicis vēlmi nomāt zemi ar apbūves tiesību Ventspilī, lai celtu ražotni un radītu jaunas darba vietas, veltīja visnotaļ nievājošus komentārus, kas ir ne tikai nepieņemami no biznesa viedokļa, bet arī neētiski un nepamatoti. Kam gan vēl labāk nekā Aivaram Lembergam ir skaidri zināms, uz kādiem noteikumiem Ventspils brīvostas teritorijā tiek iznomāta zeme. Līgumos vienmēr tiek iestrādāti konkrēti noteikumi, piemēram, laiks, kurā reāli jāsāk būvniecība, citādi līgums var tikt laužts, tāpēc, saskaņojot līgumu, pašvaldībai nav nekāda riska.

Ventspils brīvostas pārvaldei pagaidām vēl ir izdevies pārliecināt uzņēmējus, lai tie neatsakās no saviem plāniem, ko bija iecerējuši saistīt ar

Ventspili, tomēr šī ir bezprecedenta situācija Ventspils industriālās teritorijas attīstības vēsturē. Neviens investors nebūs ar mieru sākt uzņēmējdarbību vietā, kur garantēts tikai gadu ilgs nomas līgums. Caurspidīgi, pret visiem investoriem vienlīdzīgi noteikumi ir ārkārtīgi būtiski investīciju piesaistē.

Lai attīstītu brīvostas industriālo teritoriju, 2020. gadā Ventspils brīvostas pārvalde turpināja triju jaunu ražošanas ēku būvniecību. Finansiālās situācijas dēļ tai gan nācās atlikt 8. ražošanas ēkas būvniecību Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā, kam bija piešķirts ES līdzfinansējums 1,5 miljonu eiro apmērā (ēkas kopējās izmaksas būtu vismaz 4,5 miljoni eiro), bet projekts ir gatavības stadijā un var tikt piedāvāts potenciālam investoram, ja vien pašvaldības attieksme šādu iespēju neliels.

Pašvaldības nostājas dēļ ir apdraudēti vairāki jauni investīciju projekti, kas ne tikai grauj Ventspils brīvostas un Ventspils pilsētas reputāciju, bet galvenokārt nozīmē atsacīšanos no potenciālām jaunām darba vietām un nodokļu ieņēmumiem valsts un pašvaldības budžetā.■

Pieaug kokmateriālu kravas

2020. gadā Ventspils ostas termināļos par 7% palielinājās dažādu koksnes produktu pārkraušana, sasniedzot pēdējo desmit gadu augstāko rādītāju. Galvenais šīs kravu grupas apstrādātājs ostā ir SIA "Ventplac", kam izdevās saglabāt stabilu kravu apgrozījumu salīdzinājumā ar 2019. gadu. Arī kokmateriālu un citu koksnes produktu tirgu 2020. gadā ietekmēja Covid-19 izraisītā situācija. Visā pasaulē attālinātā darba un mācību, tūrisma un izklaides industrijas apstāšanās dēļ kritās papīra patēriņš, līdz ar to būtiski kritās pieprasījums pēc izejmateriāla celulozes ražošanai. Tāpat kokmateriālu tirgu jūtami ietekmēja mizgrauža izplatība Vācijā un Skandināvijā. Neskatoties uz šiem un vēl citiem traucējošiem apstākļiem, 2020. gadā Ventspils ostas termināļos pārkrauti 728 tūkstoši tonnu koksnes produktu: kokmateriāli, šķelda, koksnes granulas, skaidas, mizas. Šīs kravas pārkrau



Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Purmalis pasniedz SIA "Ventplac" valdes priekšsēdētājam Aivaram Baudem brīvostas Pateicības rakstu par labiem rezultātiem 2020. gadā.

AS "Ventspils tirdzniecības osta", SIA "Noord Natie Ventspils Terminals" un SIA "Ventplac" termināļos.■

"Liepājas metalurga" teritorija rada pievienoto vērtību

Liels ieguvums un atspazds jaunu kravu piesaistē ir bijušā "Liepājas metalurga" teritorija (Liepājas SEZ pārvalde to iegādājās 2019. gada septembrī), kurā vairāki Liepājas ostas uzņēmēji nomā gan kravu uzglabāšanas laukumus, gan noliktavas. Tas jāvē 2020. gadā uzglabāt vairāk kravu un nodrošināt stabilu kravu apgrozījumu ostā. Tā, piemēram, LSEZ SIA "Ekers Stividor LP" nomā sešas noliktavas, kas jāva piesaistīt jaunu kravu īpašnieku un ievērojami palielināt kokskaidu granulu pārkraušanas apjomu. Ne tikai gada beigās, bet visu gadu pieaugums bija vērojams lejamkravu segmentā, ko nodrošina gan "GI Termināls" ar bāzes eļļām, gan "DG Termināls", kas uzbūvēja un veiksmīgi izmanto bitumena (izmanto ceļu būvē) termināli. Tas ir vienīgais šāda veida terminālis Baltijas jūras reģionā. Sarežģīts produkts, sarežģīta uzglabāšana un pārkraušana, bet ieguldītās pūles atmaksājas.

Arī ostas uzņēmēji aktīvi meklēja un atrada kravu īpašniekus, kas bija gatavi Liepājas ostā būvēt savus termināļus – BTC, "Danstore", "Schwenk". Tas nodrošina stabilu kravu plūsmu ilgtermiņā. Meklējot savu nišu, Liepājas osta jau no 2001. gada ļoti apzināti ir veidota par graudu ostu tāpat kā 19. gs. otrajā pusē. Lauksaimniecības kravu termināļi ir palielinājuši kapacitāti un elastīgumu, un tagad var pārkraut vairāk nekā 30 dažādu lauksaimniecības produkcijas veidus. Tieši lauksaimniecības kravas veido lielāko kravu grupu Liepājas ostā, sākot no rudziem, kviešiem un miežiem līdz pat rapšu un saulespuķu čaumalu raušiem, pupiņas ieskaitot. Šādai specializācijai gan ir arī minuss – sezonālitate, kas atkarībā no ražas var būt no augusta līdz janvārim, februārim, labos gados līdz pat jaunajai sezonai.■

Liepājas osta 2020. gadā piedzīvo kravu rekordu

2020. gada decembrī Liepājas ostā pārkrautas 773 603 tonnas dažādu kravu, kas visā ostas pastāvēšanas vēsturē ir lielākais kravu apgrozījums decembra mēnesī. Salīdzinot ar 2019. gada decembri, kravu apgrozījums 2020. gada izskaņā pieauga par 17,3 procentiem, bet salīdzinājumā ar iepriekšējo mēnesi par 48,5%. Kā uzsver Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks, dažādu ekonomisku un ģeopolitisku apsvērumu ietekmē 2020. gads Liepājas SEZ un ostai kā galvenajam tās stūrakmenim bijis gana sarežģīts un izaicinājumiem bagāts, taču, uzņēmējiem, pašvaldībai, valstij tās augstākās ierēdniecības līmenī un Liepājas SEZ pārvaldei vienoti strādājot, ir izdevies pārvarēt visas grūtības.

"Ostas darbības rādītāji ar rekordaugsto kravu apgrozījumu 2020. gada decembrī liecina, ka esam spējuši kopīgi pārorientēties un pielāgoties jebkuriem darbības noteikumiem: ja nav ogļu, tad tiek krautas kokskaidu

granulas, lauksaimniecības produkcija, šķelda, apaļkoki, cements u.c. Interesi par vietējo graudu pārkraušanu izrāda arī citas Latvijas ostas, mēs savukārt importējam soju, ko tālāk nogādājam Krievijā. Osta un tranzītbizness ir ļoti sensitīva nozare, un mēs to īpaši izjutām 2020. gadā. Pārmaiņas nozarē kopumā līdz ar Krievijas kravu samazinājumu, globālās pandēmijas ietekmi un ģeopolitiskiem aspektiem ievērojami palielināja Latvijas ostu iekšējo konkurenci. Un kamēr nebūs vienota dzelzceļa tarifa, Rīgas brīvosta diemžēl atrodas labvēlīgākā pozīcijā nekā citas ostas," norāda U. Sesks.

i UZZINAI

2020. gadā osta spējusi nodrošināt stabilu kravu plūsmu, un gads noslēdzies ar 6,6 miljoniem pārkrauto tonnu, tikai par aptuveni 10% atpaliekot no iepriekšējā gada rādītāja, kas ir līdzvērtīgi viena lieltonnāžas kuģa ievestai vai izvestai kravai mēnesī.

Lielāko kravu apgrozījumu ostā nodrošināja "Liepāja Bulk Terminal", pārkraujot 2,1 milj. tonnu dažādu lauksaimniecības kravu.

"Liepāja Bulk Terminal" valdes loceklis Juris Matvejevs: "Terminālis šobrīd apkalpo aptuveni 20 dažādas lauksaimniecības kravu veidus un pēdējos četrus gadus katrā graudu sezonā pārkrauj vairāk nekā divus miljonus tonnu. Bažas gan sagādā Rīgas ostas konkurence, jo, samazinoties ogļu kravām, tur rodas arvien lielāka interese par graudu kravu piesaisti. Mēs atrodamies rietumos, tie 200 kilometri rada mums grūtības papemt Latvijas graudus, kas izaudzēti Zemgalē. Nevaram Liepājā atļauties samazināt tarifu līdz Rīgas līmenim, viņi to var atļauties, bet šis ceļš nevedīs pie pozitīva rezultāta kopumā. Tā jau jebkurš tagad atbrīvos ogļu laukumu, pateiks "kraujam graudus!" un iedos zemāku cenu, bet kvalitāte tā tiek zaudēta."■

Liepājas ostas pluss ir stabilitāte un ilgtspējīga domāšana

Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs atzīst, ka Liepājas ostas uzņēmējiem nebija viegli pirms 30 gadiem ielauzties tranzītbiznesā un nav viegli arī šobrīd stabili strādāt, taču Liepājas osta turpina. U. Sesks: "Ostas uzņēmēji ir pieraduši strādāt izdzīvošanas režīmā un pielāgoties mainīgajai situācijai, ģeopolitikai un pašmāju politiskajām spēlēm, ko šogad vēl pastiprināja Covid-19 pandēmija. Īpaši to izjutām pavasarī, kad Eiropā slēdza virkni rūpnīcu, mainījās pieprasījums pēc kravām."

Liepājas ostas priekšrocība ir vietējas kravas, kas ir līdzvērtīgās proporcijās ar tranzītkravām. "Tā nav nejaušība. Deņģesmito gadu sākumā ļoti apzināti veidojām un attīstījām prāmju satiksmi (1994. gadā pirmais prāmis, kad vēl nebija regulāras prāmju satiksmes ne Rīgai, ne Ventspilij), kas lielā mērā ļāva piesaistīt ārvalstu investorus, kuri šeit būvēja un turpina būvēt ražotnes. Viegli organizēt loģistiku. Šogad vienojāmies ar prāmja operatoru, kas deva

iespēju līnijā Liepāja – Trāvēminde iekļaut Karlskrūnu Zviedrijā. Mūsu zviedru un dāņu ražotāji ļoti priecājās, jo tieši ostas un lidostas klātbūtne bija viens no noteicošajiem faktoriem, kāpēc ražotnes būvēja tieši Liepājā," uzsver Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs.

Viens no Liepājas ostas attīstības priekšnosacījumiem ir stabilitāte. Tas arī bijis galvenais uzdevums Liepājas SEZ pārvaldei un pašvaldībai – visus 30 gadus nodrošināt skaidrus darbības noteikumus un atbilstoši uzņēmēju vajadzībām no nulles veidot ostas darbībai nepieciešamo infrastruktūru. 2020. gadā Liepājas SEZ pārvalde pabeidza līdz šim vērienīgākos projektus 44,6 milj. eiro apjomā. Ir sakārtoti autoceļi, lai ērti nokļūtu gan uz graudu, gan prāmju termināļiem, pilnveidota dzelzceļa infrastruktūra, lai palielinātu kravu aprites kapacitāti, uzbūvēta pilnīgi jauna piestātne un nodrošināts 14,5 m dziļš kuģu ceļš. "Visi šie projekti ir īstenoti atbilstoši uzņēmēju

attīstības plāniem, jo tieši uzņēmēji ir tie, kas piesaista kravu īpašniekus un kravas, bet mēs kā Liepājas SEZ pārvalde varam līdzdarboties, radīt nepieciešamo infrastruktūru un priekšnosacījumus, lai jaunas kravas varētu ienākt Liepājas ostā," skaidro SEZ valdes priekšsēdētājs U. Sesks.

2020. gadā liels ieguvums bija jaunā dziļūdens piestātne un 14,5 m dziļais kuģu ceļš, ko divi *panamax* klases kuģi – 20. septembrī "Desert Hope" un 29. septembrī "Sakizaya Queen" – vārda visticšākajā nozīmē pieņēma ekspluatācijā. Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš uzsver, ka 2020. gada rudenī jaunās iespējas vēl tikai apguva, bet jau šogad tās tiks pilnībā izmantotas, lai veiksmīgi piesaistītu jaunas kravas. Reizē ieguldījumi infrastruktūrā 44,6 milj. eiro apjomā bija un ir liels izaicinājums, kas uzliek arī lielu atbildību un prasa rūpīgu finanšu plūsmas plānošanu, kas pandēmijas ietekmē var prasīt neordinārus lēmumus.■

Ar burinieku modeļiem jau no 12 gadu vecuma

Tālbraucējs kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs, jūrniecības darbinieks un pasniedzējs, atzīst, ka ar savu vaļasprieku sācis nodarboties pirms 48 gadiem – 12 gadu vecumā.

“Vecāki bija ievērojuši, ka man patīk roku darbi – kaut ko būvēt un meistarot, un viņi man pasniedza ļoti vērtīgu dāvanu – galdnieka darbarīku komplektu. Tur bija pilnīgi viss nepieciešamais, sākot no knīpstan-gām un āmura un beidzot ar rokas urbjašinu. Tad arī sāku nopietni nodarboties ar modeļu būvēšanu. Pirmais paša uzbūvētais burinieka modelis bija Kristofora Kolumba karavela “Santa Maria”. Šis modelis man vēl ir, vecāki to bija saglabājuši un man atdeva!”

Tagad kapteinim Nadežņikovam ir pašam sava darbnīca ar visu nepieciešamo aprīkojumu – darbgaldu, mazu virpu, mazu urbjašinu un daudziem citiem instrumentiem. Tur parasti top vairāki burinieki vienlaikus. “Ir racionāli strādāt uzreiz ar vairākiem kuģiem. Piemēram, veidojot korpusu, tiek līmēti ļoti tievi dēļi, reizē divi, katrs no savas puses, un tad ir jāgaida, kamēr tie būs pielīmējušies. Tīkmēr var darīt ko citu. Ja man ir brīvs brīdis, ko varu izmantot savam vaļaspriekam, tad šis laiks ir jāizmanto pilnībā,” saka A. Nadežņikovs.

Kuģu modeļus viņš izgatavo vai nu pēc rasējumiem un zīmējumiem, vai arī iegādājoties īpašus kuģu modeļu detaļu komplektus. “Tādus komplektus kādreiz varēja nopirkt arī Latvijā, bija speciāls veikaliņš, taču noīeta tirgus esot bijis pārāk neliels. Tagad tos var nopirkt Sanktpēterburgā, bet man tur reti iznāk pabūt. Tā diemžēl ir – kādreiz Latvijā bija ļoti spēcīgi kuģu modelisti, bet tagad atrast domubiedrus ir gandrīz neiespējami. Tā es arī pamatā strādāju viens. Manā ģimenē ir pārsvarā sievietes, viņām ir citas intereses.”

Kuģu modeļi iedalāmi vairākās kategorijās – tā saucamie galda modeļi, ātrgaitas modeļi, manevrēšanas



Kapteiņa vecākais palīgs Aleksandrs Nadežņikovs ar burinieku “JANA”, ko reisa laikā uzbūvēja no uz kuģa atrodamiem materiāliem.

modeļi. A. Nadežņikovs skaidro, ka ātrgaitas modeļiem svarīgākais ir ātrums un peldspēja, manevrēšanas modeļi parasti ir radiovadāmi, bet galda modeļiem svarīgākais ir autentiskums un precizitāte. Galda modeļi var būt metāla vai koka. “Man koks ir tuvāks materiāls, tas ir silts, kamēr metāls – auksts. Modeļiem izmantoju dažādas koksnes – ābeli, bumbieri, alksni, bērzu, liepu un citas. Katram kokam ir savs pielietojums. Piemēram, liepa labi lokās, bet nav tik izturīga. Cietākas koksnes materiāli ir izturīgāki, bet nav tik elastīgi, tos nevar izlocīt. Taču autentisku burinieka modeli nevar uztaisīt tikai no koka, ir vajadzīgs arī metāls, un, protams, vēl arī citi materiāli. Es esmu arī atslēdznieks, protu strādāt ar metālu. Lai izgatavotu autentisku modeli, ir jāzina kuģniecības vēsture. Jūrniekiem to vajadzētu zināt, diemžēl tagadējie jūrnieki visbiežāk nezina. Ar vēsturi saistīta arī profesionālā jūrnieku valoda, un arī tā izzūd. Lai darbotos ar modeļiem, terminoloģija ir jāzina, tā

ir gan rasējumos, gan aprakstos. Ja nu kaut ko nezini, tad meklē vārdnīcās un enciklopēdijās. Man arī tas šķiet ļoti interesanti.”

Kapteinis Nadežņikovs atzīst, ka burinieki viņam ir īpaši tuvi un tiem viņš palicis uzticīgs visus garos gadus, kopš nodarbojas ar kuģu modeļiem. “Burinieks tomēr ir kaut kas īpašs, cilvēkiem burinieki patīk, jo vienmēr atmodina to romantiku, kas snauž ikvienā. Un vēl es atceros leģendāro teicienu – “agrāk bija koka kuģi un dzelzs vīri, tagad ir otrādi”. Burinieku modeļi mēdz būt gan ar burām, gan bez tām. Ja buriniekam nav buru, tad ļoti labi var redzēt visas vantis, visu takelāžu, jo arī visam tam ir jābūt autentiskam. Buru izgatavošana ir ļoti piņķerīgs darbs, es tās šūju ar rokām, tas nereti ir pat grūtāk nekā kuģa korpusa un pārējo detaļu izgatavošana. Lai nostiprinātu tikai vienu virvi, nereti paiet vismaz stunda!”

Muzejos esošos kuģu modeļus arī visbiežāk ir izgatavojuši modelisti.

►►► 46. lpp.

►►► 45. lpp.

"Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā ir vesela zāle ar burinieku modeļiem, daži no tiem ir tapuši Rīgas jūrskolā, tur savulaik bija modelistu pulciņš, un nākamajiem jūrniekiem tas bija ļoti noderīgi. Tie kursanti, kuri tur darbojās, lieliski zināja arī speciālos priekšmetus – kuģu uzbūvi, kuģu aprīkojumu. Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības telpās ir lielisks burinieka "Viktorija" modelis, cilvēks, kurš to izgatavoja, ir taisījis modeļus arī Vāsas muzejam Stokholmā. Vispār visi muzejos redzamie modeļi ir tikai ar rokām izgatavoti. Tos nevar pat salīdzināt ar rūpnīcās ražotajiem. Tie, kurus cilvēki pērk veikalos kā suvenīrus, rūpnīciski ražotie – tie patiesībā nav modeļi! Tā ir pilnīga idejas *izvarošana*. Bet, protams, ja cilvēks neko nezina par buriniekiem un to vēsturi, tad viņš to nevar saprast. Cilvēks priecājas – re, astoņas buras uz viena masta, cik skaisti! Taču tādi kuģi nekad nav bijuši, astoņas buras mastu vienkārši salauztu! Pats lielākais buru skaits uz viena masta ir piecas," uzsver A. Nadežņikovs.

Gandrīz katrs modeļu būvētājs izvēlas savu sistēmu – būvē ļoti pazīstamus buriniekus vai arī mazzināmus, ļoti sarežģītus vai vienkāršākus, mēdz izvēlēties noteiktu tēmu – vācu, angļu, spāņu kuģi, kāda noteikta vēstures posma kuģi un tamlīdzīgi. A. Nadežņikovs pašlaik pievēršies leģendāriem krievu buriniekiem,



piemēram, admirāļa Nahimova kurjerkuģim "Feniks", mazajam, tikai 20 liellabalu buriniekam "Merkurijs", kurš uzvarēja kauju pret diviem turku līnijkuģiem un pirmais



tika apbalvots ar gvardes standartu, Antarktīdas atklājēja Belingshauzena kuģim "Vostok" un citiem ne mazāk slaveniem buriniekiem.

"Es neplānoju piedalīties modeļu būvētāju biznesā, taču augstas kvalitātes burinieki ir ļoti dārgi. 2014. gadā Sanktpēterburgā notikušā čempionāta uzvarētājs franču bombardierkuģis tika pārdots par 14 000 eiro. Šis kuģis tiešām bija izstrādāts līdz vissīkākajām detaļām, ieskaitot naglīnas, ar kurām dēļi pienagloti korpusam! Taču vienkāršu modeļi var izgatavot gandrīz no jebkādiem materiāliem. Atceros kādu gadījumu. Biju kapteiņa vecākais palīgs, mūsu kuģim bija piecu nedēļu pārgājiens no Singapūras uz Brazīliju. Kādu rītu satieku matrozi, kurš nāc uz dežūru, un jūtu, ka viņš ir lietojis alkoholu. Es pats alkoholu nelietoju vispār, tāpēc uzreiz to smaku jutu. Sāku viņu "audzināt", man kā kapteiņa vecākajam palīgam tas bija jādara. Skaidrs, ka cilvēki ir noguruši, bet var taču atrast citu



bīvā laika pavadīšanas veidu! Saku, ka var palasīt grāmatu, bet matrozis atbild, ka visu, kas viņu interesē, jau paguvjis izlasīt. Var paskatīties video, pamācīties angļu valodu. Nē, tas arī viņam apnicis. Beigās es saku, ka var uzbūvēt kādu kuģa modeli. Matrozis smejas, no kā tad lai viņš būvē to modeli? Saku, ka uz kuģa ir daudz visādu materiālu. Beidzās ar to, ka noslēdzām derības – es apņēmās līdz Brazīlijai uzbūvēt burinieka modeli. Nu skaidrs – kas solīts, tas jāpilda. Vīspirms pats izgatavoju rasējumus, korpusu būvēju no vecas glābšanas jostas putuplasta, to nošpahtelēju, izkrāsoju. Izmantoju dažādu iekārtu iepakojumus, atradu visu, ko man vajadzēja! Tas, protams, bija primitīvs modelis, nekāda zināma burinieka kopija. Nosaucu to savas meitas vārdā par "Janu". Kad burinieks bija gatavs, visa apkalpe gāja uz tiltiņa to aplūkot. Kā jau teicu – cilvēkiem patīk burinieki!"

Aleksandrs Nadežņikovs neslēpj savu sarūgtinājumu par to, ka šodienas bērniem vairs nav kādreizējās iespējas attīstīt savas prasmes. "Kādreiz pulciņi, arī kuģu modelēšanas pulciņi, bija valsts finansēti. Par tiem bija liela interese. No otras puses, šodienas bērni vairs nav tam motivēti, viņiem labāk patīk spaidīt podziņas datorā vai telefonā. Lai būvētu modeļus, vajadzīga pacietība, uzmanība, precizitāte. Nesen kādā konferencē redzēju dāņu prezentāciju, tajā viņi teica: mūs nomaina "Z" paaudze, tā ir paaudze, kas nevar ilgstoši koncentrēties, nevar veikt monotonu darbu, kas prasa pacietību. Ārprāts, es nodomāju, kā tad mēs šai paaudzei uzticēsim kuģus? Kas notiks, ja sardzes virsnieks nespēs koncentrēties un veikt monotonu darbu?"

Kapteinis Nadežņikovs atzīst, ka kuģu modelisti var šķīst ļoti intraverti cilvēki, jo, kad iegrimst savā iemīļotajā nodarbē, viss pārējais tikai traucē. Taču tas ir vaļasprieks, kas lieliski nomierina nervus, jo prasa maksimālu koncentrāciju un liek vismaz uz laiku aizmirst visas problēmas.

Jāteic, ka kaut nedaudz pazīstot kapteini Aleksandru Nadežņikovu, tiešām grūti iztēloties situāciju, kurā viņš zaudētu mieru, izrādītu uztraukumu vai nezinātu, kā rīkoties. ■

Sarma Kočāne

Mērsraga glābšanas biedrības pirmsākumi

Nolūkā glābt slīkstošos 1923. gadā tika nodibināta Latvijas glābšanas biedrība uz ūdeņiem. Tās valde atradās Rīgā, bet bija arī nodaļas Liepājā un Ventspilī.

Turpinot veidot zvejnieku glābšanas staciju tiklu mūsu jūras piekrastē, 1929. gada janvārī biedrības sēdē apspriests jautājums par zvejas laivu pielāgošanu zvejnieku glābšanai nelaimes jeb vētras gadījumā. Nolemts ierīkot divas jaunas glābšanas stacijas Papē un Mērsragā.

Jau 1930. gada martā Latvijas glābšanas biedrības uz ūdeņiem galvenā valde nolēma turpmāk vairs nepirkt glābšanas laivas ārzemēs, bet gan būvēt tās tepat Latvijā. Pirmās divas glābšanas laivas uzbūvētas Mērsraga un Pitraga stacijām. Vienas laivas būve pie mums izmaksāja apmēram 800 – 1000 latu, turpretim par ārzemēs būvētajām tolaik prasīja 4500 – 5000 latu.



Mērsraga ostas un glābšanas stacijas teritorija trīsdesmito gadu sākumā. Foto no Inas Damlicas arhīva.

Mērsragā glābšanas staciju sāka būvēt 1930. gada augusta nogalē. Tās vajadzībām iegādājās zviedru sistēmas motoru. Mērsraga stacija bija pirmā glābšanas stacija ar motorlaivu. 26. novembrī Jūrniececības

departamenta darbnīcas teritorijā Andrejostā jauno glābšanas laivu nolaida ūdenī un ar to veica pirmo izmēģinājuma braucienu pa Daugavu. Laiva spēja sasniegt ātrumu līdz astoņām jūras jūdžēm stundā. Pašu Mērsraga glābšanas staciju atklāja 1930. gada 30. novembrī.

Glābšanas laivu dažkārt piemeklējušas kibeles. Tā gadījās 1931. gada oktobrī, kad, sniedzot palīdzību buriniekam "Ziedonis", bojā gāja teju vai pati glābšana laiva. Lielajos vilņos laivai sānos radās sūce, un tā pieplūda ar ūdeni. Tā nu Mērsraga glābšanas laivai pašai nācās glābties Upesgrīvā, un tā nevarēja sniegt palīdzību "Ziedonim".

Bet daudz tika arī paveikts. Piemēram, 1932. gada 8. janvārī vētra jūrā pārsteigusi trīs Bērziema zvejas laivas ar deviņiem cilvēkiem, un tieši Mērsraga stacijas motorlaivas komanda, ievēlot zvejas laivas Mērsraga ostā, izglābusi Bērziema zvejniekus.

Gadījies arī citādi. Tā 1933. gada 18. septembrī iepretī Abragciemam burinieks "Austrums" signalizēja pēc palīdzības. Piesteigusies Mērsraga stacijas motorlaiva, bet burinieka ļaudis atteikušies atstāt kuģi un nolaiduši pacelto briesmu signālu. Glābšanas laiva devusies atpakaļ uz staciju Mērsragā, bet, atrodoties aptuveni četrus kilometrus attālumā no burinieka, glābēji pamanījuši, ka burinieks strauji tiek dzīts uz krastu. Atgriezusies nelaimes vietā, glābšanas komanda konstatēja, ka "Austrumu" vairs nav iespējams glābt, bet cilvēki par laimi bija izglābušies.

Glābšanas biedrība 1933. gada 13. novembrī sniegusi palīdzību arī velkonim "Rūķis". Glābšanas stacijās teju ik gadus veikti daži remontdarbi, visbiežāk tā bijusi šķūņu jumtu

►►► 48. lpp.

►►► 47. lpp.

darvošana un sienu krāsošana, bet 1933. gadā uz glābšanas staciju šķūņiem, tostarp arī Mērsragā, uzkrāsotas biedrību emblēmas.

1934. gadā Mērsraga glābšanas stacijas laivu remontēja un pārkrāsoja.

1935. gadā glābšanas stacija tika pie jaunas motorlaivas "Mērsrags", kam bija jau 11 zirgspēku VEF motors un ūdeni automātiski izlejoša ierīce. Tā bija Latvijā būvēta jauna parauga glābšanas laiva, pirmā, ko nebija iespējams nogremdēt, pateicoties laivā ierīkotajiem automātiskajiem ūdeni izlejošajiem vārstuļiem.

1936. gads bija īpaši nozīmīgs Mērsraga ostai un arī glābšanas stacijai. Ostas būvdarbi beidzot bija galā, ostas padziļināšanas darbi arī, bet ar to vis gads nebeidzās: augustā mērsradznieki viesos uzņēma Valsts prezidentu Kārli Ulmani, kurš, starp citu, kopš 1938. gada bija Glābšanas biedrības uz ūdeņiem goda prorektors.

1936. gadā Mērsraga glābšanas komanda kopā ar tās vadītāju un dibinātāju Indriķi Feldmani, kas bija arī Mērsraga ostas pārzinis (dzimis 1890. gada 22. augustā Mērsragā, miris 1975. gada 10. augustā Zviedrijā – aut.), meklēja trīs Mērsraga zvejniekus, ko jūrā negaidīti bija pārsteigusi vētra. Jūrā bija izgājušas vairākas laivas, visām izdevās atgriezties, izņemot vienu ar trim mērsradzniekiem, kuri gāja bojā.

Tā paša gada nogalē Latvijas glābšanas biedrības uz ūdeņiem valde nolēma par varonību un pašai izdevību cilvēku glābšanā ar naudas balvu 50 latu apmērā apbalvot Mērsraga zvejnieku Ernestu Apsi un izteikt pateicību ar atzinības rakstiem zvejniekiem Arvīdam Lazdiņam un Arvīdam Heldtam.

1937. gada martā tika nolemts būvēt modernus un praktiskus glābšanas laivu nolaižamos tiltus ne vien Kolkasraga un Papes stacijās, bet arī Mērsragā. Un jau 1937. gada 8. oktobrī laikrakstā "Rīts" var lasīt: "Mērsraga glābšanas stacijā šīs dienas nobeigti plašāki izbūves un pārkārtošanas darbi. Sevišķu ievērību pelna jaunā glābšanas laivu nolaižamā un uzvelkamā ierīce, kuras būve nobeigta." Ar tādās ierīces



Mērsraga glābšanas stacijas komanda 1933. gada 26. septembrī. Fotografijā atpazīti vien Mērsraga pagasta vecākais Pēteris Zaks (trešais no kreisās) un Kārlis Jēgers (ceturtais no kreisās).



Glābšanas laiva "Mērsrags" 1936. gadā.

palīdzību laivu nu varēja nolaist no stacijas telpām ūdenī vienas divu minūšu laikā.

Indriķis Feldmanis par Mērsraga glābšanas stacijas komandas priekšnieku joprojām strādāja arī 1938. gadā. Viņam patīcis stāvēt uz ostas tilta un nopietnu sejas izteiksmi raudzīties jūrā. Tiklīdz jūrā pamanīts kāds briesmu signāls, Feldmanis laidis gaisā petardes un pulcinājis glābšanas komandu. Glābšanas komandas priekšniekam rudens un ziemas naktīs bijis jāuzklausā arī telefona zvani ar briesmu vēstīm no Upesgrīvas, Bērziema un pat Engures.

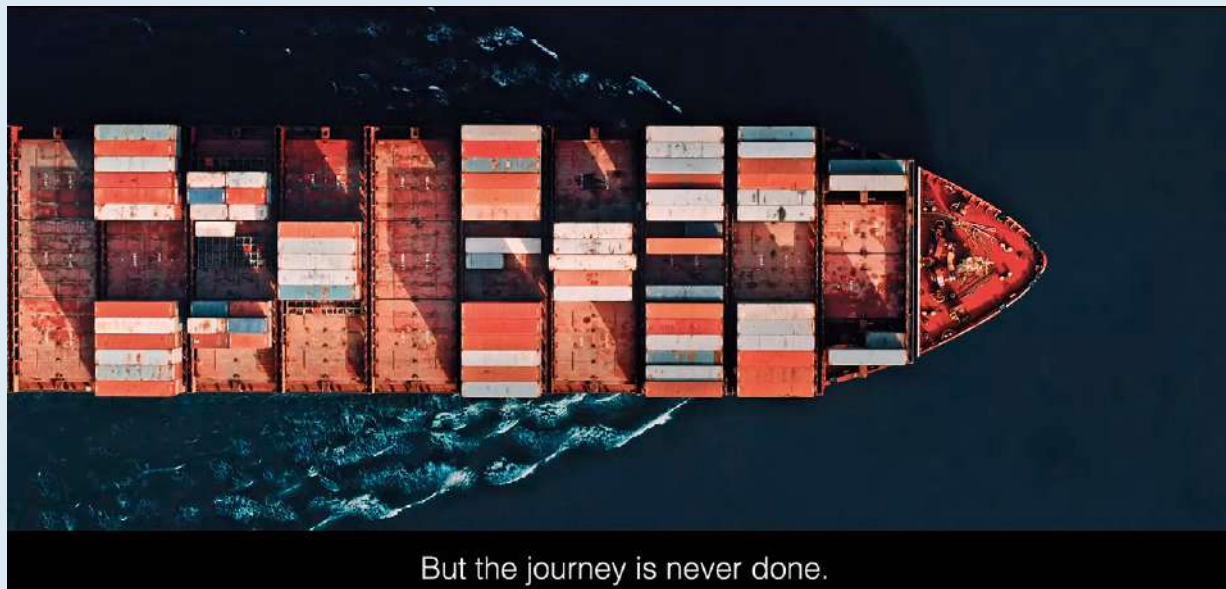
1939. gada oktobrī netālu no Mērsraga vētras laikā sēklī tika izmests jūras velkonis "Vija", kas ar tvaika svilpi lūdza palīdzību. Palīgā steidzies motorlaivas "Helga" vadītājs A. Zariņš, kurš tobrīd atradies Mērsraga ostā. No "Vijas" katla bijis izlaists tvaiks, lai novērstu eksploziju, un tā kā velkonis bija daļēji piepildījies ar ūdeni, dabūt to nost no sēkļa nav bijis nemaz tik viegli. No krastā

izmestās "Vijas" divus cilvēkus izglābis arī Mērsraga ostas pārzinis Feldmanis.

1940. gada 29. septembrī Mērsraga glābšanas stacijas vīri palīdzējuši velkonim "Pikols" un ogļu prāmim "R.O.V. 440", kuri avarēja pie Mērsraga ostas. Mērsraga glābšanas komandā bija deviņi vīri – stūrmanis I. Feldmanis, K. Zutis, J. Tāsis, V. Bērziņš, M. Zaks, K. Ēķis, K. Fridenvalds, A. Gailītis, V. Jonans, K. Jurševics un P. Gailītis, kurš saņēma arī atlīdzību par nelaimes pazīpošanu.

1943. gada 19. decembrī Mērsraga bākas uzraudze lūgusi sniegt palīdzību četriem ūdensceļu un ostu departamenta hidroloģiskās daļas darbiniekiem, kuri torīt no Mērsraga bākas ar motorlaivu devušies jūrā, lai veiktu savus pētījumus, un laikus nav atgriezušies. Feldmanis nolēmis izmantot nevis glābšanas laivu, bet gan ostā atrodošos motorlaivu "Līga", ar kuru viņa vadībā ap plkst. 17 glābšanas stacijas vīri devušies jūrā. Tā kā "Līgas" klājs un virsbūve pēc vairāk nekā triju stundu meklējumiem jūrā sāka spēcīgi apledot, vīri atgriezušies ostā, lai pēc stundas dotos atpakaļ. Tikai tad, kad bija nobraukti aptuveni 40 kilometru, pie Ģipkas atrasta pazudusi motorlaiva ar visiem cilvēkiem, kuri nākamajā dienā aizvesti atpakaļ uz Mērsraga bāku. ■

Inga Hartika,
Mērsraga Tūrisma informācijas centra vadītāja



But the journey is never done.

BIMCO popularizē jūrniecības nozari



The global lives that we feed



Without these bright, coloured containers

BIMCO sociālajās vietnēs ir publicējusi jaunu divu minūšu filmu "Kugi liek pasaulei kustēties" ("Ships make the world go"), kas veidota sadarbībā ar Lielbritānijas raidorganizāciju ITN. Tās mērķis ir popularizēt jūrniecības nozari. Ar šo filmiņu savos sociālajos profilos ir dalījušies arī Latvijas jūrnieki un jūrniecības organizācijas.

BIMCO ģenerālsekretārs Deivids Loslijs pirms filmas publicēšanas presei sacīja, ka ir nepiedodams sabiedrības aklums, neinformētība un izpratnes trūkums par jūrniecības nozari un tās lomu visplašākajā nozīmē. Vēl jo lielāka sabiedrības nezināšana un neizpratne ir izpaudusies un turpina izpausties Covid-19 apstākļos,



is equivalent to three times around this earth a year

kaut vai risinot kuģu apkalpju maiņas jautājumus un problēmas.

Loslijs arī uzsvēra, ka filmas autori vēlas parādīt jūrniecības nozares un



and let business grow



so you can see why we need to plan it

jūrnieku darba nenovērtējamo nozīmi un spēku.

"Ja mēs varam kaut nedaudz klievēt sabiedrības nezināšanu un neizpratni, ja kaut mazliet mainīsies valsts institūciju un sabiedrības attieksme pret jūrniekiem, novērtējot viņu darbu, mēs varēsim būt priecīgi, ka esam devuši kaut nelielu ieguldījumu, lai mazinātos sasalts. Šo filmiņu vajadzētu uztvert nevis kā BIMCO reklāmrullīti, bet gan kā mācību materiālu sabiedrībai," sacīja Loslijs.

BIMCO plāno turpināt iesākto un veidot dokumentālo filmu sēriju par jūrniecības nozares izaicinājumiem un panākumiem.

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai – 30



International
Transport Workers'
Federation



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA) dibināta 1991. gadā. Tā ir Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības (LBAS), Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF, Londona), Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF, Brisele), kā arī Baltijas valstu pastāvīgi darbojošos komiteju locekle. Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībā ir vairāk nekā seši tūkstoši biedru.

Kopš pirmās dienas LTFJA prezidents ir Igors Pavlovs, kurš ir pārliecināts, ka vienmēr varētu vēlēties vēl lielāku jūrnieku aktivitāti un interesei par savu tiesību aizsardzības deleģēšanu arodbiedrībai, jo pasaules jūrniecības praksē ir diezgan daudz situāciju, kad jūrnieki ir bijuši neaizsargāti, kad bijušas pārkāptas viņu tiesības, kad viņi nav saņēmuši darba samaksu vai vispār atstāti bezpalīdzīgā situācijā.

To ir piedzīvojuši arī Latvijas jūrnieki, pamatā ierindas personāls, un viņiem ir nācies meklēt palīdzību tieši pie arodbiedrības.

Igors Pavlovs: "Ir divi veidi, kā mēs varam aizstāvēt un cīnīties par savām tiesībām. Pirmais – to var darīt katrs pats. Esmu pietiekami gudrs un kompetents, tāpēc man nav vajadzīgs neviens, kas pārstāvētu manas tiesības vai ar kuru kopā varētu to darīt. Daudzi arī netic, ka kopā panākumi varētu būt labāki. Otrs veids ir darīt to ar arodbiedrības palīdzību, bet te, protams, ir jautājums, kā pārliecināt jūrniekus par nepieciešamību stāties arodbiedrībā? Viņi daudz laika pavada jūrā, un tā ir pavisam cita domāšana. Te labs piemērs varētu būt šāds: autobusā brauc daudz cilvēku, iekāpj kāds huligāns un uzmācas vienam no pasažieriem. Pārējie to vēro, bet neiesaistās, jo huligāns jau mani neaiztiek. Mēs it kā visi esam kopā, un tomēr katrs par sevi."



Vienotībā ir spēks!