



JŪRNIĒKS

NR. 3 (118) 2020



Priecīgus Jūras svētkus!

Latvijas Jūras
administrācijas

valdes

priekšsēdētājs

JĀNIS KRASTIŅŠ:

“Reālie apstākļi
lika teoriju
pārvērst
praksē.”

Par jūrnieku
labklājību
domājot



Jūrnieku
reģistrs izstrādājis
jaunas jūras prakses
grāmatas un mobilo
lietotni “Onboard
Training”



SUSTAINABLE SHIPPING
FOR A
SUSTAINABLE PLANET

Ilgtermiņa kuģošana
ilgtspējīgai planētai

Zinātnieki aicina domāt par “dziļo pielāgošanos”, vēl jo
vairāk ņemot vērā, kā Covid-19 vienā mirklī mainīja visu
pasaules kārtību un miljardiem cilvēku dzīvi



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 Notikumi. Maijs – jūnijs
- 3 Jūrnieku labklājība ir jāaizstāv
- 4 Jūrnieku reģistrs izstrādājis jaunu lietotni un jaunas prakses grāmatas
- 5 Jūras administrācijai Zelta kategorija ilgtspējas indeksa novērtējumā
Latvijas jūrnieki Covid-19 dēļ pārstrādā kontrakta laiku
- 6 Pasažieru izbraukuma kuģi sezonas sākšanai labi sagatavoti
Turpinās zvejas laivu pārbaudes visā piekrastē
Jūras administrācijas uzraudzības auditā nepilnības netiek konstatētas
- 7 Apstākļi lika teoriju pārvērst praksē
- 11 Mēs nepieļāvam domu, ka varētu nestrādāt

IZGLĪTĪBA

- 13 Vai tiešām vienā smilšu kastē vietas par maz?
- 17 Piešķir stipendijas labākajiem un motivētākajiem studentiem
- 18 Krīzes laboratorija "CrisisLab" – studentu virtuālā triecienoprogramma
Covid-19 krīzes kontekstā
- 19 "Erasmus+" stratēģiskās partnerības projekts "MEM: Ideas to Actions"

JŪRĀ UN KRASĀ

- 20 Ir jābūt gataviem pieņemt jaunu jūrniecības ekonomikas paradigmu
- 21 Krīze ietekmē kuģošanas nozares centienus
Kā jūtas jūrnieki?
- 23 Ugunsgrēki uz konteinerkuģiem apdraud kuģošanas drošību
- 24 Jūras pirātisms 2025. gadā. Ko varam sagaidīt?
- 27 Ziņas īsumā
- 28 Viss ir iespējams, vajag tikai gribēt

OSTAS

- 35 IMO un WCO veidos vienotu elektronisko datu sistēmu
Izdots "5G Smart Ports" ceļvedis
Tukši konteineri un ostas
- 35 Ostas turpina darbu arī sarežģītos apstākļos
Pieprasījuma kritums pasaules tirgū
- 37 Statistika
- 38 Izdotas Liepājas ostas pieeju kartes
Turpinās darbs pie jaunā Latvijas lielo ostu pārvaldības modeļa
Baltijas jūrā norisinājās starptautiskās militārās mācības "Baltops 2020"
Hidrogrāfiskie mērījumi veikti vairākās ostās
- 39 Liepājas SEZ kapitālsabiedrība "Caljan" būvē jaunu rūpnīcu bijušajā
"Liepājas metalurga" teritorijā
- 40 Liepājas jahtu ostā uzlabo infrastruktūru
Ventspils brīvostas industriālajā teritorijā turpinās projektu attīstība
"Kurzemes granulas" palielina ražošanas apjomus
- 41 Rīgas brīvosta samazina plānotos izdevumus
Nostiprināts Daugavgrīvas krasts
- 42 Rīgas ostai 820. Daugmales blokāde

BRĪVBRĪDIS

- 44 No ežiem atturēties vairs nav iespējams
- 47 Mērsrags – Zvejnieku svētku šūpulis



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: Anita Freiberga, tālr. 29229063.

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Gata Diedziņa,

Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas,

Liepājas SEZ, LJA, LJK, LSC, IMO publicitātes, youtube.com, US Navy, AFP, WMN, flickr foto, ārzemju preses foto materiāli, foto no Imanta Natiša personīgā foto arhīva, kā arī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fotomateriāls.

JA materiālus sagatavoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, LSEZ, ICS, BIMCO, ITF, ISWAN, WMN, kā arī ārzemju preses materiāli.

#SeafarersAreKeyWorkers



Jūrnieki varēs būt lepnī

Esam pavadījuši visai dīvainu laiku. Kā jau jūrnieku žurnālam pienākas, aizvadītajos mēnešos vislielākā uzmanība tika veltīta jūrnieku jautājumam. Kā Covid-19 pandēmijas izraisīto ierobežojumu laikā reāli veikt kuģu apkalpju maiņu, ja tūkstošiem jūrnieku uz kuģiem jau pavadījuši krietni virs līgumā paredzētā? Par to domājot, nevilus atmiņā ataust patiesa ainiņa no padomju laikiem. Zvejnieku kolhoza Atlantijas zvejnieki pēc pusgada darba jūrā atstāj kuģi remontā kādā no ārzemju ostām un paši lido mājās pelnītā krasta atvaļinājumā. Bet kolhoza priekšsēdētājs plāta rokas un saka: "Vīri, glābiet, man nav maiņas komandas, ko sūtīt jūsu vietā!" Un vīri pēc divdesmit mājās pavadītām dienām lido atpakaļ uz savu kuģi, lai atkal pusgadu strādātu jūrā. Kolhozam bija uzdevums un saistības, vajadzēja ziņot par darba uzvarām un plāna pārpildi. Kā to izdarīt, ja pati sistēma nav sakārtota? Atbilde ir jūrnieks – tas glābs situāciju. Kā bija pirms gadiem piecdesmit, tā arī tagad – jūrnieks glābj situāciju, jo svarīgāk par visu ir nodrošināt nepārtrauktus kravu pārvadājumus. Pēc būtības tāda globāla plāna izpilde.

Precīzi skaitļi atšķiras, tāpat jūnijā ir mainījusies situācija un daudzās pasaules valstīs tiek atviegloti Covid-19 pandēmijas dēļ noteiktie ierobežojumi. Daudzviet ir atsākušies starptautiskie avioreisi, tiek mīkstināti stingrie noteikumi par jūrnieku apkalpju maiņu ostās, un šķiet, ka dzīve teju atgriezies normālās slīdēs. Arī mūsu kuģa vecākais mehāniķis Uldis Ozols, kurš vēl jūnija sākumā nezināja, kad varēs atgriezties mājās, 14. jūnijā LJS *WhatsApp* diskusiju platformā rakstīja: "Beidzot krastā Korejā! Visapkārt šajā Āzijas valstī turpinās dzīve. Bija jāielādē speciāla Korejas Veselības ministrijas aplikācija, lai varētu norakstīties no kuģa. Karantīnas dienests nomērija temperatūru, ievadīja aplikāciju, imigrācijas dienests pārbaudīja pasi un tā tālāk. Tagad mierīgi sēžam lidostā un esam laimīgi pēc vairāk nekā pieciem mēnešiem uz kuģa, pildot kompānijas biznesa plānus." Visi priecājamies kopā ar Uldi un vēlējām veiksmīgu mājupeļu.

Un tomēr nevienam nav tiesību ignorēt to situāciju, kas bija izveidojusies un vēl joprojām nav normalizēta starptautiskajā tirdzniecības flotē. Līdz maija beigām tirdzniecības flotē uz kuģiem bija aptuveni 200 tūkstoši jūrnieku, kurus, lai ievērotu starptautisko prasību normas, vajadzēja nomainīt, jo noteiktais kontrakta laiks jau bija krietni pārstrādāts, tomēr jūrnieki joprojām turpināja darbu, tāpēc ka viņiem nebija ne vismazākās iespējas pamest savu darba vietu. Aizvien aktuālāki kļuva kuģošanas drošības jautājumi, kas varētu apdraudēt regulāras kravu piegādes, jo daudzi jūrnieki, no kuriem tas bija atkarīgs, jūrā jau bija pavadījuši pusgadu, deviņus mēnešus vai pat vēl ilgāku laiku. Diemžēl valstis un starptautiskās organizācijas, kuras būtu varējušas un kuru pienākums pat bija uzņemties vadošo lomu situācijas risināšanā, parādīja savu bezspēcību. Piemēram, IMO, kas ir visgalvenākā jūrniecības organizācija pasaulē, nespēja panākt neko reālāku, kā vien noteikt divpadsmit soļu plānu par ierašanos uz kuģa un kuģa atstāšanu, kur svarīgākais ir nodrošināt visus nepieciešamos pasākumus, lai jūrnieki būtu pārbaudīti attiecībā uz Covid-19.

25. jūnijs ir Starptautiskā jūrnieku diena, un šogad plaši tiek izvērsta kampaņa, lai izteiktu cieņu jūrniekiem un novērtētu tos upurus, ko viņi ir nesuši, un tās problēmas, ar kurām viņi ir saskārušies Covid-19 krīzes apstākļos. Kampaņa ikvienu no mums mudina izturēties pret jūrniekiem ar tādu cieņu, kādu viņi ir pelnījuši, pildot svarīgu darbu, lai pasaules tirdzniecība varētu netraucēti turpināties.

Covid-19 parādīja, cik viegli ievainojami mēs esam, cik trausla var būt globālā kravu pārvadājumu sistēma un cik ļoti ārkārtējos apstākļos pietrūkst reāla rīcības plāna. Anglijas karaliene Elizabete II, uzstājoties televīzijas raidījumā, teica: "Es ceru, ka turpmākajos gados ikviens varēs lepoties ar to, kā viņš reaģēja uz šo izaicinājumu."

Skaidrs ir viens – jūrnieki to noteikti varēs.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi. Maijs – jūnijs

✓ 1. maijā pusdienlaikā visā pasaulē tika iedarbinātas kuģu taures un skanēja svilpieni, tā apliecinot cieņu un godu jūrniekiem. Daudzās pasaules valstīs kuģu taurēm pievienojās mūziķi ar saviem instrumentiem. Šo aicinājumu izteica ICS, ITF un ECSA, aicinot solidarizē-



ties ar 1,6 miljoniem pasaules tirdzniecības flotes jūrnieku. Visi jūrnieki – gan tirdzniecības flotes jūrnieki, kuri nodrošināja kravu nepārtrauktu transportēšanu, gan kruīza kuģu apkalpes, kas ļoti sarežģītos apstākļos apkalpoja pasažierus un palīdzēja tos repatriēt, gan visi krasta dienestā, kas ostās apkalpoja kuģus, ir pelnījuši cieņu, apbrīnu un pateicību.

✓ Pēc ICS datiem, jūrnieku skaits, kam nepieciešama maiņa, līdz 15. jūnijam sasniedza gandrīz 200 tūkstošus, kas bija par 50% vairāk nekā martā beigās, tāpēc ICS šo problēmu pacēla ANO līmenī.

✓ "Intercargo" informēja, ka jūnijā uz tirdzniecības kuģiem bija jūrnieki, kas reisā pavadījuši 9, 12 vai pat vairāk mēnešus, un brīdināja, ka nepietiekama apkalpes maiņa var izraisīt piegādes ķēžu sabrukumu.

✓ Lai palīdzētu izveidot koordinētas procedūras, kas atvieglotu jūrnieku drošu pārvietošanos, IMO 174 dalībvalstīm izdevusi 12 soļu plānu, kas nosaka, kā atvieglot jūrnieku maiņu uz kuģiem. Šī ceļveža iniciatori bija jūrnieku arodbiedrības un starptautiskās kuģošanas nozares asociācija koalīcija, kurā iesaistījās arī avio nozares pārstāvji, starptautiskās organizācijas un apdrošinātāji.

✓ Lai nodrošinātu Latvijas uzņēmumu darbinieku komandējumus, kā arī palīdzētu jūrniekiem



nokļūt savā darba vietā, ar satiksmes ministra izdotām izņēmuma atļaujām starp Ventspili un Nīderlandē tiek organizēti atsevišķi prāmju reisi. Ventspils ostā ienākošie pasažieru prāmji tiek sagaidīti, ievērojot augstākās drošības prasības, lai novērstu Covid-19 izplatīšanos.

✓ Ventspilī pabeigti izbūves un labiekārtošanas darbi no Zie-



mas ostas līdz Ventspils ostas kapteiņdienestam, kur tagad apskatāma arī iespaidīga boju un stoderu kolekcija, kā arī kādreizējais loču kuģis.

✓ Lai motivētu jauniešus pievērsties jūrnieka profesijai, LSC



izsludināja līdz šim lielāko stipendiju konkursu Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas studentiem, un kopumā šo stipendiju saņems 20 studentu, kuri sevi pierādījuši praksē uz kāda no kompānijas pārvaldībā esošajiem kuģiem un kuriem ir labi akadēmiskie sasniegumi.

✓ Neskatoties uz izaicinājumiem bagāto laiku, kompānija LSC savā tehniskajā pārvaldībā veiksmīgi pieņēmusi jaunbūvēto VLCC



tankkuģi "Elandra Denali", kas LSC menedžmentā ir jau 46. kuģis.

✓ Latvijas Jūras akadēmijā, LJA Rīgas jūrskolā un Liepājas Jūrniecības koledžā arī maijā turpinājās attālinātais mācību process, kas tika ieviests sakarā ar 12. martā Latvijas valdības izsludināto ārkārtējo situāciju Covid-19 pandēmijas dēļ.

✓ 21. maijā ZOOM platformā LJA rīkoja Atvērto durvju dienas 2020, kuru laikā vidusskolas beidzējus iepazīstināja ar studiju un karjeras iespējām.



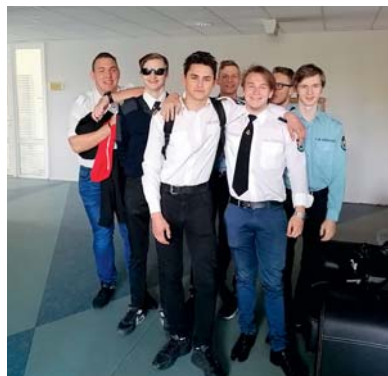
✓ Par LJA Rīgas jūrskolas direktoru iecelts Arnis Bankovičs, kurš par savu pirmo uzdevumu uzskatīja jūrskolas akreditāciju, kas iepriekšējās vadības laikā nebija veikta. Visi nepieciešamie dokumenti sagatavoti un iesniegti Izglītības un zinātnes ministrijā.

Arnis Bankovičs (pa labi) un Rīgas jūrskolas angļu valodas pasniedzējs Andris Ķepals.

✓ No 14. maija, ievērojot drošības pasākumus, apmeklētājiem atkal atvērtas Ventspils

brīvostas pārvaldes apsaimniekotās Ovišu, Užavas un Akmeņpraga bākas. Bākas ir atvērtas katru dienu, izņemot pirmdienas, no 10.00 līdz 16.00. Užavas bāka apmeklētājiem nav atvērta arī otrdienās.

✓ Lai gan LJA Rīgas jūrskolas 3. kursa audzēkņiem priekšā vēl viens mācību gads un eksāmenu kārtošana speciālajos priekšmetos, 3. jūnijā, ievērojot visas drošības prasības, viņi kārtoja valsts eksāmenu angļu valodā.



Rīgas jūrskolas 3. kursa audzēkņi sagatavojušies angļu valodas eksāmenam, un eksāmeniem paredzētajās telpās atbilstoši noteiktajām prasībām, protams, tika ievēroti visi nepieciešamie drošības pasākumi, neformālā gaisotnē prieks par tikšanos uz brīdi aizņēma prasību distancēties.

✓ Energoefektivitātes projekta ietvaros turpinās fasādes siltināšanas darbi LJA jūrskolas un LJA administrācijas ēkai.



✓ Iznākusi kapteiņa Ēvalda Grāmatnieka grāmata "Jūras stāsti" krievu valodā. ■



Jūrnieku labklājība ir jāaizstāv

Starptautiskās Kuģošanas palātas (ICS) ģenerālsekretārs Gijs Platens: "Jūrnieki turpina strādāt patiešām smagi, atrodoties ilgstoši projām no mājām un tuviniekiem. Daudzi jau ir uz izdegšanas robežas, tāpēc, ja mēs neatradīsim risinājumu, kā Covid-19 pandēmijas laikā veikt kuģu apkalpju maiņu, tas ļoti nopietni var atsaukties uz preču piegādi, bet, kas ir vēl svarīgāk, tas var atstāt negatīvu iespaidu uz kuģošanas drošību un jūrnieku garīgo veselību. Jautājuma atlikšana nav attaisnojama, tāpēc nav citas opcijas, kā vien šo jautājumu atrisināt.

Protokoli, kas nosaka valstu valdību, kuģu īpašnieku, kravu īpašnieku un jūrnieku atbildību, ir pamats, lai izstrādātu stingras procedūras, ko var pieņemt visā pasaulē, lai nodrošinātu, ka notiek jūrnieku maiņa un turpinās nepārtrauktas kravu plūsmas nodrošināšana. Šis jautājums visaktuālākais ir tām kuģu apkalpēm, kuras jau vairākus mēnešus pārstrādājušas savu līguma grafiku un pavadījušas darbā jūrā, tāpēc tās ir steidzami jārepatriē uz savām mītnes valstīm. Jūrnieku darba līgumus nevar pagarināt uz nenoteiktu laiku. To nedrīkst atļauties pirmkārt ne jau tāpēc, ka tā tiek pārkāptas starptautiskās konvencijas, bet gan tāpēc, ka tas rada bīstamu ietekmi uz kuģa apkalpes veselību un labklājību, kā arī uz drošu kuģa ekspluatāciju."

"Temple Stoke Law Chambers" jūras tiesību speciālists Čārlzs Čevanevs nācis klajā ar paziņojumu, ka nevis

jūrnieku mītnes valstu valdības, bet gan kuģu īpašnieki ir atbildīgi par jūrnieku repatriāciju. "Šī pandēmija liek saskarties ar vēl nebijušām problēmām, un mūsu galvenais uzdevums ir strādāt kopā, lai rastu radošus risinājumus un efektīvu veidu, kā jūrniekus nogādāt mājās. Jūrniekiem ir vajadzīgs mūsu atbalsts."

Komentārs no jūras

Vecākais mehāniķis Uldis Ozols, kuram jau droši var saukt par mūsu pastāvīgai korespondents jūrā, maija beigās uz jautājumu, vai uz kuģa apkalpei ir kāda informācija, kad un kā varētu notikt apkalpes maiņa, atbildēja: "Pašlaik nekādu ziņu mums nav. Esam informēti, ka ir noteiktas trīs zaļās gaismas:

- Uz kuģiem jābūt Covid-19 testiem. Tādu, protams, nav.
- Attiecīgās valsts robežām jābūt atvērtām vismaz uz vienu nedēļu. Tā, protams, nav.
- Vismaz uz vienu nedēļu ir jābūt atvērtiem lidojumiem. Tā, protams, nav.

Kompāniju pirmkārt, protams, interesē biznesa. Ja runājam par cilvēkiem, tad dažiem nervi netur, bet kopīgiem spēkiem tiekam galā. Zināmā mērā ir arī ekonomiskais stimuls, jo pēc 120 dienām jūrā (kontrakta laiks) alga tiek izmaksāta dubultā. Kamēr mājās ar ģimeni viss ir kārtībā, to visu vēl var izturēt. Būs jau labi, mums jau nav kā Kolumbam uz burinieka." ■

Jūrnieku reģistrs izstrādājis jaunu lietotni un jaunas prakses grāmatas



Jūrnieku reģistrs izstrādājis jaunas kuģu vadītāju un kuģu mehāniķu jūras prakses grāmatas, kā arī mobilo lietotni "Onboard Training" ("Jūras prakse"). Izstrāde paveikta sadarbībā ar Valsts izglītības satura centru un Baltijas datoru akadēmiju ESF projekta "Nozaru kvalifikācijas sistēmas pilnveide profesionālās izglītības attīstībai un kvalitātes nodrošināšanai" ietvaros.

Viens no projekta mērķiem bija radīt universālu prakses grāmatu, kurā būtu apvienotas divas prakses grāmatas, lai studentiem jūras prakses laikā nebūtu atsevišķi jāaizpilda un pirms matroža vai motorista kompetences eksāmena Jūrnieku reģistrā jāuzrāda matroža vai motorista prakses grāmata, kas pierādītu attiecīgo ierindas jūrnieka prasmju apguvi prakses laikā uz kuģa. Jaunajā kuģu vadītāju prakses grāmatā ir izveidota atsevišķa sadaļa matroža uzdevumu izpildei un dokumentēšanai, bet mehāniķu prakses grāmatā – motorista uzdevumu izpildei un dokumentēšanai.

"Vislielākais prieks un lepnums ir par to, ka mums izdevies izstrādāt inovatīvu lietotni, kas ir neatsverams palīgs jūras prakses uzdevumu izpildē un dokumentēšanā. Lietotne pašlaik darbojas mobilajos telefonos un planšetdatoros, kurus darbiņā *Android* operētājsistēma, bet tās lietotājam ir jāizveido *Google* konts. Lietotne papildina jūras prakses grāmatu ar iespēju pie katra izpildītā uzdevuma pievienot "pierādījumus" – paveikto darbu fotoattēlus, video un audio materiālus, komentārus, teksta failus u.c., tādējādi veidojot jūras prakses "portfeli". Ar lietotni



JR vadītājs Jāzeps Spridzāns (no labās), JR vadītāja vietnieks Kalvis Innuss, Konvencijālās uzraudzības daļas vecākais inspektors Edijs Štāls un Konvencijālās uzraudzības daļas vadītājs Roberts Gailītis.

var strādāt gan tiešsaistes (*online*), gan bezsaistes (*offline*) režīmā, kas ir ērti, ja uz kuģa internets nav pieejams," uzsver Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Kalvis Innuss.

Ar lietotni ir iespējams dokumentēt vairākas jūras prakses atsevišķi, atzīmēt prakses uzdevumu izpildi, sekot prakses uzdevumu izpildes gaitai, eksportēt prakses grāmatu un pievienotos failus uz *Google Drive* vietni, kā arī sagatavot un izdrukāt uzdevumu izpildes atskaites. Prakses beigās ir iespējams izdrukāt prakses uzdevumu izpildes progresu ziņojumu un stūrēšanas apliecību (kuģu vadītājiem). Šie dokumenti tiek aizpildīti un atjaunoti

automātiski pēc katras veiksmīgas failu eksportēšanas.

Papildus prakses grāmatai un lietotnei ir izstrādāts arī mācību līdzeklis "Drošība jūrā", kas sniedz informāciju par normatīvo regulējumu jūrniecībā, drošību uz kuģa un ar to saistītām apmācībām un instruktāžām. Mācību līdzeklis ir atrodams Latvijas Jūras administrācijas mājaslapā. ■

Sagatavoja JR speciālisti



Latvijas jūrnieki Covid-19 dēļ pārstrādā kontrakta laiku

Lai noskaidrotu Latvijas jūrnieku nomaņas problēmas apmērus, Jūrnieku reģistrs apkopoja informāciju, ko sniedza 37 Latvijas lielākās kruinga kompānijas, kas kopumā darbā uz kuģiem 2019. gadā iekārtojušas 7819 Latvijas jūrniekus. Kruinga kompāniju sniegtā informācija parādīja, ka maiņa vairāk nekā par mēnesi ir kavēta 654 Latvijas jūrniekiem, kurus darbā iekārtojušas aptaujātās kruinga kompānijas, kas vidēji ir 10% no 2019. gadā darbā iekārtoto Latvijas jūrnieku skaita.

Tāpat kruinga kompāniju sniegtā informācija liecina, ka vislielākās apkalpju maiņas problēmas ir Āfrikas un Āzijas reģiona valstīs, kā arī Dienvidamerikā un dažās ASV ostās. Būtībā problēmas ir bijušas daudzās valstīs, piemēram, Persijas līča valstīs, Austrālijā, Singapūrā, Britu Virdžinās, Taivānā, Filipīnās, Ķīnā, Japānā, Dienvidkorejā, Indonēzijā, Indijā, Portugālē, Spānijā, Ēģiptē, Malaizijā, Gibraltārā, Gajānā, Grenādā, Kirasao, Jamaikā, Panamā, Meksikā, Brazīlijā, Polijā, Grieķijā, Turcijā, Bulgārijā, Krievijā, Ukrainā un arī Latvijā, ja jāmaina Krievijas vai Ukrainas jūrnieki.

Latvijas Ārlietu un Satiksmes ministrijas iesaistās jūrnieku problēmas risināšanā

Eiropas Savienības Integrētie krīzes situāciju politiskās reaģēšanas (IPCR) mehānismi ir viens no veidiem, kā ES reaģē un risina krīzes situācijas. Izrādās, ka problēmas veidojās ne tikai ar ES jūrnieku nomaņu trešajās pasaules valstīs, bet radās grūtības ar jūrnieku komandu nomaņu arī ES iekšienē, kas saistīts ar Šengenas vīzu pagarināšanu un izsniegšanas problēmām. Izskanēja aicinājums atvieglot BE, FR, CY, DK, LV, IT, MT, SE, DE, FR, BG, FI

jūrniekiem šo procedūru. Norvēģija norādīja uz nepieciešamību stiprināt informācijas apriti ES diplomātiskajā līmenī, lai risinātu Eiropas jūrnieku komandu apmaiņu trešajās valstīs.

Latvijas Ārlietu ministrijas Konsulārais departaments un Satiksmes ministrija aktīvi iesaistījās šo jautājumu risināšanā. Lai gan Latvija ir izdarījusi visu iespējamo, citu valstu noteiktie ierobežojumi un kuģu īpašnieku neizdarība kavē jūrnieku apkalpju savlaicīgu maiņu.

Jūras transporta nozares organizācijas aicina radikāli rīkoties

Organizācijas, kas pārstāv jūras transporta nozari – ICS, IAPH, BIMCO, IFSCMA, "Intertanko", "P&I" klubi, CLIA, "InterManager", IPTA, IMCA, "Interferry", FONASBA, ITF un WSC izplatīja apkārtrakstu, kurā aicināja starptautiskās organizācijas, IMO dalībvalstis, valstu iestādes, kas ir atbildīgas par jūrniecības jautājumiem, veselības aizsardzību, muitas procedūrām, imigrācijas kārtību un robežkontroli, kā arī jūras ostu pārvaldes un civilās aviācijas iestādes sadarboties jūrnieku repatriācijas īstenošanā un kuģu apkalpju nomaņā.

IFSCMA informēja, ka tā saņem arvien vairāk ziņojumu no savu biedru apvienībām visā pasaulē: kuģu kapteiņi ir norūpējušies par savu apkalpes locekļu labklājību un pašu kuģu drošību. Jūrnieki jūtas paguruši un pamesti. Pasaules jūrās ir vairāk nekā 96 tūkstoši kuģu un pāri par 1,65 miljoniem jūrnieku. Lielākā daļa no viņiem jūrā nostrādājuši 8 līdz 12 gadus, kontrakta laikā mēnešiem strādājot septiņas dienas nedēļā. Satraucošs ir pieaugošais to jūrnieku skaits, kuri jau vairākus mēnešus strādā virs noligtā termiņa, un ir jūrnieki, kas jūrā pavadījuši pat 15 mēnešus.■

Jūras administrācijai Zelta kategorija ilgtspējas indeksa novērtējumā

Latvijas Jūras administrācija, piedaloties Ilgtspējas indeksa novērtējumā, jau otro gadu pēc kārtas ieguvusi Zelta kategoriju. Ilgtspējas indeksa novērtējumā JA piedalījās jau ceturto reizi, abas pirmās reizes tika iegūta Sudraba kategorija.

Piesakoties Ilgtspējas indeksa novērtējumam, tika veikts pilnīgs, publisks uzņēmuma darbības novērtējums, kas apstiprināja JA atbildīgo un tālredzīgo uzņēmējdarbības pieeju.

Ilgtspējas indekss ir praktisks stratēģiskās vadības instruments, kas balstīts uz starptautiski atzītu metodoloģiju, palīdzot uzņēmumiem novērtēt savas darbības ilgtspēju un korporatīvās atbildības līmeni piecās jomās – stratēģijā, tirgus attiecībās, darba vidē, vidē un sabiedrībā. Iniciatīvas partneri ir Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūts, Latvijas Darba devēju konfederācija un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība.

Ilgtspējas indeksa vērtējumam ik gadu piešķir vairākus līmeņus. Latvijas uzņēmumu, kuri domā par to, kā atbildīgi izturēties gan pret savu biznesu, gan darbiniekiem, gan vidi un sadarbības partneriem. Uzņēmumu iesniegto informāciju pārbauda un izvērtē vairāki 30 eksperti. Rezultātā tiek noteikta katra uzņēmuma atbilstība *bronzas*, *sudraba*, *zelta* vai *platīna* līmenim.

JA jau otro gadu pēc kārtas ir ieguvusi arī ģimenei draudzīga uzņēmuma statusu.

Lai veicinātu ģimenisko vērtību nostiprināšanos sabiedrībā un uzlabotu ģimeņu dzīves un darba vidi, Labklājības ministrija jau vairākus gadus vērtē uzņēmumus un attiecīgi piešķir ģimenei draudzīga uzņēmuma statusu.

Ģimenei draudzīga uzņēmuma statuss tiek piešķirts uz vienu gadu, piedaloties Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta organizētajā Ilgtspējas indeksā un tā ietvaros iegūstot atbilstošu novērtējumu ekspertu noteiktajos kritērijos.

Uzņēmumu interese par šo iniciatīvu arvien pieaug, apliecinot, ka šāds statuss biznesa vidē ir būtisks un sniedz virkni ieguvumu: veicina lojalitāti un piesaisti darba devējam, paaugstina potenciālo darbinieku interesi par uzņēmumu, sekmē uzņēmuma reputāciju.■

Pasažieru izbraukuma kuģi sezonas sākšanai labi sagatavoti

Neraugoties uz Covid-19 pandēmijas dēļ noteiktajiem ierobežojumiem, lielākā daļa pasažieru kuģu, izbraukuma kuģu un atpūtas kuģu, ar kuriem tiek veikti pasažieru komercpārvaldījumi, jau ir sākuši pasažieru pārvadāšanas sezonu vai ir gatavi darba sākšanai.

Kā katru gadu, pirms sezonas uzsākšanas Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori veica kuģu un kanāla laivu pārbaudes. Pārbaudītu gaitā inspektori kontrolē kuģu korpusu un dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, aprīkojumu, tai skaitā sakaru un navigācijas līdzekļus, ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat tiek pārbaudīta kuģu apkalpju kvalifikācija.

"Droši var teikt, ka situācija ar pasažieru pārvadāšanai paredzētajiem kuģiem nav pasliktinājusies, drīzāk uzlabojusies. Īpaši jāuzsver, ka kuģu īpašnieki ir parūpējušies par nepieciešamā drošības aprīkojuma atjaunošanu, tai skaitā ir iegādātas jaunas glābšanas vestes. Tieši kavēšanās ar veco glābšanas vestu nomaiņu pret jaunajām iepriekšējos gados bija "klupšanas akmens" vairākiem kuģu īpašniekiem," atzīst kuģu kontroles inspektors Jānis Dobris.

"Kopš pagājušās sezonas pašvaldības policija stingrāk kontrolē, lai pasažieru komercpārvaldījumi tiktu veikti tikai ar kuģiem vai laivām, kas reģistrēti Latvijas Kuģu reģistrā. Tādēļ vairāki kuģu īpašnieki pārreģistrējuši peldlīdzekļus no CSDD reģistra uz Latvijas Kuģu reģistru," uzsver vecākais kuģu kontroles inspektors Gints Ķezbers. Arī viņš konstatējis, ka kuģi un laivas inspekcijai ir sagatavoti, veikti nepieciešamie remontdarbi un sagādāts drošības aprīkojums.■

Turpinās zvejas laivu pārbaudes visā piekrastē

Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori maijā un jūnijā veic ikgadējās jūras zvejas laivu pārbaudes. Pārbaudes notiek visā piekrastē, un pārbaudītas tiek laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā (KR).

Pēc zvejas laivu apsekošanas Lapmežciemā, Engurē un Salacgrīvā kuģu kontroles inspektors Jānis Dobris pastāstīja, ka zvejnieku attieksme pret drošības prasībām ar katru gadu uzlabojas, laivas ir labā stāvoklī un lielākoties ar visu nepieciešamo drošības aprīkojumu. Tomēr gados arī izņēmumi, un nopietnākie "klupšanas akmens" esot prasībām neatbilstošas glābšanas vestes – vai nu pārāk mazas, bez atbilstošas celtspējas, vai arī nepiemērotas krāsas (melns un pelēks). Otrs biežāk konstatētais trūkums – laivās nav signāllāpu vai arī to termiņš ir beidzies.

Vecākais kuģu kontroles inspektors Liepājā Vladislavs Kadins informēja, ka laivu pārbaudes jau notikušas Liepājā, Nīdā, Papē, Bernātos Pāvilostā un Jūrmalcīmā. Arī šajā reģionā laivas pārsvarā ir labā tehniskā stāvoklī, un konstatētie pārkāpumi saistīti ar ugunsdzēsības un avārijas signalizācijas aprīkojumu, kā arī glābšanas vestēm, kas mēdz būt bojātas vai neatbilst prasībām.

Savukārt vecākais kuģu kontroles inspektors Ventspilī Andrejs Tirmanis atzīst, ka, veicot pārbaudes Ventspilī un tās apkārtnē, nopietni trūkumi nav konstatēti, jo zvejnieki saprot, ka drošības un glābšanas aprīkojums nepieciešams ne jau inspektoriem, bet gan pašu zvejnieku drošībai.

"Zvejnieki gan ir ļoti pārsteigti par Covid-19 aizsarglīdzekļu lietošanu un nevar saprast, kādēļ inspektori strādā maskās," piebilst J. Dobris.■

Jūras administrācijas uzraudzības auditā nepilnības netiek konstatētas

11. jūnijā Latvijas Jūras administrācijā notika kvalitātes vadības sistēmas sertifikācijas uzraudzības audits, ko veica uzņēmuma "Bureau Veritas Latvia" auditori. Pārbaudes laikā neatbilstības netika konstatētas.

Auditori norādīja uz pilnveides iespējām uzņēmuma kvalitātes vadības sistēmā, kas arī ir audita galvenais mērķis.

2019. gadā "Bureau Veritas Latvia" veica resertifikācijas auditu, novērtējot JA kvalitātes pārvaldības sistēmas atbilstību ISO 9001:2015 standarta prasībām. Šogad uzraudzības audita gaitā auditori galveno uzmanību pievērša JA Hidrogrāfijas dienesta un Kuģu kontroles inspekcijas

darbības atbilstībai standarta prasībām. Auditori ne tikai pārbaudīja dokumentāciju un veica pārrunas ar hidrogrāfiem, kartogrāfiem un kuģu kontroles inspektoriem, kā arī ar uzņēmuma vadību, bet arī aplūkoja un izvērtēja hidrogrāfisko mērījumu kuteru "Sonārs" un tā aprīkojuma atbilstību prasībām.

Pārvaldības sistēmas audita mērķis ir noteikt organizācijas pārvaldības sistēmas atbilstību audita kritērijiem, pārvaldības sistēmas spēju nodrošināt, lai organizācija izpilda līgumsaistības, normatīvās un uzraudzības institūciju prasības, kā arī novērtēt pārvaldības sistēmas efektivitāti, kas sekme organizācijas izvīrīto mērķu sasniegšanu.■

Apstākļi lika teoriju pārvērst praksē

2020. gada 4. jūnijā valdība pieņēma lēmumu pēc 9. jūnija vairs nepagarināt ārkārtējo situāciju Latvijā, bet par to, kādas problēmas radīja valdības noteiktie ierobežojumi, kāds bija attālinātā darba process un kādas atziņas tas sniedza, stāsta Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRAŠŅIŅŠ.

"Ja runājam par to, kā organizējam darba procesu attālinātā režīmā, tad varu teikt, ka mūsu pieeja bija ļoti pragmatiska: tie, kuri varēja, strādāja attālināti, un šis laiks mums parādīja, ka daudzi lieliski to var darīt. Savukārt tādām struktūrvienībām kā Jūrnieku reģistrs un Kuģu reģistrs darbs bija jānodrošina klātienē, jo bija jāapkalpo klienti. Tiem darbiniekiem, kuriem vajadzēja strādāt birojā, centāmies nodrošināt visu nepieciešamo: maskas un dezinfekcijas līdzekļus, kuru sagāde sākotnēji, protams, bija liels izaicinājums. Darbiniekiem, kuriem bija saskarsme ar klientiem, darba vietas aprīkojām ar organiskā stikla barjerām, darbiniekiem bija sejas vairogi, ar kuriem gan augu dienu strādāt ir visai grūti, tāpat arī raudzījāmies, lai mūsu darbinieki nenonāk tiešā kontaktā ar apmeklētājiem. Piemēram, Jūrnieku reģistrā apsargs visiem apmeklētājiem mērija temperatūru, Jūrnieku reģistrā apmeklētāji varēja ierasties tikai tad, ja pēc atgriešanās Latvijā vismaz četrpadsmit dienas bija atradies izolācijā. Lai gan arī Kuģu reģistrā cilvēki strādāja birojā, apmeklētājus tālāk par apsardzes posteni nelaideām. Ja pavisam droši, tad tieši mūsu apsargi, kuri praktiski visi ir riska grupā, jo par apsargiem pārsvarā strādā pensijas vecuma cilvēki, visvairāk saskārās ar apmeklētājiem. Vispār jau cilvēku reakcija šajā ārkārtējās situācijas laikā mēdz būt ļoti dažāda: vieni uz visu reaģē mierīgi, citi ir satraukti, vēl citi domā, ka nepieciešami daudz stingrāki ierobežojumi. Tāpat ir jāsaprot arī riska grupas cilvēki, kur katram ir savs iemesls, kāpēc būt satrauktam.

Runājot par kuģu inspekcijām (ostas valsts kontroli – OVK), jāsaka, ka pēc ārkārtējās situācijas ieviešanas, lai aizsargātu kuģu inspektoros un jūrniekus, tās praktiski netika veiktas ne pie mums, ne citās Parīzes un citu saprašanās memorandu dalībvalstīs. Daudzas IMO dalībvalstis un karogvalstis informēja IMO par kuģu pārbaužu kārtību pandēmijas laikā. Klātienē inspekciju esam veikuši tikai vienam kuģim, ko kuģu īpašnieki gribēja reģistrēt zem Latvijas karoga.

Daudzus jautājumus esam kārtājuši attālināti, tāpat attālināti esam veikuši auditu un dokumentu apripi, videoplatformā ir notikušas sarunas. Ja man jāizvērtē darbs birojā un attālināti, teikšu, ka bieži vien strādāt attālināti ir grūtāk nekā klātienē. Protams, no šī procesa ir arī ieguvumi, kaut vai pieredze videokonferenču organizēšanā, jo līdz brīdim, kamēr šādas videokonferences nebija ikdienas nepieciešamība, mēs par tām lieliski zinājām no teorētiskās puses, bet tikai reālie apstākļi lika teoriju pārvērst praksē."

Ārkārtējā situācija spilgti parādīja vājās vietas

Jānis Krastiņš: "Lai Latvijā risinātu jūrniecības nozarei svarīgus jautājumus ārkārtējās situācijas laikā, Jūras administrācija sagatavotos dokumentus iesniedza Satiksmes ministrijas valsts sekretārei, kura kopā ar pārējo ministriju valsts sekretāriem piedalījās valdības izveidotajā Covid-19 darba grupā, kas Ministru kabinetā sanāca divas reizes nedēļā un kurā regulāri tika skatīti aktuālie

jautājumi un runāts par to, kādus atvieglojumus var ieviest. Tieši šādā veidā strādājot mēs panācām, ka tiek pieņemta atļauja jūrniekiem doties darbā. Protams, laikā, kad nav ne avio, ne prāmju reisu, ne arī kādas citas iespējas pārvietoties, jūrniekiem ir tikai teorētiska iespēja nokļūt līdz savam kuģim, bet no robežu šķērsošanas viedokļa jūrniekiem nav problēmu, jo atļauja to darīt bija iestrādāta dokumentā. Diemžēl mēs nevarām ietekmēt pārējos procesus, tai skaitā to, kas notiek citās valstīs un ostās, kur jūrniekiem nav atļauts ne uzkāpt uz kuģa, ne nokāpt no tā, un tas ir iemesls, kāpēc nenotiek apkalpju maiņa. No Eiropas arī mums sūta pretenzijas, ka Latvijas ostās nevar veikt kuģu apkalpju maiņu, bet arī to Jūras administrācija nevar ietekmēt, jo katra valsts pieņem neatkarīgus lēmumus. Pat gadījumā, ja jūrnieks norakstīsies no kuģa, ir jautājums, ko viņš tālāk iesāks, ja nav transporta, lai nokļūtu mājās. Ārkārtējā situācija spilgti parādīja vājās vietas, un viena no tām ir jūrnieku repatriācija pēc kontrakta beigām un citu jūrnieku nogādāšana darbā uz kuģiem. Pagaidām tiek meklēta atbilde uz jautājumu, kā šādās situācijās var notikt apkalpju maiņa? Lai gan IMO un visa jūrniecības nozare uzstāja uz to, ka jūras transports ir vitāli svarīgs un jūrnieki ir pieejami pie galvenajiem darbiniekiem – key workers, kuri nodrošina būtisku pakalpojumu – pārvadā astoņdesmit procentus no pasaules tirdzniecības apjoma, kompromisu atrast ir diezgan grūti. Būtbū ar to vajadzētu nodarboties kruinga kompānijām un

►►► 8. lpp.

►►► 7. lpp.

kuģošanas kompāniju menedžmentam. Protams, tas nav tik viegli izdarāms, taču izdarāms ir, tikai noteikti ir saistīts ar papildu izdevumiem, ko neviens nevēlas, tāpēc arī tagad viss tiek atstāts, kā ir, līdz uzlabosies pati situācija.

Šajā pandēmijas laikā mēs savas kompetences ietvaros esam aktualizējuši visus mums svarīgos jautājumus, lai jūrniecības nozare Latvijā neciestu, bet, kā jau zināms, ierobežojumus un sankcijas nosaka valsts valdības, tāpēc esam spiesti tos dažkārt pieņemt un mēģināt rast risinājumus vienai vai citai problēmai.”

Jūrnieku mācību kursu atsāk darbību

Tā kā ar Ministru kabineta 103. rīkojumu valstī bija aizliegts ārkārtējās situācijas laikā rīkot dažādus mācību kursus, šis aizliegums, protams, attiecās arī uz jūrniekiem. Lai gan Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma bija iesniegusi lūgumu, lai jau no 2020. gada 7. maija šo aizliegumu attiecībā uz jūrnieku mācību kursiem atceltu, to ar lielām pūlēm izdevās panākt tikai no 21. maija. Kā teica Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns, pieeja jūrnieku jautājumam bijusi visai neieinteresēta: kāda atšķirība jūrnieku kursiem no CSDD kursiem, tādi paši vien ir kā visi pārējie. Ar ko tad jūrnieki ir īpaši? Vai tad nevarat pagaidīt līdz 9. jūnijam, kad atceļs MK 103. rīkojumu?

“Ja nav izieti kursi, nevaram jūrniekus sertificēt. Jūrnieks bez sertifikāta nevar sākt darbu uz kuģa un nevar nomainīt savu kolēģi, kurš jau sen ir pārstrādājis darba līgumā noteikto laiku. Viss tik vienkārši un reizē tik komplicēti,” saka Jāzeps Spridzāns.

Jānis Krastiņš: “Tā kā valstī noteiktās ārkārtējās situācijas dēļ nevarēja notikt jūrnieku mācību kursi, saprotot situācijas svarīgumu, šo jautājumu ļoti nopietni risinājām. Tiem jūrniekiem, kuri ir jūrā, nepieciešamības gadījumā kursu derīguma termiņš automātiski tiek pagarināts uz trim mēnešiem, bet uz jūrniekiem, kuri atrodas krastā, šis noteikums neattiecas un viņiem dokumentus pagarināt mums

nebija tiesību. Viņiem jānokārto jauns dokuments, lai gan ir valstis, kurās arī jūrniekiem krastā mācību kursu dokumenti tiek pagarināti, piemēram, lietuvieši ir mēģinājuši pagarināt pat Latvijā izdotus dokumentus. Šajā sakarā vēlētos vēl piebilst, ka Lietuvā tāda absurda situācija lielā mērā varēja rasties neveiksmīgas jūrniecības pārvaldības modeļa maiņas dēļ, kad tā pazaudēja jūrniecības nozares speciālistus: Lietuvas Jūras administrāciju pievienoja Transporta ministrijas Transporta drošības administrācijai. Kā rezultātā tika zaudēti daudzi jūrniecības speciālisti.

Diezgan grūti nācās pārliecināt Izglītības un zinātnes ministriju, ka jāatsāk jūrnieku mācību kursi, bez kuriem jūrnieki nevar nokārtot arī visus citus dokumentus. Problēma ir tā, ka komisija īsti neizprata atšķirību starp parastiem mācību kursiem un jūrnieku mācību kursiem. No vienas puses, var saprast arī komisiju, jo jūrnieki nebūt nav vienīgie, kuru problēmās jāiedziļinās. Vēl ir tālbraucēji šoferi, piloti, dzelzceļa darbinieki, arī citas nozares, un katrai pašas jautājums šķiet pats svarīgākais. Otra lieta ir tā, ka komisija, ļoti iespējams, izņēmuma gadījumus un atvieglojuma procesu nevēlējās padarīt par masveida pasākumu.

Jūrnieku reģistrs bija izstrādājis sistēmu, kā jūrnieku mācību kursus var rīkot un uzraudzīt. Tie mācību centri, ar kuriem runājām, bija gatavi ievērot visus nepieciešamos drošības pasākumus, un tas ir tikai saprotami, jo arī viņu darbība un tātad arī naudas plūsma bija apstājusies. Lai arī tagad cilvēku skaits, kuri apmeklēs kursus, varētu būt mazāks, tomēr *kustība* atjaunosies.

Ar Satiksmes ministrijas valsts sekretāri Ilondu Stepanovu pārrunājām, kā iespējami ātrāk varētu atjaunot jūrnieku sertifikāciju. Kamēr nebija atjaunota mācību kursu darbība, Jūrnieku reģistrs varēja tikai nomainīt dokumentus tiem jūrniekiem, kuriem tas bija nepieciešams, bet neko jaunu nevarēja uzsākt, jo viss savā starpā ir cieši saistīts. Jūrnieku reģistrā jau savlaicīgi bija sagatavotas telpas un aprīkojums: stikla sienas, maskas un roku dezinfekcijas līdzekļi, lai atbilstoši noteiktajām

drošības normām varētu norītēt jūrnieku kompetences pārbaudes.

Salīdzinoši pragmatiskāk sarunas notika ar Veselības ministriju, veselības ministre operatīvi reaģēja uz mūsu argumentiem par jūrnieku obligātajām veselības pārbaudēm, tāpēc ātri izdevās pieņemt lēmumu un iekļaut jūrnieku ārstu komisiju izņēmuma statusā, lai jūrnieki varētu iziet medicīnisko komisiju. Satiksmes ministrijai, sadarbojoties ar Veselības ministriju, šo jautājumu izdevās atrisināt, lai gan Jūras administrācijas speciālistiem tas, protams, prasīja dažu labu nervu šūnu.

Būtībā jau jūrnieku ārsti, un mums tādu pavisam ir deviņi, bija pirmie, kas šo problēmu aktualizēja, kad poliklīnikas tika vērtas ciet valstī ieviesto ierobežojumu dēļ. Jūrnieku ārsti apzinājās iespējamo problēmu, proti, ka neizietas medicīniskās apskates dēļ jūrnieki netiks jūrā, un bija gatavi strādāt ārkārtējās situācijas apstākļos.”

Situācija mainās, problēmas tik ātri nepazūd – Koronavīrusa pandēmijas izraisītās problēmas izveidojušas krietnu problēmu buķeti, un viena no tām, protams, ir ieņēmumu daļa, kas, visticamāk, ir jūtama arī Jūras administrācijas sistēmā.

– Jā, protams. Nevar teikt, ka Jūrnieku reģistra ieņēmumi šajos ārkārtas apstākļos ir pa nullēm, bet lielā mērā tomēr ir būtiski samazinājušies. Ja runājam par citām Jūras administrācijas pozīcijām, tad Kuģu reģistra un inspekciju plāns ir izpildīts, bet, kas attiecas uz ieņēmumu sadaļu no ostu navigācijas pakalpojumiem, tad 2019. gadā Jūras administrācijai izdevās mainīt tarifu, kas ļāva cerēt, ka mūsu ieņēmumi palielināsies, lai gan jāteic, ka administrācijas ieņēmumi no ostām varbūt ne vienmēr objektīvi atspoguļo patiesos kravu apjomus. Tomēr neparedzētie 2020. gada notikumi stipri vien ir mazinājuši mūsu optimismu, lai gan pašlaik vēl īsti nevar izdarīt secinājumus, vai šī negatīvā ietekme ir skaidrojama ar Covid-19, vai tā tomēr ir 2019. gada decembra notikumu sekas Ventspils ostā. Šķiet, ka tomēr vislielāko

ietekmi uz Ventspils ostas darbu ir atstājušas ASV banku sankcijas un visi tie pasākumi, kas bija ap to. Lai gan kravu kritums ir visās Latvijas ostās, tomēr Ventspils osta kravu aprites ziņā ir cietusi vissmagāk.

Covid-19 ieviesis korekcijas, kas lielā mērā atspoguļojas degvielas cenās. Visticamāk, ka drīz jau būs izsmeltas naftas un naftas produktu uzglabāšanas iespējas krasta termināļos. Arī "Latvijas dzelzceļš" jau ziņo, ka lieli naftas tirgotāji meklē iespēju uzglabāt degvielu dzelzceļa cisternās.

– Arī kuģi tiek fraktēti, lai tajos uzglabātu naftu un naftas produktus.

– Tas tiešām ir kļuvis par problēmu, par kuru tiek diskutēts arī Eiropas Savienības līmenī, spriežot, cik ilgi vispār drīkstētu uzglabāt to visu kuģos un vai ir jāpiemēro kādas īpašas prasības.

Liela problēma Eiropā ir arī kruīza kuģi, par kuriem aktīvi diskutē Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), uzdodot jautājumus, kas notiek ar kruīza kuģu apkalpēm, kas vispār notiks ar kruīza biznesu, kad un kādā veidā šis business varētu atsākties. Tāpat bez ievēribas nav palikusi problēma, kur kruīza kuģus novietot dīkstāvēs laikā. EMSA visu šo informāciju apkopo vairākas reizes nedēļā un situāciju kontrolē. Par laimi mums vismaz kuģu novietošanas jautājums ir atrisināts, jo abi kompānijas "Tallink" prāmji, kuriem ļoti svarīga ir pasažieru pārvadājumu sadaļa, ir pietauvoti Rīgas ostā. Visu cieņu kompānijai "Tallink", kas ļoti profesionāli mēdzē savu darbību šajā ārkārtas situācijā, jo nevar noliegt, ka kompānijas stāvoklis Covid-19 apstākļos ir visai sarežģīts un sagādā problēmas. Lai gan kravu pārvadājumi, un tas attiecas arī uz automašīnu transportēšanu ar prāmjiem, nav aizliegti, tomēr "Tallink" neveic regulārus reisus uz un no Stokholmas. Cita situācija ir "Stena Line" kompānijai, kas arī koronavīrusa krīzes laikā turpina satiksmi maršrutos Ventpils – Nīneshamna (Zviedrija) un Liepāja – Trāvēminde (Vācija), pārvadājot kravas automašīnas un, kamēr nekursē "Tallink" prāmji, iespējams, paņem kādu daļu arī no viņu pārvadājumiem.

Ir grūti prognozēt, kā attīstīsies notikumi jūlijā, augustā un arī

Jānis Krastiņš.



nākamajos mēnešos, jo tagad neviens nevar paredzēt infekcijas izplatīšanās tālāko scenāriju, bet tā kā "Tallink" prāmji kursē uz/no Zviedriju, kas, visticamāk, paliks to valstu sarakstā, vismaz uz vasaras laiku, uz kuru ieteiks nedoties, tad kompānijai šī situācija varētu neuzlaboties. "Tallink" jau sākotnēji prognozēja, ka ļoti optimistiska scenārija gadījumā viņu prāmju varētu atsākt kursēt septembrī.

Attālināta starptautiskā pieredze

– IMO publiskotajā informācijā var lasīt, ka Covid-19 pandēmijas

dēļ darbs tiek organizēts pēc citiem principiem, tātad notiek attālināti.

– Tieši tāpat kā Jūras administrācija gūst attālinātā darba pieredzi, arī starptautiskās institūcijas attālināti rīko videokonferences, un var prognozēt, ka turpmāk kāda daļa no komandējumiem atkritīs, jo daudzas sanāksmes noteikti tiks rīkotas attālināti.

Protams, visu nekad nevar un nevarēs organizēt attālināti, īpaši tad, ja konferencēs piedalās liels cilvēku skaits, videokonferenci noorganizēt nav iespējams. Tieši tāpēc arī

▶▶▶ 10. lpp.

▶▶▶ 9. lpp.

nenotiek, piemēram, pilnvērtīgs IMO darbs un daudzu jautājumu risināšana praktiski ir apstājusies. Nelielās darba grupās darbība notiek, bet IMO lielajām komitejām darbs ir paralizēts. Tā Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija savu asambleju atcēla, bet mazo komiteju darbs turpinās attālināti.

– Vai var pieļaut, ka šajā laikā, kad uz sanāksmēm klātienē nepulcējas IMO dalībvalstu delegācijas, kaut kas starptautiskajai jūrniecībai ļoti būtisks būs palicis bez risinājuma?

– Pēc būtības jau IMO mērķi ir definēti. Tagad, kad nav bijis iespējams organizēt darbu klātienē, ir izveidots plāns, pēc kura jautājumi tiek skatīti attālināti. Varētu teikt, ka šis ārkārtējās situācijas laiks ir parādījis, cik lielā mērā mēs paši radām problēmas, kuras pēc tam ļoti varonīgi pārvaram un tērējam lielus resursus, lai šos jautājumus risinātu. Tiek pieņemtas konvencijas, izveidoti regulējumi, mēs sakām un pat paši noticam, ka bez visa tā nevar dzīvot, bet tad atnāk Covid un vienā brīdī visu šo birokrātisko mašīnēriju noliek uz bremzēm. Taču kuģi turpina pārvadāt kravas, protams, ir grūtības, bet process turpinās. Ja runājam par to, ko mums būs iemācījis šis laiks, un te nedomāju tikai Jūras administrāciju, tad tas mums, visticamāk, liks aizdomāties un uzdot daudz jautājumu. Piemēram, katrā jauna konvencija līdz nes virkni pasākumu: jāorganizē jaunas pārbaudes, jauni dokumentu kalni, jauni birokrātiskie procesi. Un tad vienā brīdī visi saprot, ka jaunajām aktivitātēm nepietiek ar esošajiem resursiem, ka vecais aparāts to visu nevar paveikt, tāpēc jāveido jauni biroji, jāpieņem papildu cilvēki, kas saistīts ar papildu izmaksām. Un tas viss griežas kā ritenī, veļas kā sniega bumba no kalna, kļūstot arvien lielāka un lielāka. Un visbeidzot, ja mēs atgriežamies pie tā, kam tas viss domāts – pie jūrnieka, tad redzam, kā viņa priekšā aug dokumentu kaudze, ar kuru viņam ir jātiek galā. Un tad jūrnieki paceļ balsi, ka viņi to visu nevar paveikt. Viņi saka: paskatieties, kurb jūs ejat!

... tie, kas šo IMO stratēģiju veido, lielā mērā ir pazaudējuši saikni ar realitāti, ar to, kas notiek kuģošanas biznesā un jūrniecības nozarē vispār, bet iespējams, ka lielai daļai no šī birokrātiskā aparāta reāla saikne ar jūrniecību nekad nav bijusi, tāpēc viņi nemaz nesaprot, kādu birokrātisko nastu uzkrāji jūrniekiem.

– Kā mēdz teikt, ka tikai papīri kārtībā! Domāju, ka interesanti būtu dzirdēt komentāru, piemēram, MLC konvencijas jautājumā. Cik esmu skatījusi un pētījusi šīs konvencijas reālo darbību un uzklusijusi arī mūsu jūrniekus, secinu, ka pēc būtības daudzas šīs konvencijas prasības nemaz nevar izpildīt, un visi to zina, tomēr turpina spēlēt teātri: vieni aizpilda papīrus, lai tie būtu kārtībā, otri nāk pārbaudīt un zina, ka daudzas lietas kārtībā ir tikai uz papīra, bet izliekas to neredzam. Tad kāda jēga pieņemt konvenciju? Vai jūrnieks no visa tā būs ieguvējs?

– Es negribētu piekrist, ka jūrnieks nebūs ieguvējs, pat ja saprotam, ka šajā konvencijā ir baltie plankumi un visi jautājumi netiek nosegti. Bet tam, ko šī konvencija jūrniekam dod, ir lielāka jēga, nekā tam, ko tā nespēj īsti noregulēt un nenosedz. Kaut vai, ja runājam par jūrnieku algām. Protams, varbūt nevar izslēgt, ka vienmēr atradīsies kāds kuģu īpašnieks, kurš jūrniekam kaut ko nesamaksās laikā vai tamlīdzīgi, bet pat šie kuģu īpašnieki apzinās, ka tādā gadījumā drauds ir liels. Līdzko jūrnieks pašēlosies OVK, ka viņam nav izmaksāta darba alga, viss, kuģis tiek aizturēts un nevar iziet no ostas, bet tādā gadījumā

nobrūk visa tālākā sistēma: grafiki, kravas, saistības, un visa tā rezultātā virsū nāk sankcijas. Tāpēc domāju, ka šis jautājums ir nosegts un strādā diezgan labi. Ir jāsaprot, ka ir lietas, kas ierakstītas konvencijas prasību sadaļā: noteikti kvadrātmetri un telpas katram apkalpes loceklim, ko fiziski nevar izpildīt, jo flotē ir kuģi, kas savu izmēru dēļ to visu nemaz nevar nodrošināt. Šo prasību dēļ lielā mērā tika zaudētas vietas praktizantiem, jo uz kuģa vairs nav nevienas brīvas telpas. Protams, lielas problēmas ievērot MLC prasības ir īsajos reisos, jo grafiki ir tik sašņingti, īsā laikā jāpagūst uzņemt kravu, sakārtot dokumentus, tikt galā ar visām inspekcijām un piedāvām sakārtot darba grafiku tā, lai netiktu pārkāptas darba un atpūtas stundas. Daudzi mani paziņas, aktīvie jūrnieki, par šo problēmu ir sūdzējušies, bet tā tas diemžēl ir, jo šādu ritmu diktē kuģu īpašnieku centieni samazināt izmaksas. Laiks ir nauda. Cilvēku skaitu kuģa īpašnieks nosaka pēc pieļaujamā minimuma. Un šī, protams, ir konvencijas nenosegtā puse.

Arī es, protams, nereti sev uzdodu jautājumu: cik ilgi un cik tālu tas viss turpināsies? Kurā brīdī šis vadzīs lūzīs? Skaidrs, ka vienā brīdī tam ir jānotiek.

– Diezin vai arī IMO ģenerālsekretārs un citas amatpersonas ar sevi par šiem jautājumiem apspriežas, par to visu domā?

– Šķiet, ka IMO aparātā par to visu īsti neviens nedomā, jo valda viedoklis, ka visu laiku ir kaut kas jauns jāražo. Un tie, kas šo IMO stratēģiju veido, lielā mērā ir pazaudējuši saikni ar realitāti, ar to, kas notiek kuģošanas biznesā un jūrniecības nozarē vispār, bet iespējams, ka lielai daļai no šī birokrātiskā aparāta reāla saikne ar jūrniecību nekad nav bijusi, tāpēc viņi nemaz nesaprot, kādu birokrātisko nastu uzkrāji jūrniekiem. Domāju, ka šis arī ir patiesais iemesls, kāpēc notiek pat absurdas lietas. Atnāk kāds ambiciozs tips un saka: mums vides aizsardzības jomā ir jāsasniedz tāds un tāds rezultāts, tāpēc, lai to sasniegtu, ir vajadzīgas jaunas konvencijas un ierobežojumi. ■

Sagatavoja Anita Freiberga



Mēs nepieļāvām domu, ka varētu nestrādāt

“Jūrnieku ārste Violeta Celma no Vecleipājas primārās veselības aprūpes centra ne brīdi nepameta jūrniekus “kaujas laukā” vienus. Laikā, kad pārējo jūrnieku ārstu darbība Covid-19 dēļ bija apturēta, uz Liepāju pie dakters Celmas brauca jūrnieki pat no Rīgas. Tā bija vienīgā iespēja veikt veselības pārbaudes, lai dotos darbā uz kuģiem. Dakterei Violetai Celmai īpaša pateicība!” saka Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns.

Nekāda reklāma nebija vajadzīga

“Mēs sapratām, ka nav citas izejas, jūrniekiem ir jāveic veselības pārbaudes, taču nezinājām, vai drīkstam turpināt darbu. Sazinājāmies gan ar Jūrnieku reģistru, gan Nacionālo veselības dienestu. Mēs,

protams, ievērojām visus drošības pasākumus – jūrniekiem bija jāuzrāda jūrnieka grāmatīņa, lai mēs pārliecinātos, ka pagājušas vismaz 14 dienas kopš atgriešanās no kuģa, visur tika nodrošināta divu metru distance. Jūrnieki labi saprata situācijas nopietnību un to, ka drošības pasākumi ir jāievēro. Man tepat ir

arī ģimenes ārsta prakse, es sāku darbu septiņos no rīta, pieņemu savus pacientus, lai viņi nesatiktos ar jūrniekiem, kuru pieņemšana sākas astoņos. Viss bija saplānots, lai maksimāli samazinātu staigāšanu pa poliklīniku, lai cilvēkiem nebūtu jāgaida, lai nevajadzētu satikties.

▶▶▶ 12. lpp.

►►► 11. lpp.

Protams, gadījās visādi. Kāds jūrnīeks, tikko nokāpis no kuģa, gribēja iziet komisiju un ļoti apvainojās, kad viņam atteicām,” stāsta daktere Violeta Celma.

“Mēs vispār nepieļāvām domu, ka varētu nestrādāt. Un runa jau nebija tikai par jūrnīkiem – cilvēkiem ir jāsniedz palīdzība neatkarīgi ne no kā. Ja, piemēram, cilvēkam uzmeties kāds bumbulis, it kā sākums, bet viņš taču nezina, vai tas ir vai nav dzīvības vai nāves jautājums. Kā tad viņam dzīvot mēnešiem un gaidīt? Protams, pieņemšana notika tikai ar iepriekšēju pierakstu, konkrētā laikā,” uzsver Vecļiepājas primārās veselības aprūpes centra finanšu direktore Vineta Neimane.

“Pie mums brauca ne tikai no Rīgas, brauca no visas Latvijas, pat no Daugavpils, brauca arī no Lietuvas. Nekāda reklāma nebija vajadzīga – jūrnīeki cits no cita uzzināja, ka mēs strādājam. Bija arī firmas, kas mums zvanīja, lai sūtītu savus jūrnīekus pie mums. Jūrnīeki tobrīd bija bezizejas situācijā,” saka daktere Celma.

Uz jautājumu, vai tomēr kaut uz brīdi nav radušās bažas par pašu medicīnu drošību, turpinot darbu pandēmijas laikā, ārste atbild ar humoru: “Mēs taču ar viņiem nebucojamies!”

Ar ko visbiežāk slimo jūrnīeki

Jūrnīeku darbs “nodrošina” specifiskas veselības problēmas. Daktere Celma kā visbiežākās nosauc kuņģa slimības, arī cukura diabētu, ņemot vērā problēmas ar lieko svaru. “Mēs jau šīs problēmas “noķeram”, bet, vai jūrnīeki pēc tam lietas labā kaut ko dara, tas jau ir cits jautājums. Nākamā nopietnā problēma ir psihiskā veselība. Vairākās firmās ir tādi mazie psiholoģiskie testi, kas patiesībā būtu jāizpilda visiem jūrnīekiem. Jāsaprot tomēr, kādos apstākļos viņi strādā – tas nav tā romantiski pavizināties ar kuģi. Faktiski jūrnīeks visu laiku atrodas kastē, viņam priekšā ir tikai viņa priekšnieks, un viss. Dienu pēc dienas, nedēļu pēc nedēļas, mēnesi pēc mēneša. Zinu, ka vairākās valstīs tiek kontrolēts, lai reisi nav garāki par 4 – 6 nedēļām. Tas būtu optimālais laiks uz kuģa. Bail pat

domāt, kas pašlaik notiek ar tiem jūrnīekiem, kuri Covid dēļ iestrēguši uz kuģiem, strādā piecus, septiņus mēnešus un, kas vissliktāk, nezina, kad tiks mājās. Daļa no viņiem jūk prātā vārda tiešā nozīmē,” saka Violeta Celma.

Ārste neslēpj, ka problēmas jūrnīeku veselībai rada arī alkohola un narkotiku lietošana. Lai šīs problēmas “nomaskētu”, tiek likti lietā dažādi, pat visai kuriozi paņēmieni. Ārsta palīdzē, jūrnīeku veselības pārbaužu koordinatore Svetlana Zimiča atceras kādu puisi, kurš turpat uz vietas nodevis urīna analīzi, dzidri caurspīdīgu kā ūdens. “Es to tūlīt nesu uz laboratoriju, lai nosaka, vai tur vispār ir urīna klātbūtne, izrādās, ir. Taču, veicot pārbaudi uz narkotikām, analīze izrādījās pozitīva. Atšķaidīšana neko nebija līdzējusi. Ar analīzēm mēdz notikt visādi – ja tās nes no mājām, tad var būt paņemtas pat no vecmāmiņas, bet pat tad, ja tās nodod uz vietas, es vienmēr pati uzreiz aiznesu uz laboratoriju, lai izslēgtu samainīšanu. Reiz pat divi mēģināja nodot analīzes viens otra vietā.”

Mediķes atzīst, ka ar mānīšanos un melošanu nācies saskarties ne reizi vien. Aizpildot anketu ar jautājumiem par veselības stāvokli, problēmas visbiežāk tiek noklusētas. “Bijuši arī gadījumi, kad tika viltooti medicīnas sertifikāti. Tad sākām lietot uzlīmes ar hologrammām. To iemācījies no dakteres Andras Ērgles. Mēs ar kolēģiem regulāri sazināties, izrunājam kopīgās problēmas, daudz arī atrisinām,” piebilst daktere Celma.

“Mums izveidojusies sava datu bāze, bet tā ir par jūrnīekiem, kuri pie mums nāk regulāri. Sarežģītāk ir ar tiem, kuri pie mums atbrauc pirmo reizi. Ir jau slimības, kuras var uz pārbaudes brīdi “nosist”, sadzeroties kādus medikamentus. Labi, ja iepriekš nodotas analīzes Centrālajā laboratorijā vai Gulbja laboratorijā, tad vismaz tās varam apskatīties un jau kaut ko redzēt par līdzšinējām veselības problēmām. Taču vajadzētu centralizētu datu bāzi tieši par jūrnīeku veselības stāvokli,” uzsver S. Zimiča.

Nereti par pacienta veselības stāvokli daudz pasaka viņa uzvedība,

gadās pat, ka cilvēks kļūst agresīvs, ja viss nenotiek tā, kā viņš iedomājies. Mediķes atceras gadījumu, kad pat puķu podi lidojuši pa gaisu. “Dažs labs iedomājas, ka galvenais ir samaksāt – atnāks, samaksās par sertifikātu, un viss kārtībā. Bet tā tas nenotiek, un tad tiek izrādīta neapmierinātība, un tad jau var arī redzēt, cik nenoturīga cilvēkam psihe. Gadās, pie mums pārbaudi neiziet, bet aizbrauc citur un iziet. Pēc tam zvana no kuģa, ka jūrnīeks jāņem nost no reisa.”

Treniņbiksēs pie ārsta vairs nenāk

“Jūrnīeki mainās uz pozitīvo pusi, mainās stāja, uzvedība. Treniņbiksēs jau vairs pie mums nenāk. Mums ir daudz tādu, kuri nākuši vēl kā kadeti un nu jau kļuvuši par kapteiņiem,” saka daktere Celma.

Ārste palīdzē Zimiča ar gandarījumu stāsta par tiem nu jau bijušajiem Liepājas Jūrnīecības koledžas audzēkņiem, kuri gan zvana, lai padalītos ar priekiem vai bēdām, gan sūta fotogrāfijas, kurās redzami ar aizvien jaunām svītriņām uz uzpleciem. Turklāt klientu loks nekļūst mazāks, tas ar katru gadu pieaug.

“Ir ļoti labi, ka mēs varam sniegt aizvien vairāk pakalpojumu, veikt izmeklējumus, lai viss būtu iespējams tepat uz vietas. Daktere Celma mums ir ļoti aktīva, brauc mācīties uz Angliju, uz Norvēģiju, saņem jaunus sertifikātus. Cilvēki to novērtē,” atzīst V. Neimane.

“Ilgi bija strīdi un diskusijas, kamēr izdevās panākt, ka veselības pārbaudes jāveic jau pirms iestāšanās jūrnīecības augstskolā. Diemžēl pirms tam gadījās arī tā, ka kadetam jāiet praksē, un tikai tad atklājas veselības problēmas – gan ar redzi, gan dzirdi, gan psiholoģiskās problēmas, narkotiku lietošana un kas tik vēl. Un tad, protams, puņķi un asaras. Ar pretenzijām nāca arī vecāki, un var jau arī viņus saprast, jo ir iztērēts gan laiks, gan nauda. Nācās dzirdēt, ka mēs jaunietim esam visu dzīvi samaitājuši. Taču ir jāsaprot, kāds ir jūrnīeka darbs un ka ne katram tas piemērots,” uzsver V. Celma. ■

Sarma Kočāne

Vai tiešām vienā smilšu kastē vietas par maz?

Varētu jautāt, vai atkal klāt kārtējā jūrniecības izglītības reforma? Lai gan, ja gribam būt pilnīgi godīgi, jāatzīst, ka trīsdesmit gadu laikā tā arī nav izdevies realizēt izglītības reformu un izveidot vienotu Latvijas jūrniecības izglītības sistēmu. Iespējams, ka tieši šis ir īstais iemesls, kāpēc nu jau vismaz pēdējos desmit gadus ar lielāku vai mazāku intensitāti atkal un atkal kļūst aktuāls jautājums: vai Latvijas Jūras akadēmija tiks pievienota Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU)? Un 2020. gada pavasaris nav izņēmums, jo Izglītības un zinātnes ministrijas virzītās koncepcijas “Par augstskolu iekšējās pārvaldības modeļa maiņu” kontekstā Jūras akadēmijas pievienošana RTU atkal atgriezusies darba kārtībā.

“To, ka beidzot ir jābūt vienotai jūrniecības izglītības sistēmai, tie, kuri šo procesu virza, saprot, tomēr jau gadiem nespēj pieņemt lēmumus un parādīt pareizo virzienu, bet pēdējā laikā dažāda līmeņa jūrniecības saietos, sapulcēs, konferencēs un tamlīdzīgi, pat kuluāros nepārstāj locīt izglītības jautājumus, piesaucot dažādu konsultatīvo padomju lomu jaunās jūrniecības izglītības politikas veidošanā. Uz šī it kā nopietnā diskusiju fona visai amizanta šķita ziņa, ka Jūras akadēmijas rektors un Liepājas Jūrniecības koledžas direktors pavisam nejauši kādā saietā tika iepazīstināti. Cilvēki, kuri vada profesionālās jūrniecības izglītības procesus valstī, savā starpā pat nav pazīstami. Bet tas jau netraucē abām jūrniecības izglītības iestādēm gluži vai karot savā starpā. Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē, kur tika aktualizēts izglītības jautājums, visi klātesošie varēja pārliecināties, kā dzelīgas piezīmju lodes lidoja no Liepājas uz Rīgu un no Rīgas atpakaļ uz Liepāju. Tā vietā, lai domātu par mācību procesa uzlabošanu un kopīga darba programmu, katra mācību iestāde pati par sevi mēģināja pierādīt savas eksistences nepieciešamību. Tieši eksistences, jo pagaidām jūrniecības izglītības sistēma tāds īsti dzīvotspējīgs organisms gan nešķiet.” Nē, tas nav rakstīts 2020. gada pavasarī, bet gan 2005. gadā, un toreiz akadēmijas rektors bija



Jānis Brūnavs, bet Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Ivars Virga. Tagad Latvijas Jūras akadēmiju vada Kristīne Carjova un Liepājas Jūrniecības koledžu Vladimirs Dreimanis, bet būtībā vienīgā pārmaiņa ir tā, ka mācību iestāžu vadītāji nav jāiepazīstina un, šķiet, ir pat sēdušies pie viena galda, lai mēģinātu diskutēt par mācību procesa lietām, tomēr, kā izrādās, diezin cik tālu vis nav tikuši. Skumji, protams, bet vēl jo skumjāk tas ir tāpēc, ka tagad vairāk nekā jebkad ir nepieciešams pašas jūrniecības nozares un jūrniecības mācību iestāžu vienots viedoklis par to, kādai tad vajadzētu būt modernai, uz

ilgtspējīgu attīstību vērstai Latvijas jūrniecības izglītības sistēmai.

It kā jā, un tomēr nē

2020. gada 5. februārī notika Latvijas jūrniecības nozares nevalstisko organizāciju, uzņēmumu, jūrniecības izglītības iestāžu un Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra pārstāvju sanāksme, kurā izvērtēja konceptuālā ziņojuma “Par augstskolu pārvaldības modeļa maiņu” projektu, ko Ministru kabinets plānoja skatīt savā 18. februāra sēdē. Sanāksmes noslēgumā visi tās dalībnieki bija vienprātīgi: lai

▶▶▶ 14. lpp.

►►► 13. lpp.

nodrošinātu autonomu, starptautiskajiem standartiem atbilstošu un ilgtspējīgu jūrniecības izglītību Latvijā, kā arī saglabātu Latvijas Republikas vietu Starptautiskās Jūrniecības organizācijas "baltajā sarakstā", ir jāveido vienots jūrniecības izglītības iestāžu un izglītības programmu tīkls, tāpēc 2020. gada 5. februāra vēstulē par šo vienošanos tika informēta Izglītības un zinātnes ministrija. 2020. gada 18. februārā atbildes vēstulē Nr. 4-6e/20/532 Izglītības un zinātnes ministrija apliecināja savu ieinteresētību vienota jūrniecības izglītības tīkla izveidē. 11. martā sanāksmē, kurā piedalījās Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta, JR un jūrniecības izglītības iestāžu pārstāvji, vēlreiz tika atbalstīta vienota jūrniecības izglītības tīkla izveide, tāpēc sanāksmes dalībnieki vienojās, ka Latvijas Jūras akadēmijai un Liepājas Jūrniecības koledžai jāizstrādā savs jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas modelis, ar ko elektroniski jāiepazīstina pārējie sanāksmes dalībnieki līdz 31. martam.

Jāzeps Spridzāns: "Ko saņemām no Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas? Principā neko. Kā vienmēr – atrunas un tukšas fantāzijas. Vēl vairāk, jo izskatījās, ka Liepājas Jūrniecības koledžai nemaz nebūtu piedalījies kopīgās sanāksmēs un piekritusi vienota jūrniecības izglītības modeļa izveidei. Pretēji lemtajam tā ir iedomājusies kļūt par Liepājas vietējā mēroga zvaigzni un steidz sadarboties nevis ar Jūras akadēmiju, bet gan ar Liepājas Universitāti, kurai ir humanitārs profils, un Liepājas tehnikumu, kam ar jūrniecību nav nekāda sakara. Piedevām LJK direktors Dreimanis iesaistījies sarunās ar pašvaldību un kaļ plānus, kā Liepājā izveidot nesaprotama profila "ekselences" centru, un diemžēl viņš nav uzskatījis par vajadzīgu pakonsultēties ar jūrniecības nozares speciālistiem. Katrai no šīm jūrniecības mācību iestādēm joprojām ir vēlme saglabāt savas mazās ķeizaristes statusus."

Liepājas Jūrniecības koledžas redzējums

Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Dreimanis savu redzējumu par

iespējamo jūrniecības izglītības iestāžu konsolidāciju nosūtīja ne vien Jūrnieku reģistram, bet arī Izglītības un zinātnes ministrijas valsts sekretārei L. Lejiņai.

Lūk, fragmenti no LJK redzējuma: "Atšķirībā no citām jūrnieku sagatavošanas izglītības iestādēm Liepājas Jūrniecības koledža ir mācību iestāde ar tradīcijām un 144 gadu vēsturi, kura uztur jūras virsnieku un jūrnieku sagatavošanu augstākajā līmenī un ir reģionālas nozīmes augstskola. LJK ir sava stabila vieta Latvijas izglītības sistēmā, un par šo periodu nevienu reizi oficiāli netika celti jautājumi par LJK pastāvēšanu. LJK galvenais apmācāmo kontingents ir pilna laika un nepilna laika studējošie un izglītojamie.(..)



(..)Negņemot vērā plašu ārvalstu sadarbības partneru loku, LJK pēdējā laikā spērusi ievērojamus soļus sadarbības attīstībai reģionālā vidē ar "Novikontas" Jūras koledžu, strādājot pie kopēja attīstības modeļa, kur abas koledžas sniedz viena otrai atbalstu savas kompetences jomā.

Ar Latvijas Jūras akadēmiju – minimāli. Ir jāpasvīturo, ka no attiecību veidošanas vēsturiskā skatu punkta tas ir visneveiksmīgākais sadarbības modelis. Iemesls – nepārtraukta agresīva uzvedība no Latvijas Jūras akadēmijas vadības puses, kura uzskatīja par vienīgi sev pieņemamu savas attīstības modeli – LJK pievienošanu LJA.

Ar Liepājas universitāti – lēni, bet ar progresīvu tendenci, ar Liepājas Valsts tehnikumu – apzinoties kopējas intereses profesionālās izglītības jomā, papildināt viens otru ar iztrūkstošiem resursiem, veidojot vienotu izglītības modeli ar iespējamu pēctecību kopējās interešu jomās.

Kopējās sadarbības veicināšanai, iesaistoties Liepājas pilsētas domes

priekšsēdētājam J. Vilnītim, tika organizēta sanāksme, kurā tika risināts jautājums par konsorcijs modeļa veidošanu starp LJK, Liepājas Universitāti un Liepājas Valsts tehnikumu.

LJK stratēģiskās attīstības plāns tika izstrādāts un 2017. gadā apstiprināts Izglītības un zinātnes ministrijā, nosakot galvenos LJK attīstības virzienus: diversificēt izglītības piedāvājumu visos līmeņos, iekļaujot aviācijas un modernās tehnoloģijas jomas, ar iespējamo nosaukuma maiņu kļūstot par Liepājas aviācijas, jūrniecības un moderno tehnoloģiju koledžu, par vismodernāko izglītības iestādi, īstenojot vidējās izglītības un pirmā līmeņa augstākās izglītības programmas jūrniecības, aviācijas un moderno tehnoloģiju jomās.

Latvijas Jūras akadēmijas loma jūrnieku sagatavošanā

Izņemot iespējamu politisko nepieciešamību LJA saglabāšanai, reālā situācijā jūras virsnieku sagatavošanā, kā arī starptautiskās prasības (izņemot to interpretāciju, lai atbalstītu LJA pastāvēšanu) faktiski neaplicina nepieciešamību nedz pēc bakalaura, nedz pēc maģistra līmeņa izglītības, lai sasniegtu augstākas pozīcijas darbā uz tirdzniecības kuģiem. Šobrīd līdzvērtīgas iespējas ir arī koledžu absolventiem ar pirmā līmeņa augstāko izglītību. LJK absolventiem ir iespēja paaugstināt savu kvalifikāciju ar attiecīgās profesionālās pilnveides programmas apguvi un atbilstošas kvalifikācijas diploma saņemšanu.

LJA loma jūrnieku sagatavošanas procesā un jūrniecības nozares attīstībā varētu būt šī procesa metodiskā vadīšana, zinātniski pētnieciskais darbs jūrniecības jomā – darbības sfēras, kuras pirms tam un arī šobrīd tiek ignorētas no LJA puses.

Strukturālas reformas, kuras pēdējo mēnešu laikā veiktas LJA, arī neliecina par LJA administratīvo un ekonomisko stabilitāti. Tas rada negatīvu priekšstatu par LJA iespējamu "agresīvu uzvedību" saistībā ar potenciāliem sadarbības partneriem un neveido pārliecību par turpmāku sadarbības attīstību.

Kopsavilkums: LJK nesaskata praktisku nozīmi LJA pastāvēšanai, izņemot deklaratīvi politisko nostāju par nepieciešamību paturēt LJA kā

augstākas izglītības iestādi jūrniecības jomā, jo profesijas apgūšanas ziņā LJA nekādu pievienoto vērtību nedod, savukārt "Novikontas" piedāvātā modeļa ietvaros vispār varētu būt loģiski izslēdzama no jūrnieku sagatavošanas procesiem.

Secinājumi. Priekšlikumi. Piedāvātais konsolidācijas modelis

LJK kā reģionālas nozīmes augstskola, diversificējot izglītības piedāvājumu, saskaņojot pēctecības un integrēto studiju modeļus ar Liepājas Universitāti un Liepājas Valsts tehnikumu, kļūst par plašāk orientēto un uz reģiona attīstību mērķēto augstākās izglītības iestādi/koledžu. Cieši sadarbojoties ar "Novikontas" koledžu, nodrošināt Kurzemes reģionā dzīvojošiem jūrniekiem plašāku spektru ar nepieciešamiem kvalifikācijas uzturēšanas kursiem, vienlaicīgi ar Izglītības un zinātnes ministrijas atbalstu izveidojot un attīstot savas filiāles citās pašvaldībās.

Latvijas valdībai, pieņemot lēmumu par LJA tālāku pastāvēšanas modeli, LJA galvenā funkcija kļūst ar jūrniecības nozari saistīto pētniecības un zinātnes darbības veikšana un iespējami jūrniecības izglītības metodiskā vadīšana."

Tiktāl Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis.

Latvijas Jūras akadēmijas redzējums

Savu viedokli puda arī Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova. Viņa gan ar savu redzējumu vispirms iepazīstināja Jūrnieku reģistra vadītāju un pirms šī jautājuma apspriešanas ar nozares speciālistiem nesteidzās ar to uz Izglītības un zinātnes ministriju.

Lūk, fragments no Jūras akadēmijas paustā viedokļa: "Izskatot Jūrnieku



reģistra piedāvāto konsolidācijas modeli, Latvijas Jūras akadēmija norāda, ka tāds variants ir iespējams, bet nesaredz nozīmīgu ieguvumu Latvijas Jūras akadēmijai un Liepājas Jūrniecības koledžas izglītības sistēmai kopumā, turklāt, un tas ir pats galvenais, šis modelis tikai daļēji nodrošina kritēriju izpildi – daļēju atbilstību konsolidācijas pamatmērķim un daļēji ir ieguvumi no tās, jūrniecības nozares nākotnes vajadzību nodrošināšana tāpat notiktu tikai daļēji atbilstošā līmenī u.c.

Latvijas Jūras akadēmija ir izskatījusi institucionālās apvienošanās iespēju ar Liepājas Jūrniecības koledžu, kas ļautu abām pusēm saglabāt vēsturiskos nosaukumus un zināmā mērā darbības (pārvaldību, finanses u.c.), un, mērķtiecīgi un saskaņoti rīkojoties, nodrošināt Latvijas jūrniecības izglītības sistēmas atbilstību noteiktajiem kritērijiem. Sadarbību ar "Novikontas" Jūras koledžu, piemēram, veidojot aliansi/konsorciju, Latvijas Jūras akadēmija uzskata par iespējamu un perspektīvu, saskatot kopīgus attīstības virzienus.

Rezumējot iepriekš izklāstīto, Latvijas Jūras akadēmija rosina Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu starp-institucionālo konsolidāciju veikt pakāpeniski un uzsākt to ar pašreizējā situācijā pieņemamākā – Jūrnieku reģistra piedāvātā konsolidācijas

modeļa īstenošanu, tikai pakāpeniski nonākot pie institucionālās apvienošanās."

Nozare rīkojas

Jāzeps Spridzāns: "Saņemām Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas vadītāju redzējumu un sapratām: kamēr mēs skatīsimies, lai kādu vadoni neievainotu vai neaizvainotu, pazaudēsim jūrniecību kā šauras nišas autonomu izglītību. Bērziņš – Virga nevarēja vienoties ne par ko, Bērziņš – Dreimanis tāpat, Zvaigzne – Dreimanis tas pats, Carjova – Dreimanis arī nekas labāks.

Abstrahējāmies no vadītāju ambīcijām, pieņemām nulles variantu: vadītāju nav, ir tikai izglītības iestādes un jūrniecības nozares intereses. Izveidojām gana ciešu konsolidētās jūrniecības izglītības modeli, mūsu prāt, ļoti loģisku: pašā augšā augstskolas padome, kura noteiks kopējos mērķus un stratēģiskos virzienus, apstiprinās gan rektoru, gan struktūrvienību vai filiāļu direktorus."

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš Izglītības un zinātnes ministrijai, Satiksmes ministrijai, kā arī Transporta un loģistikas nozares ekspertu padomei nosūtīja vēstuli, kurā bija teikts:

▶▶▶ 16. lpp.

►►► 15. lpp.

"JR ir saņēmis gan Liepājas Jūrnieceības koledžas, gan Latvijas Jūras akadēmijas piedāvājumus jūrnieceības izglītības iestāžu konsolidācijai un izvērtējis to atbilstību jūrnieceības nozarei saistošajam politikas plānošanas dokumenta "Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam" projektā izvirzītajam uzdevumam – saglabāt autonomu jūrnieceības izglītības iestāžu tīklu un nodrošināt optimālu, ar darba tirgus prasībām un nozares attīstības tendencēm sabalansētu jūrnieceības izglītības programmu klāstu. Izglītības iestāžu iesniegtie piedāvājumi neliecina par pārdomātu pieeju jūrnieceības izglītības iestāžu konsolidācijas modeļa izstrādei, tāpēc, ņemot vērā iepriekš minēto sanāksmju rezultātus, kā arī pamatnostādnes, JR ir izstrādājis optimālu jūrnieceības izglītības iestāžu konsolidācijas konceptu, abstrahējoties no izglītības iestāžu vadītāju personīgajām ambīcijām.

Izvērtējot šobrīd pieejamos Latvijas jūrnieceības izglītības resursus, ir redzams, ka optimāls un Latvijas augstākās izglītības sistēmai atbilstošs modelis ir viena spēcīga augstākās jūrnieceības izglītības iestāde ar vienu vai pat vairākām reģionālām filiālēm (struktūrvienībām), kas nodrošina jūrnieceības izglītības pieejamību reģionos ar jūrnieceības tradīcijām, tādējādi maksimāli izmantojot jūrnieku profesionālās sagatavošanas potenciālu Latvijā. Atbilstoši jaunajam augstskolu pārvaldības modelim lēmējinstīcija, kas nodrošina augstskolas autonomiju un labas pārvaldības principu īstenošanu un ir atbildīga par augstskolas stratēģisko, administratīvo, saimniecisko un finanšu vadību atbilstoši dibinātāja noteiktajiem mērķiem, ir augstskolas padome. Tādējādi saskaņā ar vienota jūrnieceības izglītības tīkla konceptu visām jūrnieceības izglītības iestādēm būtu nepieciešama viena augstskolas padome, kas noteiktu visām iestādēm saistošu kopējo jūrnieceības izglītības stratēģiju un attīstības virzienu. Vienlaikus šādā modelī jūrnieceības izglītības iestādēm būtu jāsaglabā autonomija attiecībā uz lēmumiem, kas skar iestādes administratīvo un finanšu vadību.

Pretstatot jūrnieceības izglītības iestāžu konsolidācijas konceptu esošajām jūrnieceības izglītības iestādēm un

to juridiskajam statusam, secinām, ka, lai šis koncepts tiktu realizēts dzīvē, LJK ir jāiekļauj Latvijas Jūras akadēmijas sastāvā, apvienojot valsts jūrnieceības izglītības iestādes vienā struktūrā, kurai būtu viena lēmējinstīcija – augstskolas padome. Lai nodrošinātu visu jūrnieceības izglītības iestāžu apvienošanu vienā sadarbības tīklā, LJA un LJK konsolidētajai struktūrai būtu jānoslēdz sadarbības/aliances līgums ar "Novikontas" Jūras koledžu (NJK), kas ir privāta koledža. Tādējādi atbilstoši noslēgtajam līgumam augstskolas padomes lēmumi attiecībā uz jūrnieceības izglītības stratēģiju un



attīstības virzienu būtu saistoši arī NJK. Shematisks jūrnieceības izglītības iestāžu konsolidācijas koncepts ir pievienots vēstules pielikumā.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Latvijas Jūras administrācija lūdz atbalstīt piedāvāto jūrnieceības izglītības iestāžu konsolidācijas konceptu, tādējādi veicinot jūrnieceības izglītības kvalitātes celšanu Latvijā un jūrnieceības izglītības iestāžu absolventu konkurētspēju starptautiskajā darba tirgū, apvienojot resursus un visām jūrnieceības izglītības iestādēm virzoties uz pamatnostādnes izvirzītā mērķa sasniegšanu."

Izglītības un zinātnes ministrijas atbildes reakcija

22. maijā Jāzeps Spridzāns kopā ar Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktori Laimu Ritumu bija uzaicināti uz tikšanos Izglītības un zinātnes ministrijā. Klātienē viņi tikās ar IZM Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktora vietnieci augstākās izglītības jomā Daci Jansonī, bet ZOOM sarunai pievienojās direktora vietniece politikas ieviešanas un monitoringa jomā Diāna Laipniece un departamenta vecākā eksperte Inta Cinīte.

Jāzeps Spridzāns: "Tikšanās notika pozitīvā gaisotnē, un vispirms man vajadzēja prezentēt, kāpēc un kā notika šāda projekta izstrāde, kā arī sīkāk iepazīstināt ar pašu Jūrnieceības izglītības konsolidācijas konceptu. Skaidroju, ka vēlamies ieviest optimālu jūrnieceības izglītības koncepta variantu, kas dotu iespēju efektīvi izmantot gan mācībspēkus, gan materiāli tehnisko nodrošinājumu, un akcentēju, ka projektā nav ņemtas vērā mācību iestāžu vadītāju ambīcijas. Mēs uzskatām, ka ir tikai loģiski, ka visa jūrnieceības izglītība tiek palikta zem padomes, cerams, ka tādu Augstskolu likuma grozījumos pieņems Saeima. Šī padome tad arī noteiks stratēģiskos mērķus un attīstības politiku. Vēl vajadzētu diskutēt par to, kā Liepājas Jūrnieceības koledžai iekļauties Jūras akadēmijas sastāvā: kā filiālei, struktūrvienībai vai aģentūrai, bet par to ir jāvienojas izglītības iestādēm. Izteicām arī priekšlikumu, ka finansālajai un administratīvajai vadībai ir jāpaliek nosacīti neatkarīgai.

Dace Jansone un Diāna Laipniece uzdeva precizējošus jautājumus, un Dace Jansone atzina, ka ministrija ir gatava atbalstīt mūsu konceptu, ko savukārt Latvijas Jūras akadēmijai vajadzēs iekļaut savā stratēģijā un skaidrot ministrijai, kā plāno to īstenot. Koncepts tāpat ir saskaņots ar visām jūrnieceības nozares nevalstiskajām organizācijām, kā arī ar TL NEP.

Tik tālu viss, šķiet, ritēja gludi, bet tālāk jau sliktāk. Dace Jansone pauda viedokli, ka ar to vien nepietiks, lai Jūras akadēmija izturētu koncepcijas "Par augstskolu iekšējās pārvaldības modeļa maiņu" kritērijus, un jautāja, vai esam domājuši par pievienošanās iespējām RTU. Jūras akadēmijai nebūšot jāpārtop par fakultāti, tā palikšot neatkarīga, bet jau zem universitātes jumta. Kopā ar Laimu Ritumu vēlreiz skaidrojām, ka jūrnieceības izglītībai tas neko labu nedos, ka 95% jūrnieceības mācību iestāžu beigušo paliek iegūtajā profesijā, un jautājām, vai arī RTU var lepoties ar līdzīgu statistiku. Beidzēji izaug par augstas klases uzņēmuma – kuģa vadītājiem, kura vērtība kopā ar kravu var sasniegt trīs miljardus eiro. Pieprasījums pēc speciālistiem ir pastāvīgi augsts, algas

Latvijas jūras virsniekiem vienādas ar Rietumeiropas jūras virsnieku algām. Jūrnieru sagatavošana ir starptautiski regulēta, reizi piecos gados iziet EK un IMO auditu, tāpēc ir jautājums, kā, pievienojoties RTU, to visu varēs nodrošināt un saglabāt? Laima Rituma neatlaidīgi uzstāja, ka attiecībā uz Jūras akadēmiju vajadzētu piemērot izņēmuma statusu un izņemt prasību par 1000 studentiem, kas attiecībā uz LJA nav reāla, un kā papildus argumentu minēja arī to, ka jūrnierības izglītība konvencionāli nav civilā izglītība, bet ir pa vidu starp civilo un militāro, piedevām Jūras akadēmija gatavo vēl arī kadrus Latvijas Jūras spēkiem, un gadījumā, ja Latvijā nebūs jūras kara skolas, tad arī turpmāk to turpinās darīt mūsu sistēma. Vēl piebilda, ka es stipri vien padomātu, vai pēc būtības Jūras akadēmija ir tuvāk Aizsardzības

akadēmijai vai RTU, bet Dace Jansone savukārt mēģināja vilināt ar papildu finansiāliem ieguvumiem tiem pirmajiem trim, kas pievienosies RTU. Ja jau tur tāda medus muca, kāpēc tad gribētāju nav? Nozare ir vienota nostāja – jūrnierības izglītībai ir jāpaliek autonomai.”

Atskats vēsturē

Izrādās, ka tiem, kuri saka, ka vēsture atkārtojas, tiešām ir taisnība. Bija 1993. gads, un togad jūrnierības izglītība neaizgāja zem viena karoga. Kāpēc? Par to savas domas neslēpj viens no Jūras akadēmijas pamatlīdzekļiem Gunārs Ozoliņš: “Bija tāda štelīte: Virga no Liepājas bija atbraucis uz Rīgu tikties ar Bērziņu. Teikšu godīgi, sarunas bija diezgan labas un varēja gaidīt labu iznākumu, taču man uz brīdi bija jāiziet, bet, kad atnācu atpakaļ, Virga ar

Bērziņu bija paguvuši saiet ragos. Un ar to tā apvienošanās lieta izbeidzās. Pierunājām, lai jūras lietu ministrs Andrejs Dandzbergs aizbrauc uz Liepāju un nokārto LJA un Liepājas jūrskolas apvienošanās jautājumu, bet Dandzbergs atbrauca mājās no Liepājas un teica: “Ziniet ko, pagaidām lieciet to Liepājas jūrskolu mierā. Pagaidām! Viņi ļoti vēlas pašī pastāvēt, lai pastāv!” Vēlāk mēģinājām pārliecināt Bērziņu un pierunāt Virgu, bet viss velti. Tā bija ļoti liela kļūda, ka lielle puikas spēlējās katrs savā smilšu kastē, jo katram gribējās to varu un to godu. Ja viss būtu noticis, kā izglītības koncepcijā bija ielānots, tad sistēma jau sen būtu sakārtota un šodien atkal nevajadzētu stāvēt neziņas priekšā – būt vai nebūt neatkarīgai Latvijas jūrnierības izglītībai.”■

Sagatavoja Anita Freiberga

Piešķir stipendijas labākajiem un motivētākajiem studentiem

Latvijas Jūrnierības izglītības un pētnierības attīstības fonds (LJIPAF) sadarbībā ar mecenātu SIA LSC maija sākumā izsludināja pieteikšanos stipendiju konkursam, kurā varēja pieteikties Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrnierības koledžas studenti, sākot no 2. kursa, kuri ir izgājuši jūras praksi uz SIA LSC pārvaldībā esošiem kuģiem.

Šī ir jau otrā stipendiju atlase, ko kopīgi veic LJIPAF un LSC, lai iespējami vairāk atbalstītu jaunos jūrnierus no LJA un LJK.

Lai pieteiktos stipendijai, studentiem ne tikai ir jābūt izietai praksei uz kāda no LSC kuģiem, bet arī jāuzrāda labas un teicamas sekmes studijās un jāuzraksta motivācijas vēstule: kādēļ tieši viņš/viņa būtu cienīgs šīs stipendijas laureāts.

Izvērtēšana nebija viegla, jo pieteicās 35 lieliski jaunie jūrnieri, kuru motivācijas un rekomendācijas jau tik agrā karjeras sākumā bija teju nevainojamas, nemaz nerunājot par sekmēm. Lai iegūtu stipendiju, pretendentu vidējā svērtā atzīme nevarēja būt zemāka par 7. Šoreiz tika piešķirtas 22 stipendijas paredzēto 20 vietā, jo, izvērtējot iesūtītos pieteikumus, motivācijas, CV un

kapteiņu vēstules, komisijas locekļiem bija grūti izšķirties, kuri tad ir tie labākie kandidāti.

Komisijas locekļi bija pārstāvji no LSC, LJIPAF, LJA un LJA SP.

Uz sešiem mēnešiem 200 eiro stipendiju ieguvuši: Artūrs Beķers, Mareks Gregorovičs, Vladislavs Jurčēnoks, Viktors Šarigins, Karīna Suraja, Aigars Klūga, Mihails Serovs, Jānis Runcis, Timurs Savickis, Maksims Korhovs, Aleksandrs Vasjkovs, Raivis Pudulis, Pēteris Gulšaks, Dāvis Rauza, Roberts Jurgis, Aleksejs Alferenkovs, Ronalds Reinsons, Sabīne Kļaviņa, Elizabete Magone, Mareks Lavrenovs, Egita Dzalbe, Jaroslavs Buļins.

“LSC ir liels gandarījums sniegt savu ieguldījumu jūrnierībā un kuģniecībā ieinteresētu jauniešu izglītošanā un



LSC valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups un LJA rektore Kristīne Carjova 2019. gada rudenī paraksta sadarbības līgumu.

atbalstīt viņus ikdienas un mācību gaitās ar stipendijām. Liels prieks, ka jūrnierības nozarē Latvijā ir vērojama paaudžu pārmantojamība, un tai Latvijā ir pietiekami senas un stabilas tradīcijas,” norāda SIA LSC valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.■

Krīzes laboratorija “CrisisLab” – studentu virtuālā triecienoprogramma Covid-19 krīzes kontekstā

No 2020. gada 24. aprīļa līdz 8. maijam 230 studentu no 15 augstskolām un koledžām tiešsaistē piedalījās virtuālajā triecienprogrammā un meklēja savus risinājumus Covid-19 krīzes radītajiem izaicinājumiem.

Triecienprogrammu “CrisisLab” izveidoja Latvijas Jūras akadēmija (LJA), Rīgas Tehniskā universitāte (RTU), Latvijas Universitāte (LU), Liepājas Universitāte (LiePU) un Ventspils Augstskola (VeA), lai kopīgiem spēkiem cīnītos ar Covid-19 krīzes sekām un piedāvātu risinājumus pašvaldību un valsts sektora, industriju, nevalstisko organizāciju identificētām problēmsituācijām, kas radušās vai var rasties globālās pandēmijas, ārkārtas stāvokļa un pārvietošanās, pulcēšanās un sociālās distancēšanās ierobežojumu dēļ.

Programmā piedalījās studenti no Latvijas Jūras akadēmijas, Liepājas Jūrniecības koledžas, Rīgas Tehniskās universitātes, Latvijas Universitātes, Rīgas Stradiņa universitātes, Biznesa augstskolas “Turība”, LiePU, VeA, Biznesa vadības koledžas, Vidzemes Augstskolas, Latvijas Lauksaimniecības universitātes, RISEBA, Rēzeknes Tehnoloģiju akadēmijas, Rīgas Biznesa skolas, Ventspils Valsts ģimnāzijas. Studenti risināja Izglītības un zinātnes ministrijas (IZM), Paula Stradiņa klīniskās universitātes slimnīcas, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Nacionālo bruņoto spēku (NBS), Salaspils uzņēmēju biedrības, Austrumlatvijas radošo pakalpojumu centra, “Laboratorium zinātnes skolas”, uzņēmumu “Latvijas mobilais telefons” (LMT), “TET”, “Exonicus”, “Dabas zirgi”, “LSC” un “Marine Digital System” definētas problēmsituācijas.

Problēmsituācijas lielākoties saistītas ar koronavīrusa izraisītajiem ierobežojumiem un dažādu procesu un pakalpojumu nodrošināšanu attālināti, kas būs noderīgi arī pēc krīzes beigām. Piemēram, IZM bija



ieinteresēta izveidot virtuālu platformu, kurā būtu pieejamas dažādu mācību priekšmetu pedagogu konsultācijas izglītojamajiem, Paula Stradiņa klīniskās universitātes slimnīca vēlējās atrast veidu, kā attālināti sniegt ārstu konsultācijas pacientiem un nosūtīt viņiem speciālistu slēdzienus, ievērojot datu aizsardzības prasības, bet NBS vēlējās, lai tiktu veikta dažādu attālinātā darba platformu kiberdrošības pārbaude. Savukārt pēc LMT aicinājuma studenti pētīja, kādas ir iespējas Latvijā ražot specifiskas krīzes pārvarēšanai nepieciešamas preces, izstrādāt platformas un digitālos rīkus preču piegādei, dīkstāvē esošā darbaspēka izmantošanai, radošo industriju pārstāvju nodarbināšanai, kā arī pievērsās LMT un LU lielo datu analīzes pielietojumu attīstībai.

“LSC” un “Marine Digital System” ar studentiem meklēja risinājumus, kā izveidot informācijas platformu jūrniekiem, kuri palikuši uz kuģiem un nav informēti par nozares risinājumiem. Informācija par personām, kas ir uz kuģa, ir katrai kringa kompānijai Latvijā, tās informē jūrniekus, kuri vēl nav tikuši jūrā. Savukārt personas, kas ir jūrā, ir pilnīgi neinformētas par situāciju uz sauszemes. Jūrnieki ir tā auditorija, kam būtu svarīga šāda IT platforma, kur tiktu apkopota svarīgākā informācija. Piemēram, informācija par repatriācijas reisiem,

iespējas atzīmēties aplikācijā, kur atrodas, lai Jūrnieku reģistrs būtu informēts un lai šīs personas varētu ielikt *KEY workers* sarakstos, kam ir plānots atļaut lidot un pārvietoties pāri robežām arī ārkārtas situācijā. Kompānijas, kurās strādā jūrnieki, šādu informāciju nesniedz. Nākotnē šajā platformā varētu apkopot informāciju par sociālo aizsargātību, nodokļiem un pensiju fondiem, lai jūrnieki tiktu izglītoti un varētu sagatavoties savām vecumdienām. Šobrīd pieejamās IT vietnes ir saistītas ar jūrniecības izglītību, bet nav vienotas platformas, kur komunicēt profesionālajiem jūrniekiem vai studentiem, kuri dodas jūras praksē. Trūkst vietnes, kur notiktu pietiekami interesanta informācijas apmaiņa, kur jūrnieks varētu ierakstīt, kādi ierobežojumi ir kurā valstī un kādi ierobežojumi ir dažādās pasaules ostās. Jūrnieku čats, kur operatīvi var uzzināt svarīgu informāciju no tiem, kuri to piedzīvojuši un saskārušies ar dažādām problēmām. Studenti ar ekspertiem “CrisisLAB” ietvaros izstrādāja “Mentālās veselības uzlabošanas aplikāciju jūrniekiem”, kas pašreiz tiek testēta un papildināta. Nākotnē tā tiks komercializēta un piedāvāta kuģošanas kompānijām.

Divu nedēļu laikā studentu izstrādātos risinājumus un prototipus vērtēja pārstāvji no universitātēm, kas organizē “CrisisLab”, un Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras. Katrai studentu grupai bija organizatoru iecelts mentors un piesaistīti profesionāli eksperti, kas palīdzēja studentiem sasniegt rezultātus un motivēja viņus. Triecienprogrammas laikā bija iespēja apgūt jaunās prasmes, kā validēt idejas un prezentēt savas idejas, ko organizatori

nodrošināja tiešsaistes vebināros. Četrus labākos risinājumu autori saņēma naudas balvas, katra komanda 5000 eiro, bet balvu kopējais fonds bija 20 tūkstoši eiro.

Latvijas Jūras akadēmijas balvu par risinājumu ar lielāko ietekmi uz sabiedrību vai tās grupām saņēma komanda, kurā darbojās Biznesa augstskolas "Turība" studenti Karīna Villerte un Agate Zelča, kā arī Latvijas Universitātes studenti Dina Barena un Roberts Jankovskis. Komanda strādāja pie rapšu vaska auduma maisiņa izstrādes, atbildot uz Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas problēmsituāciju. Latvijas Jūras akadēmija uzsvēra, ka cer, ka videi draudzīgs iepakojums mazāk piesārņos jūras un nākotnē tiks izmantots kuģu apgādes nodrošināšanai. Balva tika nodrošināta ERAF līdzfinansētā Latvijas Jūras akadēmijas projekta "Inovāciju granti jūrniecības nozarē studējošiem", projekta numurs 1.1.1.3/18/A/006 īstenošanas ietvaros.

Latvijas Universitātes balvu par risinājumu ar lielāko ietekmi uz krīzes pārvarēšanu saņēma komanda, kurā



darbojās divi LU studenti – Kristers Nagainis un Inguna Kaniņa. Viņi izstrādāja prototipu pacientu pārvietošanas kamerei, atsaucoties uz LMT iesniegto problēmsituāciju. Balva tika nodrošināta ERAF līdzfinansētā LU projekta Nr. 1.1.1.3/18/A/007 "Latvijas Universitātes inovāciju granti studentiem" īstenošanas ietvaros.

Rīgas Tehniskās universitātes balvu par labāko inženiertehnisko risinājumu saņēma komanda, kurā darbojās RTU studenti Konstancija Krūze, Jānis Birznieks, Mārcis Birznieks un Mārcis Magonis, kā arī LU studenti Krišjānis Buka, Georgijs Pliska un Lelde Elīna Liepiņa. Komanda izstrādāja pandēmijas laika aproces prototipu, atsaucoties uz Latvijas armijas problēmsituāciju. Balva tika nodrošināta ERAF līdzfinansētā RTU projekta Nr. 1.1.1.3/18/A/001 "RTU

inovāciju granti studentiem" īstenošanas ietvaros.

Ventspils Augstskolas un Liepājas Universitātes balvu par risinājumu ar augstāko komercializācijas un ieviešanas potenciālu saņēma komanda, kurā darbojās Marta Muižniece (RTU), Karlīne Jonāse (LU) un Matīss Zemturs. Komanda izstrādāja digitālo platformu Izglītības un zinātnes ministrijas problēmsituācijas risināšanai. Balva tika nodrošināta ERAF līdzfinansētā VeA un partneri projekta Nr. 1.1.1.3/18/A/004 "Kurzes inovāciju granti studentiem" īstenošanas ietvaros.

Triecienprogramma "CrisisLab" ir daļa no vērienīgā projekta "Inovāciju granti studentiem", ko kopš pagājušā gada īsteno LJA, RTU, LU, VeA un LiepU, lai attīstītu studentu inovatīvo domāšanu, jaunrades prasmes un uzņēmējspējas. Dažādas aktivitātes un programmas visa līmeņa studentiem tiek īstenotas, gan sadarbojoties ar uzņēmumiem, gan augstskolām savstarpēji. "Inovāciju grantus studentiem" koordinē IZM, līdzfinansē Eiropas Reģionālās attīstības fonds.■

<https://www.crisislab.lv/>

"Erasmus+" stratēģiskās partnerības projekts "MEM: Ideas to Actions"

"Meaningful Entrepreneurial Mindsets. Ideas to Actions" ir "Erasmus+" 2. pamatdarbības ietvaros uzsākts stratēģiskas partnerības projekts inovāciju atbalstam PIA nozarē. Projektā apvienojušies partneri no Latvijas, Vācijas, Turcijas un Kipras. Projekta mērķi, kurus partneri plāno īstenot ar dažādām projektā paredzētajām aktivitātēm, cita starpā ir tādu personīgo īpašību un vispārēji izmantojamo prasmju attīstīšana, kas veido un attīsta uzņēmēja domāšanu un uzvedību; izglītojamo izpratnes veicināšana attiecībā uz to, ka pašnodarbinātība un uzņēmējdarbība arī ir potenciāli karjeras virzieni; uzņēmējdarbības zināšanu apguves veicināšana izglītībā ar atraktīvu mācību rīka izveidi, specifiski uzņēmējdarbības uzsākšanai un vadīšanai nepieciešamo pamatprasmju un zināšanu sniegšana; iniciatīvas uzņemšanās un uzņēmējdarbības gara veicināšana PIA



nozares dalībnieku vidū un uz uzņēmējdarbību (nevis nodarbinātību algotā darbā) vērstas izglītības popularizēšana.

LJK personāla apmaiņa ar "Erasmus+" programmas partnervalstīm 2019. – 2021. gadā

LJK projekts Nr. 2019-1-LV01-KA107-060267 tiek īstenots "Erasmus+" programmas 1. pamatdarbības (KA1) ietvaros – starptautiskā personāla mobilitāte starp "Erasmus+" programmas valstu un noteiktu "Erasmus+" partnervalstu augstākās izglītības institūcijām, kas paredz gan studentu, gan personāla izejošo un ienākošo mobilitāti, ļaujot izglītībā un apmācībā iesaistītajiem mācīties un gūt pieredzi ārvalstīs, dodoties uz kādu no "Erasmus+" partnervalstīm, lai padziļinātu savu profesionalitāti un uz Latviju pārvestu

jaunu akadēmisko, profesionālo un dzīves pieredzi.

Mobilitātes augstākās izglītības sektorā "Erasmus+" programmas ietvaros 2019. – 2021. gadā

"Erasmus+" mācību mobilitātes ir iespēja izglītībā un apmācībā iesaistītajiem mācīties un gūt pieredzi ārvalstīs. LJK projekta "Erasmus+ Nr. 2019-1-LV01-KA103-060200" galvenais mērķis ir veicināt un attīstīt LJK pirmā līmeņa augstākās izglītības programmu studējošo un personāla apmācību un prakses mobilitāti, starptautisko pieredzi, kā arī paplašināt un pilnveidot Liepājas Jūrniecības koledžas starptautisko sadarbību, sniedzot mobilitātes iespējas uz programmas valstīm.■

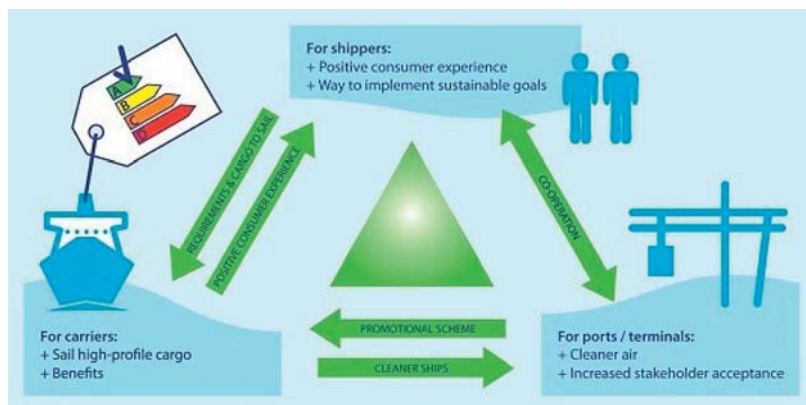
Ir jābūt gataviem pieņemt jaunu jūrniecības ekonomikas paradigmu



Savā jaunākajā pētījumā par ostām "Dziļa pielāgošanās (dziļa adaptācija) klimata pārmaiņām jūras transporta nozarē – jauna jūrniecības ekonomikas paradigma" autori "Port-Economics" zinātniskie līdzstrādnieki Džeisons Monioss un Gordons Vilmsmeijers apgalvo, ka jūras transporta nozares dalībniekiem jāņem vērā, ka saistībā ar vides standartu paaugstināšanos cīņā ar klimata pārmaiņām būs nopietni jārēķinās ar daudz lielāku apgrūtinājumu biznesam, nekā pašlaik tas tiek identificēts, kā arī ar daudz straujāku adaptācijas grafiku. Pētījums publicēts zinātniskajā žurnālā "Maritime Policy and Management" atvērtās piekļuves formātā, un tā pilna versija ir brīvi pieejama visiem interesentiem.

Ir daudz norāžu uz klimata pārmaiņu ietekmi uz piekrastes ekonomiku, kā arī tiem faktoriem, kas tieši un netieši ietekmēs ostu attīstības stratēģiju tuvākā un tālākā nākotnē. Pēdējos gados pasaules ostas kopumā jau veikušas ievērojamu darbu, lai pielāgotu darbību augstākiem vides drošības standartiem un samazinātu negatīvo ietekmi uz klimata pārmaiņām. Tomēr visi labie nodomi un apņemšanās par klimata pārmaiņu mazināšanu pasaulē, tai skaitā arī zaļās domāšanas ieviešana ostās, apstājas vienas un tās pašas problēmas priekšā: pasaules valstīm, to valdībām un privātajam sektoram pietrūkst vēlmes un apņemšanās veikt tādu investīciju apjomu, kāds nepieciešams, lai vārdi un plāni par klimata pārmaiņu mazināšanu tiešām kļūtu par realitāti.

Nesen, strādājot pie klimata pārmaiņu mazināšanas, tika ieviests jēdziens "dziļa adaptācija", kas liek domāt, ka tā vietā, lai par klimata pārmaiņām domātu tikai kā par



problēmu, par kuru trauksmi ceļ vides aktivisti, vai izaicinājumu, ko īpaši nopietni nav vērts uzvert un kam var pielāgoties pamazām un ilgtermiņā, visiem vajadzētu būt gataviem radikāli un nekavējoties rīkoties, lai pieliktu punktu graužošajām un nekontrolējamām klimata pārmaiņām, kas sev līdzi nes badu, iznīcību, migrāciju, slimības un arī karu.

Tomēr pašreizējās ostu un kuģniecības darbības stratēģijas turpina prognozēt nepārtrauktu darbības pieaugumu un izaugsmi. Lai gan šis bizness kā savu vīziju neaizmirst pieminēt "green port & green shipping" ideju, tomēr realitātē visai negribīgi tiek veikti salīdzinoši nelieli ieguldījumi zaļās politikas ieviešanā un īstenošanā, ar ko, protams, nepietiek, lai mazinātu šī biznesa negatīvo ietekmi uz vidi.

Dziļa pielāgošanās ir kā jauna paradigma, kuras pamatā ir radikāla domāšanas, attieksmes un darbības maiņa visā jūras transporta nozarē.

"Ir skaidrs, ka mēs lieliski zinām, kas darāms klimata pārmaiņu mazināšanai, proti, pilnīga jūras transporta dekarbonizācija kopā ar ievērojamu jūras kravu pārvadājumu samazināšanos, taču šādas darbības pat netiek apspriestas, kur nu vēl ieviestas dzīvē. Gan publiskajā, gan privātajā sektorā tie, kas ir atbildīgi par lēmumu pieņemšanu, tikai domā par to, kā adaptēt jūrniecības nozari klimata

pārmaiņu filozofijai, savukārt dziļajai adaptācijai ir nepieciešama pasaules ekonomikas radikāla pārstrukturēšana, bet šāds piegājiens problēmas risināšanai vēl nav iekļauts pat darba kārtībā," savu viedokli pauž Džeisons Monioss un Gordons Vilmsmeijers.

Zinātnieki ir radikāli, jo uzskata, ka IMO mērķis līdz 2050. gadam par 50% samazināt oglekļa emisijas, ko rada pasaules kuģošanas bizness, būtu jānoraida un jāpieņem "International Panel of Climate Change" (IPCC) izvirzītais mērķis līdz 2050. gadam oglekļa emisijas samazināt līdz 0%, kas ļautu īstenot Parīzes klimata nolīgumā ietvertos lēmumus. Viņi uzsver, ka šo mērķi iespējams sasniegt vien tad, ja pilnībā tiks aizliegts fosilais kurināmais kuģu degvielā.

Šodien tik radikāls uzstādījums kā "dziļa pielāgošanās" šķiet nereāls un nerealizējams, jo pilnībā nojauktu esošo kārtību, loģistiku, piegādes ķēdes un tamlīdzīgi, un tas būtu saistīts ar krasām pārmaiņām ražošanas organizēšanā, patēriņa normās utt.

Un tomēr zinātnieki aicina domāt par "dziļo pielāgošanos", vēl jo vairāk ņemot vērā, kā Covid-19 vienā mirklī mainīja visu pasaules kārtību un miljardiem cilvēku dzīvi. Tieši tāpat vienā dienā var notikt šodien neprognozējamās situācijas, kas saistītas ar klimata pārmaiņām, un vienā dienā var stāties spēkā jauni spēles noteikumi. ■

Krīze ietekmē kuģošanas nozares centienus

Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (ECSA), kas pārstāv ES valstu un Norvēģijas kuģu īpašnieku asociācijas, kontrolē 40% no pasaules tirdzniecības flotes, ES budžetā iemaksā 147 miljardus eiro un 2,1 miljonam eiropiešu nodrošina karjeru gan jūrā, gan krastā, savu biedru vidū veica aptauju, kas atklāja, ka Covid-19 var negatīvi ietekmēt kuģošanas nozares centienus īstenojot IMO 2020. Atbildot uz jautājumiem par CO2 izmešu samazināšanas projektu, 44% respondentu ir pārliecināti, ka vairs nebūs iespējams atgriezties pie tā ieguldījuma apjoma, kāds bija plānots pirms pandēmijas, un tikai 26% aptaujāto domā, ka viņi spēs atgriezties pie plānotā investīciju apjoma, savukārt 30% uzskata, ka ieguldījumi turpināsies, taču to apjoms būs mazāks.

Komentējot diezgan drūmo perspektīvu, kas izriet no ECSA biedru aptaujas, ECSA puda viedokli: "Šī situācija ir vērtējama kā būtiska nozares neveiksme, vēl jo vairāk tāpēc, ka CO2 samazināšanas termiņi un šajā sakarā veicamie uzdevumi ir saskaņoti ar IMO 2050. gadam izvirzītajiem mērķiem, kā arī Eiropas Komisija izvirzījusi mērķi Eiropai kļūt par pasaulē pirmo kontinentu, kas ir oglekļa neitrāls."

Kamēr vieni diskutē, citi jau sen ievēro stingras prasības

2012. gada 21. novembrī pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/33/ES, ar ko tika grozīta Padomes Direktīva 1999/32/EK attiecībā uz sēra satura samazināšanu flotes degvielā, noteica, ka no 2015. gada 1. janvāra tiek samazināts pieļaujamais sēra saturs kuģu degvielā no līdz tam atļautā 1% līdz 0,1%, kuģojot emisiju kontroles rajonos – Baltijas jūrā, Ziemeļjūrā un Lamanša šaurumā.

MARPOL konvencijas VI pielikums nosaka, ka emisijas kontroles rajonos sēra saturs degvielā nedrīkst pārsniegt 1,0% no 2010. gada 1. jūlija un 0,1% no 2015. gada 1. janvāra. Šādi rajoni ārpus ES ir Savienoto Valstu Karību jūras reģions un Ziemeļamerikas emisijas kontroles rajons.

MARPOL konvencijas VI pielikums paredz, ka ārpus emisijas kontroles rajoniem no 2020. gada 1. janvāra būs jāizmanto kuģu degviela, kurā sēra saturs nedrīkstēs pārsniegt 0,5%, bet līdz tam brīdim bija

spēkā prasība lietot degvielas, kur sēra saturs nepārsniedz 3,5%. Savukārt Direktīva 2012/33/ES paredz, ka neatkarīgi no IMO veiktā izvērtējuma rezultātiem ES dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās ārpus emisiju kontroles rajoniem no 2020. gada 1. janvāra neizmanto flotes degvielu, kurā sēra saturs ir lielāks par 0,5%.

Komentējot šo jautājumu, Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš atzina, ka diskusijas turpinās līdz brīdim, kad stājas spēkā prasības. Tieši tā notika ar Baltijas jūrai noteikto īpašo statusu, kas uzlika arī papildu saistības attiecībā uz sēra saturu kuģu degvielā, kas nedrīkst pārsniegt 0,1%.

"Visi, kas kuģo šajā reģionā, ievēro prasības. Bet, ja domājam par godīgu konkurenci, tad visiem vajadzētu spēlēt pēc vienotiem noteikumiem, taču arī no 2020. gada 1. janvāra, kad stājas spēkā prasība, ka sēra saturs kuģu degvielā nedrīkst pārsniegt 0,5%, Baltijas jūra joprojām tiek pakļauta daudz stingrākām vides prasībām," uzskata Krastiņš.

Kā jūtas jūrnieki?



Lai noteiktu jūrnieku laimes indeksu (*Seafarers Happiness Index*), "The Mission of Seafarer", P&I apdrošinātāji, "The Shipowners Club" un "Wallem Group" regulāri katru gadu reizi ceturksnī veic jūrnieku aptauju. 2020. gada sākumā publicētie aptaujas dati liecina, ka jūrnieku laimes indekss pieaudzis no 6,27 punktiem 2019. gada 3. ceturksnī līdz 6,59 punktiem gada pēdējā ceturksnī. Tāpat aptaujas organizētāji norāda, ka ar katru reizi aizvien vairāk jūrnieku piedalās aptaujā un pauž savu viedokli, tātad aptauja arvien objektīvāk atspoguļo situāciju tirdzniecības flotē.

Aptauja parādīja, ka viskritiskāk savu darba vidi un visu, kas ar to saistīts, vērtē kruīza kuģu un prāmju

UZZIŅAI

Jūrnieku laimes indekss izveidots, pamatojoties uz "The Mission of Seafarer" un "Wallem Group" izstrādāto kritēriju, kas kalpo par instrumentu jūrnieku labklājības un laimes noteikšanai pasaules kuģošanas nozarē.

darbinieki, kuru laimes indekss bija par 15% zemāks nekā pārējiem jūrniekiem. Tai pašā laikā aptauja liecina, ka salīdzinājumā ar iepriekšējā ceturksņa rādītājiem arī viņu laimes indekss ir nedaudz pieaudzis, tāpēc aptaujas veicēji pauž cerību, ka uzlabojas arī viņu darba apstākļi.

Jūrnieku laimes indeksa izveidotājs Stīvs Džonss par pozitīvu tendenci atzīst to, ka kruīza kuģu operatori sazinās ar "The Mission of Seafarer",

lai noskaidrotu aktuālākās problēmas, kas liecina, ka viņi ļoti nopietni izvērtē jūrnieku aptaujas rezultātus.

Aptauja iezīmēja vairākas vērtējamās tendences, par kurām jāziņo un ar kurām jārēķinās kā kuģu īpašniekiem, tā kuģošanas nozarei kopumā. Vispirms jau jūrā strādājošie ir nopietni satraukti par IMO 2020 prasībām. Jūrnieki izjūt spiedienu par to, ka tiks ieviests papildu pārbaudes

▶▶▶ 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

režīms un neskaidro pārbaudes kritēriju dēļ jūrniekus var saukt pie atbildības par samazinātā sēra saturs prasību pārkāpumiem. Lai gan 2019. gadā šim jautājumam tika veltīta īpaša uzmanība, uzsverot, ka IMO 2020 finansiāli ietekmēs kuģu īpašniekus, nevis jūrā strādājošos, aptauja parādīja, ka šis jautājums nav pietiekami skaidrots. Otra satraucoša tendence saistīta ar atalgojumu, ko parasti jūrnieki min kā stabilitātes garantu. Jūrnieki norāda, ka viņu darba samaksa vairs nespēj konkurēt ar krasta darba samaksu, tāpēc viņi apsver iespēju neturpināt karjeru jūrā. Kuģošanas nozarei šo tendenci vajadzētu uztvert kā ļoti satraucošu, īpaši jau domājot par kuģošanas attīstību nākotnē. Lai nozare nezaudētu profesionāli sagatavotu darbaspēku, kuģu īpašniekiem un kuģošanas nozarei kopumā ļoti nopietni jāpievēršas problēmas risināšanai.

Aptaujas ziņojumā teikts, ka daudz pārliecinātāki par savām spējām un pienākumu pildīšanu ir jūrnieki, kuru darba devēji lielu vērību velta viņu profesionālo zināšanu papildināšanai, regulāri organizējot mācības un kursus, bet par laimīgākajiem sevi uzskata jūrnieki, kas vecāki par 45 gadiem.

Šādas tendences atklāj tirdzniecības flotes jūrnieku laimes indeksa aptaujas parastos, ne ārkārtas apstākļos.

Ārkārtas situācijas diktēti apstākļi ietekmē jūrnieku laimes indeksu

Kopš 2020. gada februāra kuģošanas nozare, tieši tāpat kā visas citas jomas, ir nonākusi līdz šim nepieredzētā ārkārtējā situācijā Covid-19 pandēmijas dēļ.

"The Mission of Seafarer" kopā ar sadarbības partneriem veikusi jūrnieku aptauju, lai noskaidrotu, kāda ir viņu pašsajūta Covid-19 pandēmijas apstākļos. Aptaujā galvenā uzmanība bija pievērsta jautājumiem par darba slodzi, apkalpes sadarbību un krasta atvaļinājumiem. Jaunākais pētījums parāda, ka jūrnieku laimes indekss 2020. gada pirmajā ceturksnī bija 6,30, tātad ir krities,

salīdzinot ar iepriekšējo ceturksni, kad tas bija 6,59.

Indeksa samazināšanos ietekmējuši vairāki faktori: ierobežotā iespēja nokāpt krastā laikā, kad kuģis atrodas ostā, sociālie konflikti un ierobežojumi uz kuģa (visvairāk tas attiecas uz ierobežojumiem atpūtas telpu izmantošanā), kā arī nespēja sazināties ar tuviniekiem krastā. Covid-19 dēļ jūrnieki ir spiesti ilgāk palikt jūrā, pieaug darba slodze, līdz minimumam samazināts kontakts ar krasta darbiniekiem. Tā visa rezultātā jūrniekiem pieaug stress, viņi jūtas izsmelti un izolēti. Visvairāk stresu izjūt tie, kam nācies pagarināt darba līgumu un palikt uz kuģa tā vietā, lai dotos pie saviem mīļajiem krastā. Tas jūrniekiem liek justies saspringtiem, satrauktiem un izsmeltiem.



Respondenti pauduši viedokli, ka jūtas izolēti, ir norūpējušies par savu veselību un ir satraukti par to, kas notiek ar viņu tuviniekiem mājās.

Izteiktas pamatotas bažas, ka pieaug spriedze uz kuģa, jo nav prognozējams, kas varētu notikt nākamajos pāris mēnešos. Jūrnieki nelabprāt pieņem šo situāciju, bet ir arī tādi, kuriem to pieņemt ir ārkārtīgi grūti. Tāpat jūrnieki ir pauduši viedokli, ka viņus uztrauc individuālo aizsardzības līdzekļu trūkums. Vēl jūrnieki ziņo par tādu satraucošu tendenci, ka darba devēji izvairās maksāt papildu atalgojumu par nostrādāto laiku virs kontrakta, tāpat viņi bez jūrnieku piekrišanas pagarina darba līgumus un nostāda viņus beztiesiskā stāvoklī.

"Ir nopietnas bažas par vīrusa ietekmi uz apkalpi, tāpat uztrauc reaģēšanas prasmju trūkums ārkārtas situācijās un nepieciešamā aprīkojuma nepietiekamība. Piedevām ir

satraukums arī par to, ka infekcijas izplatīšanās gadījumā kuģim var būt liegta ieešana ostā," teikts ziņojumā.

Jūrnieki pauž viedokli, ka krasta dienestu cilvēki, kas kāpj uz kuģa, ir reāls apdraudējuma apkalpei. Stingrās prasības attiecībā uz kuģa dezinfekciju, beršana un tīrīšana ir tie jaunie standarti, kas rada papildu slodzi un spriedzi jau tā saspringtajā darba grafikā. Jūrnieki norāda, ka sanitārās normas uz kuģa jau sāk līdzināties slimnīcas higiēnas standartiem, un tas ir visai nomācoši un nogurdinoši.

Tāpat jūrnieki izteica kritiku kompāniju krasta dienestiem, kas atbildīgi par kuģa pārvaldību. Jūras virsniekus īpaši uztrauc noteiktais darbu grafiks, kas izstrādāts, negemot vērā, ka katram darbam nepieciešams noteikts laiks, ka fiziski to nevar paveikt īsākā termiņā. Tāpat krasta dienesti no virsniekiem pieprasa kaudzēm atskaišu un aizpildītu *exe/t* tabulu, uzskatot, ka cilvēku resursi uz kuģa ir neizsmejami.

"Samazināti cilvēkresursi, palielināts dokumentu apjoms, pastiprinātas prasības no krasta dienestiem, nošķirtība – tas viss gluži kā cunami veļas virsū jūrniekiem," teikts aptaujas ziņojumā.

Stīvs Džonss paudis, ka jūrniekiem ir ļoti svarīgi izteikt savu viedokli un tieši tikpat svarīgi ir nozares speciālistiem zināt šo viedokli, lai iespējami labāk varētu atbalstīt jūrniekus, īpaši sarežģītās situācijās.

"Shipowner Club" direktore Luīze Hola: "Veicot laimes indeksa aptauju, mēs palīdzam izgaismot tās problēmas, ar kurām savā ikdienas darbā sastopas ikviens tirdzniecības flotes jūrnieks. Ļoti svarīgi, ka jūrnieku viedoklis tiek uzklauts arī šajos sarežģītajos Covid-19 pandēmijas apstākļos. Esmu pārliecināta, ka, apkopojot šo informāciju un darot to zināmu kuģu īpašniekiem un visiem citiem kuģošanas nozarē iesaistītajiem, mēs palīdzam labot kļūdas un izvairīties no iespējamām problēmām."

"Visas kuģošanas nozares panākumu un drošības atslēga ir jūrnieks, tāpēc ir tik svarīgi rūpēties par jūrnieku aizsardzību visplašākajā nozīmē," uzsver "Wallem Group" izpilddirektors Frenks Kouls.■

Ugunsgrēki uz konteinerkuģiem apdraud kuģošanas drošību

Klasifikācijas sabiedrība "ABS" izdevusi pirmo ceļvedi konteinerkuģu kravas tilpņu ugunsdzēsības un drošības sistēmu risinājumiem, un tas ir ievērojams ieguldījums kuģošanas drošības uzlabošanai, kurā iekļauts plašs noteikumu klāsts, kā novērst kravas ugunsgrēkus.

Visbiežāk ugunsgrēki uz konteinerkuģiem tiek skaidroti ar to, ka kravu struktūra ir kļuvusi daudz plašāka, bet paši konteinerkuģi daudz lielāki. Tā, piemēram, "ABS" viceprezidents un atbildīgais par tehnoloģijām Gerets Bērtons uzsver: "Ievērojami ir mainījušies kravu raksturs, tāpēc statistikas dati par ugunsgrēkiem konteineros arvien pieaug un ugunsgrēki rada arvien nopietnākus riskus apkalpei un bīstamību kuģošanas drošībai. Saskaņā ar mūsu kompānijas izvirzītajām drošības prasībām mēs šai problēmai pievēršam īpašu uzmanību, sniedzam norādījumus un konsultācijas, lai palīdzētu risināt visai nozarei tik aktuālo problēmu."

Jaunā rokasgrāmata paredzēta kuģu konstruktoriem, kuģu būvētājiem, kuģu īpašniekiem un operatoriem, un tajā norādītas prasības ugunsdrošības jautājumu risināšanai četrās galvenajās jomās: ugunsdrošības noteikumi uz klāja novietotajiem konteineriem, ugunsdrošība konteineriem, kas novietoti citos līmešos, kā arī klāja un konteineru tilpnes ugunsdrošība.

Rokasgrāmatā ietvertais ļaus atklāt ugunsgrēku agrīnā stadijā, veikt efektīvākus preventīvos pasākumus, veicinās apkalpes labāku aizsardzību un skaidrākus drošības apsvērumus. Jaunajā rokasgrāmatā ietvertās prasības pārsniedz pašreizējās SOLAS prasības.

"International Union of Marine Insurance" (IUMI) jau paudusi bažas par konteinerkravu ugunsgrēku skaita pieaugumu un aicinājusi uzlabot ugunsdrošības sistēmas uz kuģiem.

"TT Club" informācija liecina, ka nopietni ugunsgrēki jūrā notiek vidēji ik pēc 60 dienām. 2019. gadā



reģistrēti četri lieli ugunsgrēki uz konteinerkuģiem, no kuriem lielākais bija "Grand America" ugunsgrēks Biskajas līcī, kura rezultātā kuģis 12. martā nogrima Francijas krastos. Šādi negadījumi rada nopietnas sekas, nereti bojā iet jūrniki, tiek iznīcināta miljoniem vērtā krava un bojāti kuģi. Šie negadījumi izraisa arī ķēdes reakciju – ievērojamus traucējumus un kravu piegādes termiņu nobīdes, līdz ar to radot darbības traucējumus ļoti daudzās nozarēs.

Ugunsgrēki uz konteinerkuģiem 2019. gadā

2019. gadā "TT Club" sāka drošības kampaņu, lai identificētu gadījumus, kad neapmierinoša vai neatbilstoša bīstamo kravu apstrāde izraisījusi drošības noteikumu pārkāpumus.

Kampaņas laikā iegūtie dati liecina, ka 66% negadījumu, kas radījuši kravas bojājumus, saistīti ar kravas nepareizu novietošanu un nostiprināšanu. Tāpat šie dati atklāj, ka kravas netiek pareizi identificētas, deklarētas un dokumentētas, un tā rezultātā zaudējumi pārsniedz 500 miljardus ASV dolāru gadā.

Kā īpaši bīstams aspekts tiek akcentēta nepareiza bīstamo kravu deklarēšana un apiešanās ar to. Tikai viena nepareizi klasificēta, marķēta un novietota bīstamā prece rada vislielāko iespējamo katastrofas risku. Kravu apstrādes operatoru asociācija "ICHCA International" aprēķinājusi, ka no 60 miljoniem konteineru, kas ik gadus tiek pārvietoti, tikai 10% jeb seši miljoni tiek deklarēti kā bīstamas kravas, turklāt vēl 20% gadījumā, kā liecina pārbaudes dati, kravas šajos konteineros nav atbilstoši iesaiņotas. Tas nozīmē, ka 1,3 miljoni legāli uzskaitīto bīstamo kravu, kas ik gadus tiek transportētas pa jūras ceļiem, potenciāli var izraisīt avāriju. Atklāts paliek jautājums, cik tad patiesībā liels ir bīstamo kravu apjoms.

Īpaši tiek aktualizēts un akcentēts jautājums par klientu attieksmes un uzvedības maiņu. Tā kā uz viņu godaprātu vien pajauties nevar, ir nepieciešami likumi un stingri noteikumi par kravu deklarēšanu un uzraudzību. ■

Date	Ship name	Capacity (teu)	Operator (parent company)	Location of incident
09-Aug	APL Le Havre	10,106	APL (CMA CGM)	Off Indian west coast
25-May	KMTC Hong Kong	1,585	KMTC	Laem Chabang port
16-May	Grande Europa [1]	716	Grimaldi Lines	Off Mallorca coast
10-Mar	Grande America [1]	1,321	Grimaldi Lines	Off France Atlantic coast
13-Feb	E.R. Kobe	5,754	Gold Star Line (Zim)	Off China coast
31-Jan	APL Vancouver	9,200	APL (CMA CGM)	Off the Vietnamese coast
29-Jan	Olga Maersk	3,267	Hamburg Sud (Maersk Line)	On route from Panama to Cartagena
03-Jan	Yantian Express	7,179	Hapag-Lloyd	800 nm off Canada's east coast

Jūras pirātisms 2025. gadā. Ko varam sagaidīt?

Analītiķi, kuru ikdienas darbs saistīts ar jūras pirātisma problēmu pētīšanu, ir vienisprātis, ka pirāti lieliski spējuši pielāgoties tirdzniecības flotes kuģošanas drošības pilnveidošanas darbībām un veiktajiem pasākumiem pirātu apdraudētajos rajonos, kā arī piekrastes valstu krasta apsardzes dienestu cīņai ar pirātiem. Patiesībā speciālisti pauž vēl skaudrāku viedokli: pirāti, tāpat kā interneta hakeri, pēdējo piecu gadu laikā ir spējuši būt soli priekšā kuģošanas drošības pasākumiem un aizsardzības stratēģijai.

Gvinejas līcis pēdējos piecos gados ir atzīts par jūras pirātisma karsto punktu, tāpēc tieši šī reģiona izpētei un analīzei pastiprinātu vērību ir pievērsuši "Maritime Executive" speciālisti, veicot pētījumu, kā kopš 2010. gada attīstījies pirātisms Gvinejas līcī. Vēl pirms gadiem desmit pirāti bija tehniski ierobežoti, tāpēc uzbrukumus veica aptuveni 30 jūras jūdžu attālumā no krasta, bet tagad situācija ir ievērojami mainījusies. Tā kā tirdzniecības kuģi attālināja savus maršrutus no krasta, pirātiem, lai nepaliktu bez laupījuma, vajadzēja pielāgoties jaunajiem apstākļiem un palielināt darbības diapazonu, tāpēc tie sāka izmantot "mātes kuģus", no kuriem labi aprīkotas jūras laivas ātri un ar lielu jaudu var darboties 100 līdz 120 jūras jūdzes no krasta. Pirāti uzlabojuši gan savu tehnisko aprīkojumu, gan profesionālo meistarību. Piemēram, tie spēj iekļūt tirdzniecības kuģī, kas iet ar 18 mezglu lielu ātrumu, ko vēl pavisam nesen uzskatīja par neiespējamo misiju. 2020. gada 25. martā Nigērijā bija mēģinājums uzkāpt uz sauskravas kuģa "MT Scarabe", izmantojot 10 metrus garas alumīnija kāpnes.

Arī pašreizējā ekonomiskā krīze, kas iestājusies Covid-19 pandēmijas rezultātā, ir papildu ierosinājis pirātisma pieaugumam. Ne tikai kuģu kravas, bet arī jūrnieki arvien biežāk kļūst par iekārojamiem peļņas objektiem, par ko liecina stipri vien pieaugusi izpirkuma maksa, kas var sasniegt pat miljonu ASV dolāru.

Arvien aktuālāks kļūst jautājums, vai finansējums, kas krīzes apstākļos



UZZIŅAI

2019. gadā tikai Gvinejas līcī tika nolaupīts 151 jūrnieks (2018. gadā – 116, 2017. gadā – 69, 2016. gadā – 38). Pēdējo triju gadu laikā izpirkuma maksa palielinājusies par 400%. Papildu risks jūrnieku nolaupīšanai ir tas, ka tirdzniecības kuģis ir bez apsardzes.

tiek piešķirts militārajām jūras drošības platformām, tiks izmatots, lai uzlabotu arī tirdzniecības flotes drošību jūrā, vai arī šajā jomā joprojām paliks lielāka rīcības brīvība pirātu darbībām.

Jūras drošības, krīzes menedžmenta un pirātisma eksperts F. Morizurs "Maritime Executive" uzdevumā veica pētījumu par pirātisma problēmām un tendencēm Gvinejas līcī

laikā līdz 2025. gadam. Savās publikācijās viņš pauž viedokli, ka pirātu uzbrukumī, kuģu, kravu un apkalpes nolaupīšanas gadījumi turpināsies. Tādi kriminālpārkāpumi kā, piemēram, bunkurēšanas operācijas no nolaupītajiem kuģiem īpaši grūti kontrolējamās Gvinejas līča ūdeņos, bet šādi iegūtie līdzekļi būs finansējuma avots pirātu darbības tālākai pilnveidošanai un modernizēšanai.

Daudziem kuģu īpašniekiem ekonomiskā krīze būs iemesls tam, lai atteiktos no salīdzinoši dārgās militārās apsardzes, savukārt kuģi bez apsardzes kļūs vēl vieglāk ievainojami un būs iekārojams objekts pirātiem. Parasti tirdzniecības kuģi, šķērsojot Gvinejas līci tranzītā, izmanto apsardzes eskorta kuģa pakalpojumus. Kuģošana notiek aptuveni 100 līdz



120 jūras jūdžu attālumā no krasta. Šo diapazonu paplašināt kavē vairāki iemesli, bet pamatā tās ir eskorta izmaksas – apsardzes kuģu likme dienā ir aptuveni 10 – 12 tūkstoši dolāru. Pirāti savukārt brīvi pārvietojas 120 līdz 140 jūras jūdžu attālumā no krasta un neteikti meklēs un arī atradīs kuģus, kuriem nebūs apsardzes.

Viegli pieejamā informācija paver lielas iespējas

Par papildu risku eksperts F. Morizurs nosauc viegli un lēti pieejamo pilno informāciju par tirdzniecības kuģiem: atrašanās vieta, krava, maršruts, pārvietošanās ātrums, iekraušana un izkraušana ostā, apkalpes sastāvs utt., un tā ir informācija, ko izmanto pirāti un kas ļauj tiem lieliski izplānot savas darbības. Ir firmas, kuras par nepilniem pusotra tūkstošiem gadā piegādā šādu pilnu informāciju.

Sešdesmit divas jūras jūdzes uz dienvidaustrumiem no Singapūras, 17. jūlijs: Indonēzijas pirāts atver klēpj datoru un piesakās internetā, izmantojot satelīttālruni. Viņa mājas lapa ir komerciālas automatizētas identifikācijas sistēmas (AIS) tīmekļa vietne, kas sniedz reāllaika datus par piekrastes un satelītu uztvērējiem. Klēpj datoru, satelīttālruni un tīmekļa vietnes abonementu finansēja viņa investori. Mājas lapā viņš meklē AIS kontaktus, kas atbilst viņa vēlamajam kuģa profilam attiecībā uz kravas veidu, kuģošanas kompāniju, karogu un kuģa ātrumu. AIS parāda, ka šodien trasē ir divi interesējoši kuģi, kas atbilst viņa vajadzīgajam profilam un, iespējams, ies caur viņam piemērotu darbības zonu: "MV Ocean Horizon" un "MW Oriental Dawn". Viņš pārbauda laika apstākļus, nosaka, vai tie būs labvēlīgi, un nosūta divus atsevišķus tekstus, kuros norādītas interesējošo kuģu koordinātas un izsekošanas dati. Adresāti ir divi zvejas kuģu kapteiņi, no kuriem viens atrodas Belvanā, Indonēzijā, un otrs Dungunā, Malaizijā.

Četrdesmit sešas jūras jūdzes uz austrumiem no Belvanas, Indonēzija, 1646 C, 17. jūlijs: 46 jūras jūdzes no Indonēzijas krastiem "MW Oriental Dawn" pāiet garām neizteiksmīgam, noplukušam zvejas kuģītim, nenojaušot, ka tas ir Singapūras

pirāta sabiedrotais. Zvejas kuģa kapteinis ar labas izšķirtspējas binokli neuzkritoši vēro garāmejošo kuģi un pamana, ka tas apriķots ar dzeloņstieplēm un uz klāja ir kāds indivīds, kurš, šķiet, nav apkalpes



loceklis. Zvejas kuģa kapteinis izmanto satelīttālruni, lai ziņotu par saviem novērojumiem Indonēzijas pirātu kontaktam. Pamatojoties uz šo informāciju, Indonēzijas pirāts nosaka, ka "MW Oriental Dawn" nav piemērots mērķis.

Simt septiņpadsmit jūras jūdzes uz austrumiem no Singapūras, 17. jūlijs: Indonēzijas pirāts saņem otu zvanu. Šoreiz tas ir zvejas kuģa kapteinis no Dungunas. Kapteinis ziņo, ka "MV Ocean Horizon" ir maksimāli piekrauts un nav veikti nekādi papildu drošības pasākumi. Ņemot vērā šo informāciju, Indonēzijas pirāts nolemj, ka "MV Ocean Horizon" ir piemērots mērķis, un viņa kuģis nekavējoties maina kursu un dodas savos biznesa ceļos.

Trīsdesmit septiņas jūras jūdzes uz austrumiem no Pekanas, Malaizija, 18. jūlijs: Indonēzijas pirāts no sava kuģa palaiž divas lielas ātrlaivas, kurās atrodas labi bruņoti vīri. Pirātu mātes kuģis paliek drošā attālumā uz radiosakariem, kamēr ātrlaivas dodas uz notikuma vietu.

Sešdesmit divas jūras jūdzes uz austrumiem no Pekanas, Malaizija, 18. jūlijs: bruņotie pirāti no divām ātrlaivām uzkāpj uz "MV Ocean Horizon" klāja, sagūsta apkalpes sardzes jūrniekus. Kontrolējot kuģi, viņi pa radiosakariem sazinās ar mātes kuģi un ziņo par saviem panākumiem. Indonēzijas pirāts nekavējoties atver savu klēpj datoru un ziņo par panākumiem saviem investoriem. Viņš arī melnā tirgus tīmekļa vietnē ievieto

paziņojumu par kuģa kravas izsoli un nosūta izpirkuma pieprasījumu "MV Ocean Horizon" apkalpes darba devējam.

Pirāta panākumu atslēga ir internets, kas kalpo gan kā vadības un kontroles tīkls, gan arī kā instruments izlūkošanas informācijas izplatīšanai, piemēram, par kuģa atrašanās vietu vai drošības pasākumiem uz kuģa. Viens no līdzekļiem datu iegūšanai lielā mērā ir piesaistītie privātie un komerciālie datu avoti, kas pieejami publiskajam patēriņam. Un business rullē.

Kā jūrniekiem pielāgoties straujajai pirātu darbības attīstībai?

Lai gan kuģošanas biznesā itin visi jautājumi ir svarīgi, tomēr pirmajā vietā ir jūrnieks, jo tieši viņš ir tas, kurš, spītējot visiem plusiem un mīnusiem, joprojām nogādā preces no punkta A uz punktu B. Taču pēdējā laikā kuģu īpašnieki daudz spriež par to, kā vēl varētu samazināt apkalpes, lai ietaupītu līdzekļus. Tiek veikti pētījumi, kā varētu nodrošināt kuģa pārvaldības funkcijas no krasta. Arvien aizraujošāka kļūst ideja par bezpilota kuģiem tirdzniecības flotē.

F. Morizurs: "Visi mani pētījumi par jūras pirātisma attīstības tendencēm un dažādu iespējamo darbību analīzēšana, lai mazinātu apdraudējumu, nevar būt pilnīgi, neintegrējot visā šajā sistēmā galveno spēlētāju – jūrnieku. Kā jūrniekiem pielāgoties straujajai pirātu darbības attīstībai?

Ir skaidrs, ka visas jūrnieku darbības ir balstītas uz reglamentējošo dokumentāciju un kā galveno, protams, Kuģošanas drošības plānu (SSP), kas ir jūras satiksmes drošības noteikumu pamats. Šis dokuments, kas tika izveidots pēc uzbrukuma ASV kara kuģim "USS Cole", Limburgas un 11. septembra notikumiem, galvenokārt ir vērsts uz jūras terorismu, un tā saturs tikai nedaudz pārveidots, lai iekļautu dažas prasības, kas izriet no pirātisma attīstības tendencēm. Taču tas, kas šajā dokumentā attiecas uz jūrnieku reālām darbībām saistībā ar pirātismu, ir mazs pēc apjoma un vājš praktiskā pielietojuma ziņā.

►►► 26. lpp.

►►► 25. lpp.

Arī ISPS kodekss neattiecas uz praktiskiem pasākumiem, kas saistīti ar kuģiem, apkalpes locekļiem, aprīkojumu un procedūrām pirātisma kontekstā. Lai šajā ziņā kaut nedaudz nodrošinātu jūrniekiem praktiskās vajadzības, 2000. gada sākumā tika publicēts dokuments "Labākā pārvaldības prakse", kas domāts pirātisma novēršanai un drošības uzlabošanai Sarkanajā jūrā, Adenas līcī, Indijas okeānā un Arābijas jūrā. Kopš 2000. gada šis dokuments ir vairākas reizes pārskatīts, bet pēdējās izmaiņas – BMP 5 – ir veiktas 2018. gada jūnijā, lai reaģētu uz situāciju Gvinejas līcī. Tās ir vadlīnijas kuģu īpašniekiem, operatoriem un kap-

ir kapteinis, kuram jādarbojas, pamatā pašauļoties uz paša pieņemtajiem lēmumiem. Var jau piezvanīt krasta dienestiem, bet, kad saruna būs beigusies, kapteinis atkal nonāks izolētā vidē, kur pirātu uzbrukums kļūst par ārkārtas situāciju, kas testē kapteiņa kompetenci un reakciju. Tieši tāpēc kapteinim jābūt informētam, apmācītam, sagatavotam.

Ienaidnieks ir jāpazīst

Eksperti pauž viedokli, ka nedrīkst ignorēt ienaidnieku, tieši tāpat ir jāapzinās savas iespējas un vājās puses, ko šis ienaidnieks var izmantot. "Ja tu nenovērtēsi ienaidnieku un neizvērtēsi savas iespējas, tad

trīs jūras jūdzes no kuģa. 2018. gadā gandrīz divas trešdaļas pirātu uzbrukumu notika dienas laikā, bet 2019. gadā galvenokārt tika veikti nakts sākumā vai beigās. Vēl jāpiebilst, ka parasti ļoti nepietiekami nostrādā kuģa drošības brīdinājuma sistēmas (SSA) un komandtiltiņa dežurējošais personāls pirātus atklāj tikai tad, kad viens no tiem rāda uz viņiem ar ieroci tieši otrpus tilta stiklam. Pēdējos pāris mēnešos pirāti vismaz divos gadījumos ir izmantojuši loču kāpnēs, kas naktī palikušas pār kuģa korpusu. Šādi notikumi vedina vismaz uz divām atziņām: jūrnieki bija nepareizi novērtējuši draudus un šīs kļūdas dēļ nebija veikuši nepieciešamos drošības pamatpasākumus."

Analizējot pašreizējās pirātisma tendences un izvērtējot Gvinejas pirātu iespējas, kļūst skaidrs, ka arī tā teritorijā starp Sanpedro un Luandu, kas atrodas 200 jūras jūdzes no krasta un ko vēl nesen bija pieņemts uzskatīt par kuģošanai salīdzinoši drošu, tagad jāuzskata par augsta riska zonu, īpaši jau tad, ja kuģis ir viens un neapsargāts.

Ne vienmēr viss ir tik taustāms

2020. gada 9. aprīlī pirāti iekļuva konteinerkuģī "Fouma", kas devās uz Gvajakilas ostu Ekvadorā, un atvēra 15 konteinerus ar īpaši dārgām un vērtīgām precēm. Viņi perfekti zināja, ko un kur meklēt. Nesenie kiberuzbrukumi, piemēram, kompānijas MSC tīmekļa vietnēm liecina, ka kiberuzbrukumos tiek identificēti konteineri ar dārgu un ļoti vērtīgu kravu. No kuģiem nolaupītās preces nonāk melnajā tirgū.

"Center for International Maritime Security" (CIMSEC) regulāri veic monitoringu un pēta kiberuzbrukumu tendences. Lūk, viens no scenārijiem, kādu izmanto kiberuzbrukumu gadījumā.

Maskava, Krievija, 17. jūlijs: Krievijas hakeris ir ieguvis piekļuvi kuģa "MV Pacific Treader" viena apkalpes locekļa datoram un, izmantojot šo piekļuvi, kartē kuģa datortīklu. Atradis diagnostikas un apkopes datoru, kas tiek izmantots kuģa automatizācijas un vadības sistēmai, viņš ātri



teņiem aizsardzībai pret pirātismu Gvinejas līča reģionā.

Tā kā pirātisma epicentrs ir pārvietojies no Austrumāfrikas uz Rietumāfriku, lai palīdzētu kuģošanas kompānijām un jūrniekiem novērtēt uzbrukuma risku, darbojoties Rietumāfrikas piekrastē, 2020. gada sākumā izdots jauns dokuments – "BMP West Africa" – ar riska mazināšanas norādījumiem pirātisma un bruņotas laupīšanas apkarošanā jūrā."

Lai gan dokumenti un vadlīnijas, kas pasaka priekšā, ko un kā vajadzētu darīt, ir laba lieta, tāpat ir notikusi ievērojama sakaru evolūcija jūrā, cilvēka faktoru tomēr neviens nav atcēlis. Tieši cilvēks ir tas, kurš nonāk attiecīgajā situācijā, kad jāpieņem ātri un izsvērti lēmumi. Pirmkārt tas

zaudējumus varēsi skaitīt jau pēc zaudētas ciņas," brīdina F. Morizurs. Viņš arī saka, ka būtu ļoti interesanti, ja kapteinis un kuģa drošības virsnieks uzburtu ainiņu – kāds izskatās un kā ir aprīkots Gvinejas līča pirāts. "Lai palīdzētu viņiem izveidot šo kopainu, varam minēt dažus raksturojošus elementus: pirāti pārvietojas ar astoņus līdz desmit metrus garu ātrlaivu ar diviem piekarināmiem dzinējiem, 150/200 Hp, parasti tā ir krāsota sarkanā vai baltā krāsā, uz tās ir ne mazāk par sešiem vīriem, bet parasti astoņi līdz desmit, bruņojušies ar AK 47 un ar astoņus līdz desmit metrus garām alumīnija kāpnēm. Pirāti var darboties ar vienu ātrlaivu, dažreiz arī ar divām. Pirātu ātrlaiva uz kuģa radara ekrāna parādās aptuveni

apiet tā novecojušo operētājsistēmu, lai instalētu tajā jaunu rīku, kas ļauj attālinātam lietotājam iekļūt šajā sistēmā. Pēc šī rīka instalēšanas kuģa operētājsistēmā hakeris paziņo lietotāja interfeisa piekļuves informāciju privātā melnajā tīmekļa tērētāvā.

Prāga, Čehija, 16. jūlijs: izmantojot privātu melno tīmekļa tērētavu, pirāts savā Prāgas dzīvoklī saņem mobilajā telefonā ziņu, ko sūta viens no vairākiem hakeriem, kurus viņš nolīdzis, lai piekļūtu Transatlantiskās kuģošanas kompānijas kuģu kontroles vai navigācijas sistēmām. Viņš savā klēpj datorā pārbauda, vai un kā darbojas viņa piekļuves kods kuģa "MV Pacific Treader" datorsistēmām. Pārliecinājies par veiksmīgu savienojumu, viņš hakerim pārskaita pusi no



nolīgta maksājuma. Tad, izmantojot komerciālo AIS tīmekļa vietni, kas no satelītuztvērējiem sniedz datus par kuģu pārvietošanos, nosaka, ka "MV Pacific Treader", visticamāk, ir ceļā uz Honkongas ostu.

Honkonga, Ķīna, 19. jūlijs: Honkongā uz koledžas jumta koledžas studente no mugursomas izņem dronu, ko nopirkusi tiešsaistē un kas tiek reklamēts kā šobrīd viens no visklusākajiem. No mugursomas viņa izņem arī trīs garenas kastītes. Vienu no tām viņa piekabina dronam, ko tumsas aizsegā lidina pāri Honkongas ostai tā kuģa virzienā, kurš dienas laikā tika identificēts kā "MV Pacific Treader". Drons novieto kastīti uz kuģa. Šis process tiek atkārtots vēl divas reizes, tikai nākamās divas kastītes uz kuģa tiek novietotas citās vietās. Par paveikto viņa ieliek ziņojumu privātā melnajā tīmekļa tērētāvā, vienkārši paziņojot, ka viņas uzdevums ir izpildīts. Gandrīz tūlīt pēc ziņojuma nosūtīšanas viņa saņem apliecinājumu, ka viņas internetbankas kontā par pakalpojumu ir ieskaitīta nauda.

Prāga, Čehija, 25. jūlijs: pirāts savā klēpj datorā, izmantojot komerciālo AIS tīmekļa vietni, kuru viņš abonē, pārbauda "MV Pacific Treader" atrašanās vietu. Kuģis atrodas relatīvi izolētā vietā – Klusā okeāna vidū. Pirāts ar savu piekļuves kodu kuģa "MV Pacific Treader" automatizācijas un vadības sistēmām nosūta īsziņu un pēc tam noklikšķina, lai aktivizētu rīku.

Divtūkstoš deviņdesmit trīs jūras jūdzes uz ziemeļaustrumiem no Honkongas, 26. jūlijs: uz kuģa "MV Pacific Treader" priekšgala nogrand SPRĀDZIENS, raidot liesmas nakts debesīs. Kuģa dzinēji nekavējoties apstājas, jo navigācijas un kontroles sistēmas datori pārslēdzas uz sistēmas atjaunošanu. Sardzes vīrs, kas atrodas uz tilta, ir bezspēcīgs un apjucis. Arī kapteinis un vecākais mehāniķis ir pilnībā neizpratnē par to, kas notiek uz kuģa.

Prāga, Čehija, 25. jūlijs: pirāts ar sava attālinātā rīka palīdzību apstiprina, ka kuģa automatizācijas un vadības sistēma atrodas nepārtrauktā atjaunošanas ciklā, tad atkārtoti pārbauda komerciālo AIS tīmekļa vietni un apstiprina, ka "MV Pacific Treader" okeānā ir nevadāms, un nekavējoties nosūta e-pastu uz Transatlantisko kuģošanas kompāniju, pieprasot izpirkuma maksu un piedraudot, ka pretējā gadījumā "MV Pacific Treader" okeānā paliks nevadāms, kā arī tiks aktivizētas vēl vairākas spridzināšanas iekārtas.

Kā atzīst eksperti, kiberuzbrukumu ziņā pirāti ir soli priekšā, spējot datorsistēmās iefiltrēt jaunprātīgas programmatūras un tā uzbrūkot kuģu vadības sistēmām. Tā kā vīruss tiek palaists virtuālajā vietnē, tas visbiežāk paliek nemanāms pretvīrusu programmatūrai. Hakeri, kas stāv aiz jaunprogrammatūras "Ragnerti", 2020. gada aprīlī uzbruka Portugāles elektronisko pakalpojumu kompānijai "Energias de Portugal", piekļuva kompānijas konfidencialajiem datiem un par šo datu atjaunošanu pieprasīja izpirkumu 11 miljonu dolāru apmērā, piedraudot slepenos datus publiski augšupielādēt gadījumā, ja izpirkuma summa netiks samaksāta. Šis ir viens ļoti spilgts piemērs, kas liecina par hakeru iespējām. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

Aiztur kokaīna kravu

Trinidādas un Tobāgo Krasta apsardze 28. aprīļa agrā rītā Karību jūras ziemeļrietumos Trinidādas ziemeļu pusē aizturēja ģenerālkravu kuģi "Throne", kura degvielas tvertnē speciāli izveidotā nodalījumā ūdensnecaurlaidīgā iesaiņojumā tika atrasti 400 kg kokaīna aptuveni 160 miljonu dolāru vērtībā. Visi kuģa apkalpes locekļi tika aizturēti, bet viņu valstspiederība un tautība netiek atklāta. Zem Palau karoga reģistrētais kuģis bija ceļā no Ekvadoras uz Brazīliju.

Kuģa kravā kokaīns

Vācijas policija Hamburgas ostā 2. maijā, pārmeķlējot Melnkalnes beramkravu kuģi "Budva", kravā un kravas zonā atrada pus-tonnu kokaīna. Kuģis Hamburgā ieradās no Brazīlijas. No 23 apkalpes locekļiem, kuri visi bija Melnkalnes valstspiederīgie, aizturēts viens. Tiek ziņots, ka tā bija narkotiku apkaršanas operācija un tās ietvaros paredzēta vēl viena narkotiku kontrabandas ceļa no Dienvidamerikas uz Eiropu apkaršana.

Narkotikas zem kuģa korpusa

Kolumbijas Kara flotes ūdenslīdzī nar-kotiku apkaršanas operācijas ietvaros, kas notika no 29. aprīļa līdz 2. maijam, pārmeķlēja konteinerkuģi "Courage", kamēr tas atradās Kolumbijas ūdeņos, un zem kuģa korpusa atrada piestiprinātu konteineru, kurā bija 22 iepakojumi ar amfetamīnu un "rozā kokaīnu". Kuģa apkalpe netiek turēta aizdomās par slepenu vienošanos.

Īsumā

Gada pirmajos četros mēnešos Gvinejas līcī pavisam tika nolaupīti 42 jūrniki.

Maijā aptuveni 100 kruīza kuģi visā pasaulē meklēja drošu ostu. Apmēram 80 tūkstoši jūrnīku atradās uz pasažieru kuģiem jūrā, gaidot iespēju ieiet ostā, taču jautājums par apkalpes locekļu nokāpšanu no kuģa arvien paliek neatrisināts.

Daudzi jūrniki maija beigās jau deviņus mēnešus bija pavadījuši prom no mājām un savām ģimenēm.

"Sea Intelligence" paredz, ka 2020. gada pirmajā pusē kuģošanas pakalpojumu apjoms samazināsies par 25%, bet visa gada griezumā par 10%. ■

Viss ir iespējams, vajag tikai gribēt

Saruna ar IMANTU NARTIŠU klātienē notiek pirmajā dienā pēc ārkārtējās situācijas izsludināšanas Latvijā Covid-19 pandēmijas dēļ. Viņš tikai pirms dažām dienām atgriezies no reisa, un kas zina, kā būtu bijis, ja kādu nedēļu reiss būtu aizkavējies. Tad, iespējams, vēl tagad nebūtu ticis mājās kā daudzi citi mūsu jūrnieki (maiņa beigās Imants jau atkal devās nākamajā reisā). Lai gan pēdējā reisā Imants pildīja kapteiņa vecākā palīga pienākumus, viņam ir nokārtoti visi nepieciešamie dokumenti, lai kāptu uz kapteiņa tiltiņa. Pus pa jokam Imants saka, ka stiepj garumā laiku, pirms stāties pie kapteiņa pienākumiem, jo viņa tēvs, jūrniecības sabiedrībā labi pazīstamais kuģu vecākais mehāniķis Gunārs Nartišs, esot nosolījis dzīvot tik ilgi, kamēr dēls kļūs par kapteini. "Tēvam jau nav diezin cik labi ar veselību, tāpēc es attālinu savas kapteiņa gaitas, lai noturētu viņu ilgāk šajā pasaulē. Vēl esmu ar mieru kādu laiku pastrādāt par kapteiņa palīgu un ceru, ka tēvs turēs doto solījumu," Imants smaida, tomēr piebilst, ka patiesībā jau gaida savu kuģi. "Kas to zina, kad un kā atnāks tas mans kuģis. Šogad manai kompānijai, es strādāju pie vāciešiem, būtu jāpieņem vairāki kuģi, bet kad tas varētu notikt, pagaidām nav zināms, īpaši jau tagad ar to Covid-19 paniku un ažiotažu neko nevar paredzēt."

Jautāju, vai psiholoģiski viņš ir gatavs būt kapteinis, un, mazliet padomājis, Imants atbild: "Domāju, ka jā. Pēdējā kontraktā uz kuģa atnāca jauns kapteinis, un es pilnībā saprotu to kompāniju politiku, kuras uzskata, ka gadījumos, kad uz kuģa ir jauns kapteinis, kapteiņa vecākajam palīgam ir jābūt ar pieredzi, un arī otrādi. Varu teikt, ka jaunais kapteinis, kurš atnāca, ir labs un ar laiku būs ļoti labs kapteinis, bet tagad viņš vēl ir jauns, vēl nav aplauzies un savā praksē dabūjis pa ausīm, tāpēc ir entuziasma pilns, vēlas kaut ko pārkāpt un tamlīdzīgi. Pieredzējis vecākais palīgs ir vajadzīgs, lai atvēsinātu jauna kapteiņa sakarsušo galvu, lai būtu, kas piebremzē, pastāsta, kas ir kas. Kapteinis nāca no citas flotes un cita kuģu tipa, tāpēc jaunais kuģis viņam bija jāiepazīst un jāsaprot. Un es kapteinim palīdzēju to izdarīt, pastāstīju par ķīmijas tankkuģa īpatnībām, specifiskāciju, arī par to, ka šeit viss nenotiek tā, kā tas notika uz kuģa, kur viņš bija vecākais palīgs. Pēc reisa jau šķīrāmies kā ļoti labi draugi. Viņš kā cilvēks un arī kā kapteinis

atzina, ka nopietni esot pārdomājis mūsu daudzās sarunas. Pāris reizes gan bijām nonākuši līdz strīdam, bet beigās jau viss bija labi."

– Tev pašam ceļš uz jūru, jūras karjera un viss šis process nav bijis rozēm kaisīts, lai gan šķiet, ka citu ceļu un citu profesiju tu nemaz nebiji tiesīgs izvēlēties, jo jūrnieku dinastija taču jāturpina.

– Nē, nē, tā gluži nav. Pēc Salacgrīvas vidusskolas pabeigšanas iestājos Lauksaimniecības akadēmijā Jelgavā ar paaugstinātu stipendiju. Otrā kursa vidū brīvlaikā uzprasījos pie sava krusttēva Jāņa Mazuļa uz kuģa par matrozi, jo kā jau katram normālam studentam bija vajadzīga nauda. Tas bija zivju apstrādes kuģītis, kas aptuveni uz divām nedēļām gāja reisā pa Baltijas jūru, piedzina rūmes ar zivīm un brauca mājās. Tā kā krusttēvs vienu matrozi par dzeršanu bija norakstījis no kuģa, mani paņēma, un divas nedēļas ievilkās uz gadiem četriem pieciem. Ar to mans ceļš uz lauksaimniecību bija beidzies, sapratu, ka traktorists tiešām nebūšu. Kad

no otrās klases matroža aizgāju līdz bocmanim, apnika fizisks darbs, un es iestājos Jūras akadēmijā.

– Salīdzinājumā ar citiem čāļiem tu jau bijis diezgan solidā vecumā, biji tāds kā pāraudzenis.

– Stipri biju pāraudzenis, jo tad, kad stājos akadēmijā, man jau bija divdesmit pieci gadi, ielēcu pēdējā vagonā. Inese Vaičikūne, kas toreiz strādāja par rektora Bērziņa sekretāri, paskatās manos papīros un saka, ka it kā jau par vēlu. Tomēr formāli 1. septembrī, kad sākās mācības, man bija divdesmit četri gadi, divdesmit pieci palika 7. septembrī.

– Vai akadēmijas laikā ar gados vecākā tiesībām mēdzi stūrēt jaunākos?

– Nebūt ne. Ja teiktu, ka es kādu stūrēju, tas būtu pārspīlēti, jo mums bija un arī tagad ir labas attiecības. Mācījies kopā ar tādiem čāļiem kā Benefelds Andris, Rusiņš Jānis, Gundīķis, vēl daudziem citiem, no kuriem daļa strādā jūrā, bet citi atraduši darbu krastā. Piemēram, Benefelds

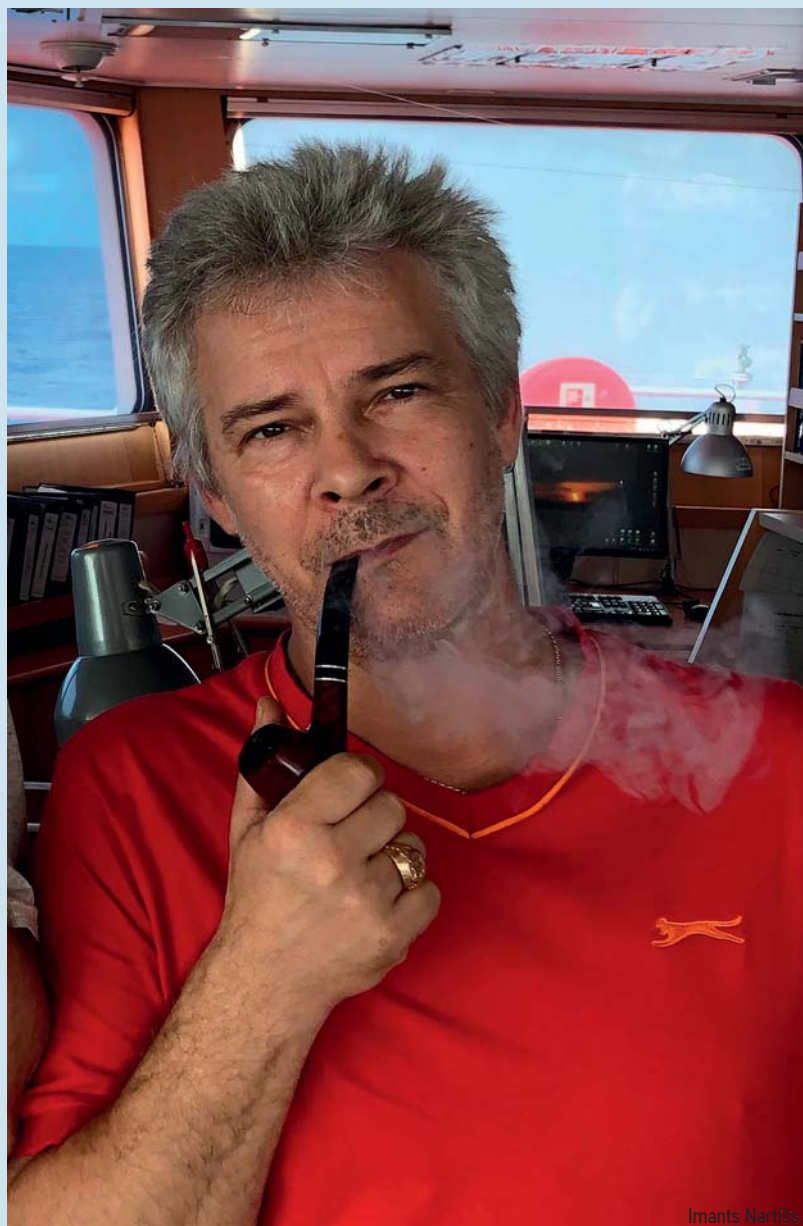
ir liels priekšnieks – superintendents kompānijā, Sveta strādā Jūrnieku reģistrā. Var teikt, ka mūsējiem ir bijusi veiksmīga karjera, jo visi atraduši savu vietu dzīvē. Izglītība, ko dod Jūras akadēmija, ir laba, par to palīdz akadēmijai, visiem pasniedzējiem, īpaši Šteinertam, Elsbēgam un Bērziņam. Protams, ir lietas, kas apgūstamas tikai praktiskajā darbā, bet teorija ir bijusi labā līmenī. Ja skatāmies uz tiem studentiem, kuri tagad nāk praksē, tad aptuveni trīsdesmit procenti ir tādi, kas tiešām radīti jūrai, kā saka, ar dzirkstelīti, kuri var uzdot tik daudz jautājumu, ka uz tiem apnīk atbildēt. Bet tai pašā laikā tie ir gudri jautājumi, no kuriem arī tu pats vari ko jaunu iegūt un reizēm pat pievērs uzmanību lietām, kas pagājušas garām nepamanītas. Jaunais nāk ar svaigu skatījumu. Kad Andra Benefelda krustdēls pabeidza Jūras akadēmiju, viņš tam teica, un to pašu es saku arī savam dēlam: kā aiziesi jūrā, tā dzīve nostabilizēsies. Uzreiz. Jūrā tiek aizmirstas visas problēmas, tu dzīvo sev, piedevām tu vari izbraukt visu pasauli un vēl naudu saņemt, bet materiālais nodrošinājums dod brīvības sajūtu. Tēlaini sakot, uz krasta lietām es skatos no malas, paies krasta atvaļinājums, un manis te vairs nebūs.

– Bet pašam pēc akadēmijas beigšanas tev ir bijušas dažādas pieredzes – darbs jūrā un darbs arī krastā.

– Vispirms gāju jūrā, strādāju gan uz “Latvijas kuģniecības” banānniekiem, gan sauskraivniekiem, un, kad nākamajā reisā jau vajadzēja iet par vecāko palīgu, Gunārs Šteinerts mani uzaicināja strādāt Jūras administrācijā un pamēģināt krasta darbu. Tā arī administrācijā nostrādāju četrus gadus.

– Kāpēc vispār nāca šāds piedāvājums?

– Tieši tāpat kā tagad, arī toreiz Jūras administrācijā bija nepieciešami ostas valsts kontroles speciālisti, jo tās algas, ko saņem krastā, protams, nevar konkurēt ar algām, ko saņem jūrā. Kad vēl strādāju Jūras administrācijā, bija tāda diskusija, ka inspektoriem jāmaksā vismaz otrā, ja ne kapteiņa vecākā palīga alga, lai šim darbam piesaistītu labus speciālistus. Tikai laba darba samaksa spēs



Imants Nartīss

trīsdesmit piecus četrdesmit gadus vecus speciālistus, kuri jau pilnībā izbaudījuši jūras dzīvi un ieguvuši reālu pieredzi, piesaistīt krasta darbam. Un tikai pieredzi ieguvuši speciālisti spēj pilnībā izprast un analizēt valsts noteiktos krasta dienesta darbus. Tikai tie ostas valsts kontroles inspektori var profesionāli veikt savus pienākumus, kuri lieliski izprot lietas būtību, pārzina kuģa uzbūvi, zina, kā kuģis strādā, tai skaitā arī to, kā tas funkcionē no iekšpuses. To visu nezinot, šo darbu veikt nav iespējams, nevar atrast būtiskus un

kuģošanas drošībai svarīgus trūkumus. Jā, var atrast, kur nolupusi krāsa vai vēl kādu trūkumu, kas uz kuģošanas drošību nekādu iespaidu neatstāj, un sameklēt ailīti, kurā šo trūkumu ierakstīt. Kamēr tu nezini, kā darbojas *safety management* sistēma no iekšpuses, tikmēr tu nevari kvalitatīvi veikt inspekciju. Man šajā ziņā ir stipri vieglāk, jo esmu bijis ierakumu abās pusēs, tāpēc zinu, ko inspektors meklē, un zinu, kā viņš to dara, tāpēc spēju novērtēt situāciju un sakārtot kuģi tā, lai inspektoram

▶▶▶ 30. lpp.

►►► 29. lpp.

nebūtu, kur piesieties. Pa šo laiku, kamēr strādāju uz kuģa, cik bijušas dažādas inspekcijas, manā darba laukā piezīmju nav un nekādus pārkāpumus viņi nav varējuši atrast. Godīgi sakot, es zinu, kā apiet to, ko viņi meklēs.

**– Bet kas tad ir svarīgāk – sa-
kārtot sistēmu, lai tā atbilstoši
funkcionē, vai viltīgi spēt apiet
trūkumus, lai tos nepamanītu?**

– Tas ir baigi slidens jautājums, jo tā pati *safety management* sistēma ir tā uzpūsta un tā aplikta ar papīriem, ka, ievērojot pilnīgi visu, kuģim praktiski būtu jāapstājas. Patiesību sakot, ja akli seko šai sistēmai un prasībām, uz kuģa neko nevar pagūt izdarīt. Tieši tā ir ar cilvēkiem, kuri, piemēram, iet tīrīt kravas tankus, jo vispirms viņi padara darbu, un pēc tam jau es sakārtoju papīrus, lai viss būtu atbilstoši noteikumiem, un daru to tad, kad man ir brīvs laiks. Ja sākšu ar papīriem, tad nebūs laika reālajam darbam – tanku sagatavošanai nākamajai kravai. Bet inspekcijām visi papīri tiek savesti kārtībā, lai nevienam nebūtu, kur piesieties. Ja ir profesionāls inspektors, viņš ļoti labi visu zina līdz pat pēdējai niansei. Būtībā jau inspektors zina tieši to pašu, ko zini tu, bet visi lieliski izliekas. Kaut vai par darba laika uzskaiti. Jā, mēs to piedzenam, lai viss atbilstu MLC konvencijas prasībām, un viss izskatās vislabākajā kārtībā, bet jebkurš inspektors, zinot, kā strādā kuģis, lieliski saprot, ka reāli tā, kā ir ierakstīts papīros, nemaz nevar būt.

– Pirms MLC konvencijas pieņemšanas daudz tika diskutēts par konvencijā iekļautajiem punktiem, arī konvencijas ratifikācija nebija no gludākajiem procesiem, visbeidzot, kad tā tika pieņemta, visi aplaudēja un gaviļēja, jo kā viens no MLC ieguvumiem tika minēta jūrnieku darba un atpūtas stundu reglamentācija, taču tagad iznāk, ka šis dokuments reāli ir bez seguma, jo, piemēram, ar minimālu apkalpi prasīto nemaz nevar izpildīt. Tāda tiešām ir realitāte?

– Tā varētu teikt. Zināmā mērā tas, protams, ir arī ekipāžas minimālā skaita dēļ, bet kuģi jau tagad tiek konstruēti un būvēti tā, lai uz tiem



Jūrnieku dinastija
– Gunārs un
Imants Nartiši.



varētu uzlikt minimālu cilvēku skaitu. Es gan nevaru teikt, ka uz manas kompānijas kuģiem apkalpes būtu samazinātas līdz minimumam, tāpēc daudz kas ir atkarīgs arī no kuģu operatoriem, no kuģu grafika un vēl daudziem faktoriem. Piemēram, mana kontrakta pēdējā reisā Tallinā, Paldiskos, izkrāvēmies, un nākamā iekraušanās bija Kotkas ostā Somijā. Pāriešana ir kādas simt jūdzes, sešas septiņas stundas, bet pēc ķīmijas, pēc degvielas, ko izkrāvēm Paldiskos, Kotkā bija jāiekrauj spirts. Un tas nozīmē, ka pa šīm dažām stundām vajadzēja pagūt sagatavot tankus jaunajai kravai, bet fiziski to nemaz pa dažām stundām nevar izdarīt, jo pēc pieticīgākajiem aprēķiniem tam ir nepieciešamas sešdesmit stundas nepārtraukta darba. Tad ir jautājums, kurā brīdī un kā lai es palaižu cilvēkus atpūsties? Jā, tos papīrus jau es uztaisīšu, kā vajag, ierakstīšu, ka kādā brīdī pats esmu strādājis, vēl kāds, teorētiski varu rakstīt, ka arī kapteinis ir tīrījis tankus, bet tam taču neticēs. Kapteiņa otrais palīgs to nevar darīt, arī trešais palīgs nevar, jo viņi sešas pēc sešām stundām ir uz tiltiņa. Kad gājām Kotkā pie piestātnes un nāca kuģa tanku inspekcija, cilvēki vēl tajos tankos turpināja darbu, ko vispār nedrīkstētu darīt.

– Problēma ir menedžmentā?

– Protams, menedžmentā. Tomēr nebūtu pareizi vainot tikai menedžmentu, jo katra kompānija vēlas nopelnīt, un kuģis ir peļņas instruments, tāpēc arī nevar teikt, ka menedžments rīkojas nepareizi. Varbūt attiecīgo reisu varēja nobīdīt par dažām dienām vēlāk, bet tas jau atkal ir saistīts ar kravas nosūtītāju un kravas saņēmēju. Laiks ir nauda.

– Krava ir jāpaņem noteiktajā laikā, bet atnāk uz kuģa inspektors un konstatē pārkāpumu, kas pēc būtības nav radies kuģa virsnieku dēļ. Kādas ir tālākās konsekvences?

– Pieminētajā gadījumā uz kuģa nāca tanku inspekcija, jo PSC bijām izgājuši jau Spānijā, bet par to, kā strādāja Spānijas PSC inspektori, ir atsevišķs stāsts, jo par inspektoriem viņus ir grūti nosaukt. PSC inspekcija uz mūsu kuģi tika atsūtīta sakarā ar aizdomām, ka mūsu kuģis ir radījis piesārņojumu. Šādos gadījumos inspektora pienākums ir atrast kaut vienu pārkāpumu, ko ierakstīt attiecīgajā ailītē kā piezīmi. Lai cik labi tu gatavotos inspekcijai, uz kuģa vienalga var kaut ko atrast, lai piesietos, jo nav tāda kuģa, kas par simt procentiem būtu tīrs no piezīmju viedokļa. Mēs ar kapteini bijām sašutuši par izteiktajām aizdomām piesārņojuma sakarā, inspektoriem visu rādījām, pierādījām, vardu sakot, bijām sašutuši, ka mūs atrauj no darba, un inspektori aizgāja, neierakstījuši nevienu piezīmi.

– Vai bija pamats aizdomām par piesārņojumu?

– Nebija.

– Kā tad tādas varēja rasties?

– Ļoti vienkārši. Izgājām no ostas un paziņojām, ka mazgāsim tankus aiz divpadsmit jūdžu atzīmes, bet, kad ar siltu ūdeni mazgā tankus, tad infrasarkanajos staros uz ūdens paliek pēdas. Un tajā brīdī mums pāri lidoja lidmašīna, kas konstatēja šādas pēdas, jo ūdens temperatūras bija dažādas, tāpēc secināja, ka noticis vides piesārņojums. Kad uz kuģa atnāca inspektori, mēs paskaidrojām, kāda mums bija krava, kā un ar ko tankus mazgājām, ka tas viss notika saskaņā ar MARPOL konvenciju, tāpēc viss bija kārtībā un nebija kur

piesieties. Godīgi runājot, uz jautājumiem, kas attiecas uz vides standartu ievērošanu, mēs patiešām ļoti stingri raugāmies, lai nebūtu nekādu pārkāpumu vai atkāpju no normām. Jāteic liels paldies Jūras akadēmijas pasniedzējai Ģertrūdei Aniņai, kura man, un ne tikai man, bet visiem, kuri pie viņas ir mācījušies, tiešām ir ielikusi visu, kas attiecas uz MARPOL prasībām.

– Spānijas inspektoriem pierādīji savu taisnību, jo tas bija arī principa jautājums. Tu vispār esi principiāls cilvēks?

– (Smaidot domā.) Ne jau princips principa dēļ. Man patīk kārtība, ka



viss notiek tā, kā tam jānotiek. Ja to var uzskatīt par principālītāti, tad esmu principiāls.

– Droši vien tas ir iedzimts no tēva.

– Tas nav iedzimts, tas ir ieaudzināts, un tas ir tieši tas, ko mēģinu ieaudzināt arī saviem dēliem, ka katrai lietai ir jābūt savā vietā. Un, ja kaut ko apsola, tad tas arī jāizdara, ja uzdevums ir uzdots, tas ir jāpaveic, nav divu iespēju.

– Šis lietas nav nemaz tik viegli iemācīt pat saviem dēliem, bet kā tikt galā ar kuģa apkalpi, pie tam tik daudznacionālu?

– Kuģa apkalpe tiešām ir daudznacionāla: latvieši, krievi, ukraiņi, igauņi. Ierindnieki visi ir filipīnieši, vismaz mūsu kompānijā tas tā ir, jo viņi ģenētiskā līmenī nav vadītāji, nevar būt stūrmaņi. Tās kompānijas,

kas ņemušas viņus par stūrmaņiem, pēc neveiksmēm un sliktas pieredzes no šādas politikas atsakās un maina šos amatus atpakaļ "baltajiem cilvēkiem". Protams, ir jau bijusi vēl sliktāka pieredze ar indiešiem, pakistāniešiem un ķīniešiem, tie ir vēl trakāki. Taču kā ierindnieki filipīnieši ir stipri labāki par mūsējiem, jo neapspriež uzdoto, nejaudā, kāpēc tas ir vajadzīgs, varbūt to darīsim rīt vai parīt. Filipīnietim uzdod uzdevumu, un viņš to darīs. Ja vēl paveicas ar labu bocmani, tad par viņiem vispār galva nesāp, bet, ja bocmanis ir švaks, tad gan vecākajam palīgam ir jāskraidā, jāuzrauga un ar visiem jālamājas. Godīgi sakot, ar filipīnie-

šiem nedrīkst lamāties, lai gan viņi ir pieauguši cilvēki, uztvere tiem ir kā deviņus desmit gadus veciem bērniem. Ja skaļāk kaut ko pasaki, viņš var mēģināt atriebties, nepadomājot, ka pēc tam viss pašam vien būs jāsavāc un jāpadara.

– Bet uz kuģa jau nāk profesionāli speciālisti, un katrs zina, kas no viņa tiks prasīts.

– Nāk dažādi. Man, piemēram, šķiet, ka Ukrainā diplomus pārdod katrā metro stacijā. Uz kuģa atnāca otrs palīgs, kuram par simt procentiem varēja pateikt, ka viņš ir nopircis diplomu, jo tikai pēc mēneša pārsteidzošā veidā noskaidroja, ka uz kuģa ir divi žirokompasi, un arī tikai tad, kad es viņam to atklāju kā lielu noslēpumu. Viņš uz mani skatījās lielām acīm un teica: nevar būt!

►►► 31. lpp.

– Ko darīt, ja ir šādas aizdomas, ir taču tiesības kaut kādā veidā reaģēt?

– Tādas tiesības ir tikai kapteinim, vecākais palīgs uz to kapteinim var norādīt un paust savu viedokli. Arī kapteiņi mēdz būt dažādi. Viens, piemēram, atzina, ka, jā, es jūtu, ka viņam nav vajadzīgo zināšanu, ka diplomu, visticamāk, viņš ir nopircis, bet negribu viņam bojāt karjeru, tāpēc nerakstīšu neko sliktu. Parasti tā domā vecāka gadugājuma kapteiņi, tas ir tāds veco laiku princips, bet ko nozīmē lauzt karjeru, ja viņš izglītības dokumentu ir nopircis un būtībā jau pats lieliski zina, ar ko riskē. Bet kapteinis diezin kāpēc neapzinās, ka šāds "meistars" stāvēs sardzē un, nedod dievs, ja kaut kas notiks, cietīs pats kapteinis. Visu laiku taču šādam cilvēkam blakus nenostāvēsi. Tas pats otrinieks, par kuru jau teicu, reāli nezināja noteikumus. Mums pa priekšu gāja divi kuģi, un viņš tiem pa vidu gāja uz apdzīšanu. Jautāju, kāpēc viņš neaizgāja no viņiem nedaudz uz malu, uz ko viņš man atbild: es eju uz apdzīšanu, viņiem mani ir jālaiž. Absurds! Noteikumos rakstīts, ka, ejot uz apdzīšanu, nedrīkst nevienam traucēt, jādara viss, lai apdzīšanu veiktu droši un netraucējot. Šāda noteikumu nezināšana var dārgi maksāt, bet kapteinis saka: es nelauzišu viņam karjeru. Taču tāda karjera viņam nemaz nebija paredzēta!

– Uz ko jūrā ir jābūt gatavam ikkatru brīdi?

– Uz visu. Jo iepriekš neko nevar paredzēt. Ir jābūt gatavam, ka vienā jaukā brīdī kajītē tev virsū skries krēsls. Vētrā uz kuģa katra lieta atrod savu vietu, jūrā viss ir jānostiprina, tāds ir likums, kurš nepagūst nostiprināt datoru vai citas lietas, var rēķināties, ka tas viss lidos, jo pietiek ar vienu vilni, kas parasti nāk negaidīti, lai visu saliktu pa savām vietām. Vai arī cilvēks ieiet dušā, viņam nokrīt glāze, un viņš sagriež kāju, pēc tam tā kāja ir jāšuj, un arī uz to ir jābūt gatavam.

– Kāja jāšuj, bet uz kuģa taču tagad nav ārsta.

– Tāpēc jau arī teicu, ka jāšuj, jo pats esmu to darījis, pirmā palīdzība jāsniedz. Taču pēc tam, kad

Grūti mācībās, viegli "karā".



esmu piedalījies visu triju savu bērnu dzemdībās, mani vairs nekas nebiedē. Protams, kā jau pienākas, esmu gājis medicīnas kursos, kuros māca arī šūt, bet liela nozīme ir intuīcijai un reakcijai – ko un kā darīt. Ar to manis sašūto kāju cilvēkam viss bija kārtībā, kamēr gājām pāri okeānam uz Eiropu, varēja jau gēmt laukā diegus.

– Palīdzēt otram, tas taču ir tik svarīgi un tik emocionāli. Tu vispār esi tāds emocionāls subjekts?

– Jā, bet ne uz ārpusi.

– Tavas asaras ir vērstas uz iekšpusi?

– Uz kuģa jau emocijas īsti izrādīt nemaz nevar. Varbūt prieku, to gan, jo tas paceļ noskaņojumu citiem apkalpes locekļiem, bet nospiestu garastāvokli vai kādas rūpes, to visu labāk neizrādīt. Man pat uz kafijas krūzītes ir uzraksts: "Problem is not a problem, it's You right its dabble problem". Ja tu kaut ko nevari mainīt, tad par to nav ko lieki uztraukties. Ja tu to vari labot, tad arī nav jāuztraucas, bet jārikojas. Viss!

– Bet ir lietas, kuras notiek neatkarīgi no tavas gribas, tevi var sagaidīt visādas neordināras un neparedzamas situācijas, tai skaitā arī apdraudējums katra jūrnieka dzīvībai, piemēram, kuģojot pirātu rajonos, un tur tu neko mainīt nevari. Nevar taču tā būt, ka cilvēks par to visu itin nemaz nedomā.

– Protams, domā. Tāpēc arī ir rīcība, un kuģis tiek nopietni gatavots šādiem pārgājieniem. Tur kuģojot ir jābūt gataviem un sagatavotiem. Bet jāsaprot arī tas, ka lielā mērā šie pirātu uzbrukumi ir saistīti ar kuģa kravu, ar to, ko tu ved. Pirāti labāk par mums pašiem zina, kādu kravu mēs vedam, un visvairāk viņus interesē degviela, arī sauskraļniekiem ir jābūt papildu gatavībā. Principā, ja kuģis ievēro drošības pasākumus, neaizmirst arī par tikai šķietamiem un nenozīmīgiem sīkumiem, tad viss ir OK. Bijām diezgan tuvu Ganas krastiem, jo tur bunkurējāties, tad gājām diezgan tālu no krasta, kādas 120 jūdzes, un tik tālu viņi ar savām laiviņām tomēr neiet, bet Nigērijā, tuvojoties Lagosai, tur diezgan labi



Kugis sagatavots kuģošanai pirātu apdraudētajos rajonos.

strādā, ar pirātiem karo un kaujas Nigērijas Krasta apsardze, tā ka nav tik traki.

– Tiek publicēti pētījumi par pirātiem, kas liecina, ka tieši Nigērijas pirāti ir paši nežēlīgākie.

– Tam var piekrist, bet arī Somālijas pirāti nav nekādi žēlīgi. Pēc pēdējām ziņām, kas ir manā rīcībā, nav tomēr dzirdēts par kādu nežēlīgu vardarbību, jo viņi ir sapratuši, ka nogalināts apkalpes loceklis ir nevērtīgs, jo par tādu neviens neko nemaksās. Piemēram, kad bijām Nigērijā, Lagosā, varējām brīvi iet uz pilsētu, un pati Lagosa nemaz nav tik bīstama, diezgan Rietumnieciska, tomēr Āfrika ir Āfrika. Cilvēkus no džungļiem var izdzīt, bet džungļus no cilvēka izdzīt nevar. Es gan gribētu teikt, ka pirātisms pie Nigērijas nav tas trakākais. Persijas līcī, kad vedām degvielu, reiz mums nācās atšaudīties no pirātiem. Uz kuģa bija bruņota apsardze, un par laimi viss beidzās labi.

– Diezgan ekstrēms pasākums, bet kāds tavā jūrnieka pieredzē ir bijis pats ekstrēmākais pieredzējums?

– Es pat nezinu, ar ko visus tā varētu pārsteigt un iepriecināt, jo nekas tāds īpašs, šķiet, nav noticis. Jūrā taču ik dienas notiek visādas lietas un situācijas, ar kurām jātiek galā. Tā ir norma. Varbūt tāda neikdienišķa bija nokļūšana pašā viesuļvētras centrā, jo vienmēr jau visi mēģina apiet to viesuļvētru. Toreiz mēs gājām no Dienvidamerikas uz Eiropu. Kompānijai bija noslēgts līgums ar maršruta sastādītājiem, un viņi laikam nebija pēmuši vērā un pievērsuši uzmanību laika apstākļiem, tāpēc, sastādot maršrutu, bija izvēlējušies tuvāko ceļu, iekonomēt aptuveni divsimt jūdzes, tā ietaupot degvielu un laiku, jo divsimt jūdzes ir gandrīz diennakts ceļā.

Lai gan kapteinim ir tiesības atteikties no piedāvātā maršruta, parasti to īsti neviens nevēlas darīt, jo tāda atteikšanās ir saistīta ar baigo atakstīšanos un strīdēšanos. Toreiz gan runājām ar kapteini – lai apietu ciklonu, mums vajadzētu atkāpties no maršruta, palaisties zemāk uz dienvidiem, ļaut, lai tas aiziet uz augšu, bet pašiem zagties no murgas tam pakal, tomēr kapteinis

principiāli pateica, ka iesim tieši tā, kā nosprausts maršrutā. Un tā nu mēs tikām iekšā ciklona centrā un tur pazaudējām trīs dienas, jo kuģim nebija ātruma. Esot ciklona centrā, bija ļoti interesanta sajūta, es pat zvanīju uz mājām.

– Atvadīties?

– Nē, nē, lai gan sajūta bija sirreāla. Apkārt piecsimt sešsimt metru rādiusā viss burtiski vārās, bet pašā centrā apdullinošs klusums. Vārda vistiešākajā nozīmē apdullinošs klusums, un zibeni stāvus iet iekšā okeānā tā, ka var gandrīz vai piepīpēt. Skats jau, protams, neaizmirstams, un tagad, par to runājot jau pēc laika, var teikt – skaists, bet toreiz, mēģinot izkļūt no ciklona, mūs tā kārtīgi kratīja. Kad atgriezos no reisa, sieva man kārtīgi sadeva par to, ka nedrīkst mājiniekiem stāstīt tādas lietas, jo viņi taču ļoti uztraucas.

– Domājot par šo un tamlīdzīgām situācijām, kuras beigušās laimīgi, vai var teikt, ka tā bijusi veiksmē un fortūna, vai tomēr pamatā ir cilvēku profesionalitāte un pareizi pieņemti lēmumi?

– Es teiktu, ka ar veiksmi un fortūnu tam ir mazāks sakars, jo pamatā viss ir atkarīgs no paša kuģa un, protams, prasmes to vadīt. Kurā brīdī un cik daudz to kuģi pagriez, lai triecieni būtu nedaudz maigāki. Ja godīgi, tad man nemaz nepatīk mierīga jūra, tad tā ir garlaicīga, daudz interesantāk ir tad, ja pašūpo, ja pārscrien kāds vilnis pāri.

– Izklusās diezgan romantiski.

– Romantiku jūrā var atrast tikai tāds cilvēks, kurš jūrā nav bijis, jo tā romantika ir, tikai raugoties no krasta. Iesākumā gandrīz visi domā: skaists saulriets jūrā, vēl kaut kas savilņojošs, un tikai pēc tam cilvēks sāk saprast, ka patiesībā jūrā ir fiziski un psiholoģiski smags darbs.

– Nu ja, tikai senos laikos runāja par jūras romantiku, un tagad arī stāsti par jūrnieku krodziņiem ostu pilsētās un uzzīvi tajos ir kļuvuši par leģendārām vēstures liecībām. Tagad uz kuģa sausais likums.

– Pilnīgi sausais likums. Neko! Nulle. Bet es nedomāju, ka tas ir pareizi, lai

▶▶▶ 34. lpp.

▶▶▶ 33. lpp.

gan manas domas, protams, nevienu neinteresē. Kā saka – cūka dubļus atradis, jo ne kapteinis, ne vecākais palīgs vai vecākais mehāniķis neies un neko nemeklēs pa kajītēm. Mēs visi esam pieauguši un atbildīgi cilvēki, bet aizliegtais auglis vienmēr šķiet salds. Reizēm ir tādas situācijas, bijusi kāda sarežģīta osta vai vēl kas cits, kad būtu vajadzīga neliela atslodze. Es jau nedomāju, ka vajadzētu pieliet ģīmi, bet pāris aliju nāktu par labu, jo pasēdēt, brīvākā atmosfērā parunāties ar kapteini un vecāko mehāniķi būtu tikai pozitīvi. Protams, jāapzinās, ka šis likums vairāk ir tāpēc, ka bijušās padomijas jūrnieki nezināja mēru, kā saka, neprata dzert, un diemžēl arī jaunie krievu un ukraiņu jūrnieki turpina veco jūrnieku tradīcijas, savukārt filipīniešiem daudz nemaz nevajag.

Kompānijas nulles alkohola toleranci nosaka arī tāpēc, lai inspektori uz šo kompāniju pozitīvāk skatītos, lai būtu labāks reitings.

– Tu savu jūrnieka karjeru iesāki uz sauskraļniekiem, bet tagad strādā ķīmijas tankkuģu flotē un ar kapteiņa papīriem gaidi savu kuģi. No jūrniekiem esmu dzirdējis stāstus, ka pāriet no vienas flotes uz citu nemaz nav tik viegli, ka ir jātrāpa pareizajā vietā.

– Tā ir taisnība, jāizdara pareizā izvēle, un mana pieredze šajā ziņā ir bijusi diezgan raiba. Kad sapratu, ka krasta darbs Jūras administrācijā ir jāmet pie malas, jo mēneša beigās jāsāk domāt, nopirkt sev aliju vai sievai puķes un bērniem saldējumu, sakārtoju visus papīrus, bet vienīgā kompānija, kas ar mani runāja, bija "Latvijas kuģniecība". Tolaik kuģniecībai vairs nebija ne sauskraļnieku, ne banānu vedēju, tāpēc viņi teica: mums ir vajadzīgi stūrmaņi, ja tu esi gatavs iet par trešo palīgu uz tankkuģa, tad laipni aicināts. Man nebija nekādu ambīciju, tankkuģos bija jā-sāk viss no pamatiem, un iesākumā tiešām bija daudz jauna atklāšanas un apgūšanas, jo ne kravas, ne balasta operācijas uz tankkuģiem nav tādas kā uz sauskraļniekiem. Vienu kontraktu nogāju par trešo palīgu, kompānija redzēja, ka ar visu tieku galā, un paaugstināja par otro palīgu. Godīgi sakot, man vecums

Imants Nartišs: "Mani apmierina lietas tādas, kādas tās ir."



jau bija tāds, kas trešajam palīgam ir absolūti nepieklājīgs: ja tu tādā vecumā esi tikai trešais palīgs, tad ar tevi kaut kas nav kārtībā. Pēc

"Latvijas kuģniecības" pārgāju strādāt pie vāciešiem. "Latvijas kuģniecība" veda tikai degvielu, bet te sanāca iet uz ķīmiķa. Iesākumā biju nedaudz nobijies, jo tik daudz cauruļvadu vienuviet nebiju redzējis, taču divas nedēļas bez gulēšanas, lai visu iepazītu, un tad jau varēja sākt normāli strādāt. Nekas nav neizdarāms, viss ir iespējams, vajag tikai gribēt un būt pārliecinātam par sevi.

Imants Nartišs ir pilnīgi pārliecināts, ka Latvijā viennozīmīgi ir jūrnieku brālība. Jūrnieks jūrnieku pazīst jau pa gabalu. Reiz, iegriežies autoservīsā, viņš redz, ka tur iebrucais jauns cilvēks, kurš savam *krutajam* autiņam nopircis tikpat *krutus* diskus, un jautā: kad atnāci no jūras? Tas atbild, ka nupat. Bet kā tu to zini? Imants saka – to vienkārši redz. "Tie, kuri tagad ir kapteiņi, vecākie mehāniķi, cita ranga jūras virsnieki, mēs visi esam mācījušies vienā mācību iestādē – Latvijas Jūras akadēmijā. Vairāk vai mazāk mēs viens otru pazīstam. Šī sabiedrība ir kompakta, ir savējo sajūta," saka Imants Nartišs, kurš pats ir jūrnieks trešajā paaudzē un cer, ka viņa dēls tradīciju turpinās. Kā teica Imants, darbs jūrā viņu apmierina, un tas, kas četrus mēnešu laikā notiek krastā, pilnībā neuztrauc. "Paldies Dievam, no 1991. gada dzīvoju ar savu sievu, un viņa ir mans cietoksnis un mana aizmugure. Ne-taisos krastā, mani apmierina lietas tādas, kādas tās ir." ■

Uzklausīja Anita Freiberga



Izdots "5G Smart Ports" ceļvedis

"COSCO Shipping Ports", "COSCO Shipping Technology" un "China Mobile (Shanghai) Information Communication Technology" kopīgi izdevušas ceļvedi "5G Smart Ports", kurā izklāstīta 5G viedo ostu definīcija un redzējums par to, kā veidojama šādu ostu vispārējā struktūra, kā arī norādīti 5G viedo ostu ieviešanas posmi.

Saskaņā ar rīcības plānu līdz 2025. gadam būtu izveidojams vienots svarīgāko konteinerostu sistēmas modelis ar visaptverošu pakalpojumu savstarpēju savienojamību un to saslēgšanu vienotā sistēmā.■

IMO un WCO veidos vienotu elektronisko datu sistēmu

Nesen izveidotās partnerības ietvaros Pasaules Muitas organizācija (WCO) un Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) vienojušās, ka turpmāk, saskaņojot savas darbības, veicinās informācijas apmaiņu un regulāru atjaunināšanu, ieviejojot informāciju integrētā datu bāzē. Jaunā sistēma ļaus integrēt jūrniecības un muitas datus, kā arī ciešāk koordinēt muitas administrācijas un jūrniecības iestādes darbību. Ienākot ostās un izejot, kuģiem ir jāsniedz krasta institūcijām svarīga informācija par kuģi, kravu, bīstamām kravām, apkalpi un citi dati. Saskaņā ar IMO Konvenciju par

starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu (FAL) valsts iestādēm tagad jāveido sistēmas, lai visa informācijas aprīte notiktu digitāli. IMO un WCO partnerībā ir iesaistītas arī ANO Eiropas Ekonomikas komisija (UNECE) un Starptautiskā Standartizācijas organizācija (ISO). Iesaistītie partneri sadarbojas, lai izstrādātu IMO datu modeli, kas aptver visas IMO ziņošanas prasības atbilstoši FAL konvencijai, un noteiktu digitalizētu tās informācijas sniegšanas kārtību, kas saistīta ar kuģa apkalpi, kuģa ierašanos, uzturēšanos, izbraukšanu, kravas iekraušanu un citām krasta operācijām.■

Tukši konteineri un ostas

Covid-19 pandēmijas dēļ starptautiskajos jūras kravu pārvadājumos vērojama satraucoša tendence – starpkontinentālie pārvadātāji ziņo par tukšo braucienu skaita pieaugumu gada pirmajos divos ceturkšņos. Lielas bažas tiek paustas arī par trešo ceturksni, kad tukšo reisu skaits varētu vēl vairāk pieaugt.

Saskaņā ar "Sea-Intelligence" datiem 2020. gada 1. ceturksnī tukšo reisu skaits austrumu – rietumu reisos palielinājās par aptuveni 250 – 350%. Kravu apjoma samazināšanās īpaši ietekmējusi Vidusjūras ostas, un arī 2. ceturksnī rādītāji liecina, ka šis process Vidusjūras ostās turpinās. Āzijas kravu trūkuma un tukšo reisu dēļ īpaši cieš tādas ostas kā Spēcija, Tanžera un Damjata, kur kravu kritums pārsniedzis 40% robežu.

Eiropā vissmagāk kravu kritumu izjūt Felikstovas, Zēbriges un Antverpenes ostas, kur tas sasniedzis 30% atzīmi. Viegļāk neklājas arī ASV ostām, bet Dienvidamerikas ostās kravu kritums ir katastrofāls, sasniedzot 59%.

Reisu atcelšana ir dominējošais un gandrīz vienīgais veids, kā kuģu īpašnieki mēģina pārvarēt pandēmijas radītās problēmas un



zaudējumus. Saprātīgs risinājums būtu lielo konteinerkuģu izņemšana no kravu pārvadājumiem, atstājot pašreizējo apjomu mazākas kravnesības konteinerkuģiem. Liela problēma ir arī kravu piegādes termiņu neievērošana.

Par visuzticamākajām kuģu kompānijām 2020. gada 1. ceturksnī minētas "Hamburg Sud" (uzticamības vērtējums – 78,2%) un "Wan Hai" (75,7%), bet "Yang Ming" atzīta par visneuzticamāko kompāniju ar 59,7% ticamību spēt iekļauties grafikā.■

Ostas turpina darbu arī sarežģītos apstākļos

Ja šobrīd vajadzētu izveidot visu pasaules ostu kopīgu attēlu, tad tā būtu osta, kas pilnībā apkalpo kravu plūsmu – ostā ienākošos kuģus, bet būtu slēgta vai ierobežota pasažieru kuģu apkalpošanai, un it īpaši tas attiektos uz kruīza kuģiem.

Ostas pašreiz dara visu iespējamo, lai strādātu nepārtrauktā režīmā, un pieliek maksimālas pūles, lai garantētu drošu vidi krasta un biroju personālam. Ja šķiet, ka ostas darbībā un pakalpojumu sniegšanā nekas nav mainījies, tad tas ir mānīgs priekšstats, jo valstu valdību un ostu administrāciju ieviestās drošības normas paredz virkni ierobežojumu, un viens no galvenajiem attiecas uz kuģu apkalpi un automašīnu vadītāju, kā arī citu cilvēku pārvietošanos.

Starptautiskās institūcijas visas pasaules ostas ir definējušas kā svarīgākās pakalpojumu sniedzējas Covid-19 pandēmijas apstākļos, kas turpina nepārtraukt darbu,

ir atvērtas tirdzniecībai kā daļa no globālās kravu pārvadājumu sistēmas. Ostas ir ļoti svarīgs loģistikas posms, lai nodrošinātu nepārtrauktu kravu piegādi, jo īpaši pārtikas, zāļu un enerģijas resursu piegādi. Tomēr arī ostām šajos apstākļos netrūkst izaicinājumu, un jo īpaši tas attiecas uz ostu darbinieku un jūrnieru drošības nodrošināšanu.

Abū Dabī, Antverpenes, Hamburgas, Roterdamas, Portklangas, Pusanas, Šanhajas, Jokohamas, Sietlas, Longbīčas un Losandželosas ostas parakstījušas Singapūras ostas iniciēto deklarāciju, kurā apņēmušās kopīgi strādāt, lai uzturētu globālās kravu piegādes un nodrošinātu tirdzniecības kuģu apstrādi ostu termināļos. Tāpat ostas apņēmušās dalīties pieredzē, strādājot Covid-19 apstākļos.

Singapūras ostas pārvaldes izpilddirektors Quah Ley Hoon: "Līdz šim vēl nekad nav bijis tik svarīgi, lai mūsu ostas būtu atvērtas un

kravas tiktu apstrādātas, kā tas ir tagad, kad pasaule cīnās ar Covid-19 pandēmiju. Ostu pārvaldēm jāveic pastiprināti piesardzības pasākumi gan ostu termināļos, gan arī attiecībā uz ostā ienākošajiem kuģiem. Ostām jāstrādā pārliecinoši, lai mazinātu to stresu, ko piedzīvo jūrnierki, saskaroties ar krasta dienestu personālu."

Deklarācija tika iesniegta IMO un Starptautiskajai Ostu asociācijai, lai ar šo dokumentu iepazīstinātu arī citu pasaules ostu pārvaldes.

Pasaules Tirdzniecības organizācija analizēja Covid-19 krīzes izraisīto seku iespaidu uz pasaules ekonomiku, tai skaitā uz ostu darbību, un izteica prognozes 2020. – 2021. gadam. Pārskatā teikts, ka pasaules tirdzniecība 2020. gadā varētu samazināties par 32% visās tirdzniecības jomās, un šis kritums atstās daudz nopietnāku ietekmi uz pasaules ekonomiku nekā 2008. gada finanšu krīze.■

Pieprasījuma kritums pasaules tirgū

Pasaules lielākās konteinerpārvadājumu kompānijas "AP Moller-Maersk" operators prognozē, ka Covid-19 pandēmijas ietekmē pārvadāto kravu apjoma kritums 2020. gada 2. ceturksnī sasniegs aptuveni 20–25%.

Kravu plūsma 2. ceturksnī saglabājas zema, bet kompānija turpina atbalstīt klientus, kuri cenšas uzturēt savu piegādes ķēžu darbību. Kravu plūsmu ļoti negatīvi ietekmē pieprasījuma kritums gan Austrumu, gan Rietumu tirgos, kā rezultātā tirdzniecības apjoms Āzijā un Eiropā jau gada 1. ceturksnī saruka par 10%. Ņemot vērā, ka arī otrā pusgada perspektīvas ir ļoti neskaidras, kompānijas "Maersk" analītiķi pauž viedokli, ka 2020. gadā konteinerkravu pārvadājumi salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu ievērojami samazināsies, bet to, ka konteinerpārvadātāji spiesti transportēt tukšus konteinerus, analītiķi nosauc par pandēmijas radītu katastrofu. Tomēr "Maersk" vadība ir uzsāvusi, ka Covid-19 pandēmijas



apstākļos tā pirmajā vietā ir izvirzījusi savu darbinieku drošību. Pasaules Tirdzniecības organizācija prognozē, ka 2020. gadā pieprasījums pasaules tirgos var samazināties par 13

līdz pat 32 procentiem. Savukārt Starptautiskais Valūtas fonds preču un pakalpojumu apjoma kritumu paredz aptuveni 11 procentu robežās ar lejupvērstu risku.■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2019.–2020.g. janvāris–maijs)

Kravu veidi	2019	2020	2020./ 2019., %
Beramkravas	8459,3	5973,2	-29,4
labība un tās produkti	679,9	804,5	18,3
ķīmiskās beramkravas	716,9	587,1	-18,1
ogles	4358,4	1549,8	-64,4
koksnes šķelda	467,2	573,1	22,7
Lejamkravas	1590,3	1159,1	-27,1
naftas produkti	1576,4	1135,5	-28,0
Ģenerālkravas	3495,5	2915,0	-16,6
konteineri	2028,6	1904,2	-6,1
(TEU)	198290	190364	-4,0
Roll on/Roll of	214,0	104,8	-51,0
vienības	29056	13974	-51,9
kokmateriāli	1090,2	743,7	-31,8
tūkst. m³	1280,9	929,7	-27,4
metāli, metāllūžņi	143,6	149,5	4,1
Kopā	13545,1	10047,3	-25,8

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2019.–2020.g. janvāris–maijs)

Kravu veidi	2019	2020	2020./ 2019., %
Beramkravas	4523,3	923,6	-79,6
minerālmēsli	230,6	100,3	-56,5
ogles	3208,5	245,0	-92,4
labība un tās produkti	229,7	54,5	-76,3
Lejamkravas	4438,0	3903,4	-12,0
nafta	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	4131,0	3733,0	-9,6
Ģenerālkravas	1060,3	1083,0	2,1
konteineri	1,7	2,8	64,7
(TEU)	216	153	-29,2
Roll on/Roll of	906,4	893,9	-1,4
vienības	36146	35952	-0,5
kokmateriāli	145,9	185,8	27,3
tūkst. m³	161,5	201,5	24,8
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0
Kopā	10021,6	5910,0	-41,0

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2019.–2020.g. janvāris–maijs)

Kravu veidi	2019	2020	2020./ 2019., %
Beramkravas	2360,9	1874,2	-20,6
ogles	627,8	181,9	-71,0
labība un tās produkti	1081,3	1074,6	-0,6
celtniecības materiāli	380,2	332,4	-12,6
koksnes šķelda	167,7	138,8	-17,2
Lejamkravas	211,2	247,5	17,2
jēlnafta	19,3	12,3	-36,3
naftas produkti	162,2	190,5	17,4
Ģenerālkravas	495,1	531,7	7,4
konteineri	16,5	24,5	48,5
skaitis TEU	1330	1473	10,8
Roll on/Roll of	289,1	269,1	-6,9
skaitis	17590	14215	-19,2
kokmateriāli	177,6	210,3	18,4
tūkst. m³	198,6	233,1	17,4
Kravas kopā	3067,2	2653,4	-13,5

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās (2011.–2020.g. janvāris–maijs)

Kravu veidi	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./ 2019., %
Beramkravas	13324,2	16359,2	14621,2	15720,9	14625,0	13096,6	15765,5	14701,4	15666,4	9160,2	-41,5
ķīmiskās beramkravas	1961,8	1391,1	1293,4	2029,3	1357,6	1375,0	1275,4	1148,3	991,7	770,4	-22,3
ogles	7844,1	10489,9	9307,1	9552,1	8901,8	6627,2	8984,0	7851,8	8194,7	1976,7	-75,9
labība un tās produkti	683,3	1651,4	839,0	1478,0	1515,7	1848,6	1565,3	2150,6	1990,9	1942,9	-2,4
koksnes šķelda	649,2	686,2	663,8	419,5	380,9	552,9	729,5	692,5	900,4	1051,6	16,8
Lejamkravas	10659,6	12283,5	11711,3	12904,7	12650,7	9985,1	8914,3	6787,9	6247,3	5318,2	-14,9
LNG	223,7	172,7	238,1	194,2	205,3	223,0	168,7	194,2	177,4	109,1	-38,5
nafta	34,0	42,8	65,7	78,0	58,3	24,1	12,8	19,4	19,3	12,3	-36,3
naftas produkti	10319,1	11958,3	11284,2	12455,7	12277,0	9623,8	8576,7	6417,4	5869,6	5059,0	-13,8
Ģenerālkravas	5038,1	5381,6	4937,7	4939,1	4602,1	4327,3	4572,9	5582,9	5592,2	4934,2	-11,8
konteinerizētas kravas	1213,5	1530,1	1578,3	1652,5	1651,7	1639,2	1857,1	2034,0	2046,8	1931,5	-5,6
(TEU)	118871	146844	153217	155964	153703	155629	176242	193952	199836	191990	-3,9
Roll on/Roll of	1099,4	1266,9	1312,6	1321,9	1134,8	1133,6	1244,3	1459,3	1409,5	1267,8	-10,1
vienības	72629	80130	81327	81279	67423	66509	75995	86383	82792	64141	-22,5
kokmateriāli	2149,1	1897,4	1649,2	1735,7	1587,7	1389,7	1278,7	1861,4	1938,4	1530,4	-21,0
tūkst. m³	2497,8	2225,3	1955,7	2016,8	1888,7	1637,6	1482,9	2129,7	2246,1	1829,6	-18,5
metāli, metāllūžņi	296,3	175,1	209,2	137,3	163,7	100,3	81,4	147,0	143,6	138,0	-3,9
Kopā	29021,9	34024,3	31270,2	33564,7	31877,8	27409,0	29252,7	27072,2	27505,9	19412,6	-29,4

Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums (2011.–2020.g. janvāris–maijs)

Pārvadājumu iedalījums	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./ 2019., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	25368,0	28655,1	25023,7	26511,5	25761,2	20362,7	21261,0	19812,2	18611,1	10022,0	-46,2
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	340,0	410,2	396,5	366,9	431,4	525,6	504,1	516,7	505,7	549,0	8,6
Starptautisko pārvadājumu apjoms	25028,0	28244,9	24627,2	26144,7	25329,8	19837,1	20756,9	19295,5	18105,4	9473,0	-47,7
Eksporta kravu apjoms	763,1	832,1	1351,6	1387,2	696,3	554,3	162,5	119,3	113,8	156,0	37,1
Importa kravu apjoms	1525,4	1534,4	2029,1	1958,1	1759,8	1733,4	1283,7	1224,2	1279,8	1432,0	11,9
Kopējais tranzīta kravu apjoms	22739,5	25878,4	21246,5	22799,4	22873,7	17549,5	19310,8	17952,1	16711,7	7885,0	-52,8
Tranzīta apjoms caur ostām	20448,6	23162,2	20024,4	22010,7	21327,6	16917,3	17883,8	15701,5	14694,4	6747,0	-54,1
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	2290,9	2716,2	1222,1	788,7	1546,1	632,2	1427,0	2250,6	2017,4	1138,0	-43,6

SM informācija

Turpinās darbs pie jaunā Latvijas lielo ostu pārvaldības modeļa

Valdības deklarācijā teikts, ka Latvijas lielajās ostās jāpalielina valsts ietekme lēmumu pieņemšanā, kas būtībā Rīgas un Ventspils ostās jau ir noticis, kad 2019. gada decembrī no šo ostu valdēm tika atbrīvoti četri pašvaldību pārstāvji, atstājot vien četrus valsts ieceltos valdes locekļus. Pagaidām valdošās koalīcijas viedoklis dalās jautājumā par LSEZ pārvaldību. Satiksmes ministrija uzsvē, ka darba procesā esošais likumprojekts tomēr paredz arī Liepājas SEZ pārvaldi pārveidot par kapitālsabiedrību. Jautājums par Liepājas SEZ nav tik vienkāršs, jo LSEZ nav tikai osta – tie ir 65% pilsētas teritorijas, tostarp, piemēram, Karosta un daļa bijušā "Metalurga" teritorijas, kur sāks attīstīt industriālo parku. "Tur ir daudzi vēl neizvērtēti riski. Kapitālsabiedrība var bankrotēt, jāsaprot, kāds ir biznesa plāns, vai tas ir liepājnieku interesēs," teica Liepājas SEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks.

Tomēr Satiksmes ministrija iestājas par vienādu darbības modeli visās trijās lielajās ostās. "Lai kā, kad mums jācinās par katru kravu, katru pārkrauto tonnu, ir svarīgi, lai uz ārpusi Latvijas piedāvājums starptautiskā tranzīta tīklā būtu vienots, skaidrs un saprotams. Iekšpusē mums jābūt pietiekami efektīviem, lai mūsu sniegtie pakalpojumi būtu pēc iespējas konkurētspējīgāki ar citām ostām reģionā," viedokli pauž satiksmes ministrs Tālis Linkaits.

Satiksmes ministrija Latvijas lielo ostu jaunā pārvaldības modeļa projektu Saeimā varētu virzīt ne ātrāk kā 2020. gada augustā. ■

Izdotas Liepājas ostas pieeju kartes

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfi sagatavojuši un izdevuši karti "Baltijas jūra. Pieejas Liepājas ostai" gan elektroniskā, gan arī papīra formātā.

Sagatavošanā ir karte "Rīgas jūras līcis. Rīgas ostas Ziemeļu daļa", kas

arī tiks izdota gan elektroniskā, gan papīra formātā.

Šogad jau ir izdotas elektroniskās un papīra kartes "Baltijas jūra. No Pāvilstas līdz Klaipēdai" un "Baltijas jūra. Liepājas osta", kā arī jauns "Uguns un zīmes" izdevums (Nr.7). ■



Baltijas jūrā norisinājās starptautiskās militārās mācības "Baltops 2020"

No 7. līdz 16. jūnijam Baltijas jūrā norisinājās starptautiskās militārās mācības "Baltops 2020", kurās piedalījās Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku virsnieki un Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģis M-06 "Tālvāldis".

Mācību laikā Latvijas Jūras spēku virsnieki dienesta pienākumus pildīja Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) štāba sastāvā. 11. un 12. jūnijā mācību "Baltops 2020" kuģu grupa veica treniņus pretgaisa aizsardzībā un kara kuģu cīņā ar pretinieka gaisa kuģiem Latvijas teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā.

Starptautisko militāro mācību "Baltops 2020" mērķis ir veicināt sabiedroto bruņoto spēku sadarbību un savietojamību, stiprināt spējas strauji reaģēt, izmantojot visu spēku veidu spējas, kā arī demonstrēt sabiedroto un partnervalstu apņēmību nodrošināt stabilitāti reģionā un gatavību aizsargāt Baltijas jūras reģionu.

"Šis vingrinājums nodrošinās, ka spēki ir apmācīti un spēj darboties kopā, kā arī ir gatavi reaģēt uz jebkādiem draudiem Baltijas jūras reģiona valstu drošībai," uzsvēra BALTRON komandieris Lietuvas Jūras spēku komandkapteinis Andrus Širvis. ■

Hidrogrāfiskie mērījumi veikti vairākās ostās

Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi šogad ar hidrogrāfisko mērījumu kuteri "Sonārs" veikuši mērījumus Salacgrīvas, Kuivižu, Skultes, Lielupes un Engures ostās gan padziļināšanas darbu, gan kartēšanas vajadzībām. Vairākās ostās mērījumi veikti atkārtoti – pirms un pēc

padziļināšanas. Ar "Sonāru" mērījumi veikti arī Rīgas jūras līcī.

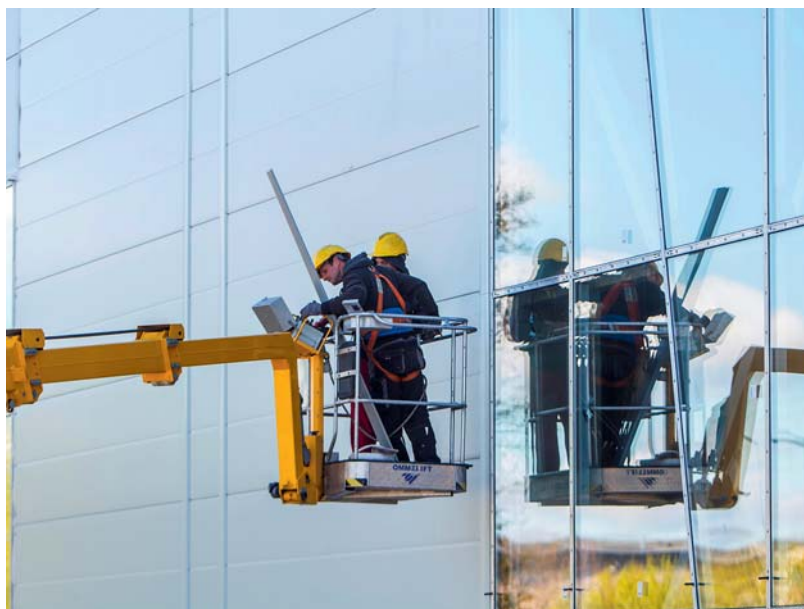
Hidrogrāfisko mērījumu kuģis "Krištiāns Dāls" atrodas dokā Ventspilī, kur kuģim tiek veikts plānotais remonts – korpusa biezuma mērīšana, krāsošana, dzinēja apkope un citi plānotie darbi. ■

Liepājas SEZ kapitālsabiedrība “Caljan” būvē jaunu rūpnīcu bijušajā “Liepājas metalurga” teritorijā

Liepājas SEZ pārvalde aktīvi turpina strādāt, lai īstenotu nodomu par Liepājas Industriālā parka izveidi saskaņā ar Ekonomikas ministrijas, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras, Liepājas pilsētas domes un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes 2018. gada 23. augustā noslēgto nodomu protokolu un 2019. gada 25. septembrī noslēgto pirkuma līgumu, ar kuru Liepājas SEZ pārvalde iegādājās 10 nekustamos īpašumus bijušajā “Liepājas metalurga” teritorijā no AS “Citedeles banka” un SIA “Hortus RE” ar kopējo platību 60,6 hektāri. Apvienojot ar jau esošajiem pašvaldībai piederošajiem zemes gabaliem, kopējā Liepājas Industriālā parka platība sasniegs 120 hektārus.

LSEZ SIA “Caljan” būvē jaunu ražošanas un biroja ēku Brīvības ielā 142a. Jaunā ražotne top vietā, kur agrāk bija “Liepājas metalurga” mehāniskais cehs. Uzņēmums būvniecībā un modernās tehnoloģiskajās iekārtās investēs ap 10 milj. eiro. Jaunās ražošanas telpas ļaus uzņēmumam dubultot ražošanas jaudu un radīt 50 – 60 jaunu darba vietu. Plānots, ka jaunās ražošanas telpas ekspluatācijā nodos šā gada septembrī.

“Caljan” nomātās telpās Liepājas biznesa centra teritorijā Kapsēdes ielā strādā kopš 2006. gada. Uzņēmums ražo specializētus konveijerus loģistikas nozarei, no kuriem lielākā daļa ir teleskopiskie konveijeri pasta sūtījumiem. Viens no lielākajiem klientiem ir ASV kompānija “Amazon”. Sākotnēji ražošanas jauda bija 30 konveijeru mēnesī, bet šobrīd jau tiek ražoti 100, un pieprasījums aug. Uzņēmuma izpilddirektors Gatis Dradeika atzīst, ka arī Covid-19 pandēmijas laikā uzņēmums strādā ar pilnu jaudu. “Grūti pateikt, kā pandēmija ietekmēs uzņēmuma 2020. gada darbības rezultātus. Prognozējam,



ka būs samazinājums, bet plāns ir ļoti optimistisks. Ir klienti, kas samazina ieguldījumus un atbilstoši arī pasūtījumus, bet ir klienti, kas gluži pretēji – palielina tos.”

Uzņēmums plāno jaunajās telpās dubultot ražošanas jaudu ar domu, ka kādam laikam šis izaugsmes un attīstības solis būs pietiekams. “Caljan” izpilddirektors Gatis Dradeika uzsver, ka uzņēmums Liepājā jūtas komfortabli, augstu vērtējot biznesa vides kvalitāti un stabilās

metālapstrādes un mašīnbūves tradīcijas. “Izveidojusies ļoti veiksmīga un produktīva sadarbība ar Liepājas SEZ pārvaldi. Mehāniskā ceha iegādes process nebija viegls, un Liepājas SEZ pārvaldes atbalsts un aktīva līdzdarbošanās mums ļoti palīdzēja.”

Liepājas SEZ pārvaldnieka vietnieks attīstības jautājumos Uldis Hmielevskis: “Mehāniskā ceha pārtapšana par mūsdienīgu konveijeru ražotni aizsākās pirms vairāk nekā diviem gadiem. Jāsaka liels paldies gan Ekonomikas ministrijai, gan Privatizācijas aģentūras un SIA “FeLM” vadībai un toreizējā premjera Māra Kučinska birojam par ieinteresētību un ieguldīto darbu, lai varētu īstenot šo pirmo pilotprojektu “Liepājas metalurga” teritorijā. Šis darījums pierādīja, ka te var ienākt jauna, mūsdienīga ražotne. Šobrīd strādājam pie nākamajiem investīciju projektiem, kurus drīz prezentēsim, un sagaidām tikpat veiksmīgu sadarbības turpināšanos.”

UZZIŅAI

LSEZ SIA “Caljan” nodrošina pilnu procesu no konveijeru projektēšanas līdz gatavam produktam un 99,54% saražotās produkcijas eksportē. Galvenie eksporta virzieni ir Eiropas Savienība un ASV. Uzņēmums šobrīd nodarbina 190 liepājnieku, par 28 vairāk nekā 2019. gada nogalē, un turpina palielināt darba vietu skaitu. Sākot darbību jaunajās ražošanas telpās Brīvības ielā, darba vietu skaits varētu pieaugt līdz pat 250.

Liepājas jahtu ostā uzlabo infrastruktūru

Liepājas SEZ valde 14. maijā pieņēma lēmumu par projekta "Jahtu ostas infrastruktūras būvniecības 1. kārtā" būvdarbu veikšanu un nolēma slēgt līgumu par būvprojekta īstenošanu ar SIA "ReRe meistari". Līguma summa – 569 265,04 eiro, neskaitot pievienotās vērtības nodokli. Projekts tiek īstenots "Interreg" Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas (EST-LAT 55) projekta "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" ietvaros. Būvdarbus saskaņā ar iepirkuma konkursa rezultātiem veiks SIA "ReRe meistari", kuras piedāvājumu atzina par saimnieciski visizdevīgāko ar viszemāko cenu.



Projekta ietvaros paredzēta jahtu centra ēkas būvniecība, kurā atradīsies birojs, dušas, tualetes un veļas mazgātava apmeklētājiem, esošās piestātnes rekonstrukcija un jaunu peldošo piestātņu (pontonu) iegāde un uzstādīšana. Tāpat plānots ierīkot nožogojumus noejai uz peldošajām piestātnēm un uzstādīt videonovērošanas sistēmu, uzlabojot vispārējo drošības līmeni jahtu ostā.

Viena no Liepājas jahtu ostas priekšrocībām – tā atrodas pilsētas centrā un no tās ērti ar kājām var izstaigāt visu Veclepāju. Tāpat burātāji bieži meklē iespēju nokļūt Karostā, jo, ienākot Liepājas ostā, nevar nepamanīt zeltītos Karostas Svētā Nikolaja katedrāles kupolus, kas laistās saules staros.

Ar katru gadu Liepājā iebrauc arvien vairāk jahtu. Skaita pieaugums ir salīdzinoši neliels, bet stabils. 2019. gadā dominēja jahtas no Vācijas, Polijas, Lietuvas, bet vasaras vidū parādījās vairāk jahtu no Zviedrijas un Somijas. Jahtu ostas vadītājs Kārlis Kints apliecina, ka jahtu skaits pēdējos gados ir bijis ar pozitīvu dinamiku, bet grūti prognozēt, kā būs šogad – kā jahtotāju tradīcijas un ceļotpriekšu ietekmēs Covid-19 pandēmija un tās radītie ierobežojumi. ■

Ventspils brīvostas industriālajā teritorijā turpinās projektu attīstība

Industriālā attīstība ir viena no Ventspils brīvostas prioritātēm, lai tradicionālo ogļu un naftas kravu mazināšanās situācijā radītu labvēlīgus apstākļus vietējo kravu apjoma palielināšanai, jaunas darba vietas ventspilniekiem un nodokļu ieņēmumus valsts un pašvaldības budžetā. Ventspils brīvostas industriālajā teritorijā turpinās triju ražošanas ēku būvniecība. Jau šā gada rudenī tajās darbu varēs sākt jaunas rūpnīcas. Par divu ēku izmantošanu ražošanai nomas līgumi jau noslēgti, bet uz trešās – 6300 kvadrātmetru lielās ražotnes – nomu vēl ir iespējams pretendēt.

"Covid-19 pandēmija daudzviet pasaulē būtiski ietekmējusi ekonomiku, un šobrīd vēl pārāgrī spriest, kādas sekas krīze nesīs ilgtermiņā, kā mainīsies ražošanas vietu izvēle un loģistikas ķēdes. Tomēr Latvijas salīdzinoši labais piemērs vīrusa ierobežošanā ir arī labs signāls

investoriem, kas varētu plānot ražošanu pārcelt uz Eiropu. Ļoti ceram, ka vīruss drīz tiks uzvarēts un mēs klientiem varēsim piedāvāt kvalitatīvas ražošanas telpas ostas tuvumā," uzskata Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks, Mārketinga un attīstības nodaļas vadītājs Igors Udodovs.

Jaunās ražošanas ēkas tiek būvētas Ventspils lidostas industriālajā zonā un Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā. 4100 kvadrātmetru lielā ēkā lidostas industriālajā zonā Ganību ielā 103 tiek būvēta ciešā sadarbībā ar tās nākamo nomnieku – baltkrievu izcelsmes uzņēmumu SIA "Ultraplast EU", kas ražos polikarbonāta plāksnes. 4500 kvadrātmetru lielā Ventspils Augsto tehnoloģiju parka ēkā Nr.7 tiek būvēta uzņēmumam, kas jau strādā Ventspilī – SIA "Quality Jobs", kas iecerējis attīstīt plastmasas detaļu ražošanu un paplašināt elektronikas produkcijas montāžu. ■

"Kurzemes granulas" palielina ražošanas apjomus

Neskatoties uz ārkārtas situāciju, Ventspils brīvostas teritorijā strādājošajam koksnes granulu ražotājam SIA "Kurzemes granulas" 2020. gada pirmajā ceturksnī izdevās ne tikai saglabāt, bet pat palielināt ražošanas apjomu salīdzinājumā ar pagājušo gadu. Lielākā daļa produkcijas tiek eksportēta, turklāt svarīgs produkcijas noieta tirgus aizvien ir Itālija. Uzņēmumā skaidro, ka ārkārtas situācijas ierobežojumi saistībā ar vīrusu Covid-19 tā darbību īpaši neietekmē. Arī martā, kad sākās lielākie ierobežojumi, ražošanas apjoms, ievērojot visas drošības prasības, izdevās saglabāt pagājušā gada līmeni. Daudz būtiskāk darbību ietekmēja aizvadītā siltā ziema, kas attiecīgi korigēja pieprasījumu pēc kurināmā.



SIA "Kurzemes granulas" ir Latvijā lielākais granulu ražošanas uzņēmums ar vietējo kapitālu. Tas dibināts 2003. gadā, un tajā šobrīd strādā 40 darbinieku.

Šā gada pirmajā ceturksnī SIA "Kurzemes granulas" saražotas 17 763 tonnas granulu, kas ir par 7,5% vairāk nekā 2019. gada pirmajos trijos mēnešos. Turklāt produkcijas realizācijas apjoms pirmajā ceturksnī sasniedzis 19 500 tonnu, kas ir par 15% vairāk nekā pagājušā gada attiecīgajā laika posmā. ■

Rīgas brīvosta samazina plānotos izdevumus

Rīgas brīvostas valde aprīļa beigās pārskatīja brīvostas budžetu un par piektdaļu jeb aptuveni 10 miljoniem eiro samazināja plānotās izdevumu un investīciju pozīcijas. Tas darīts, ņemot vērā ekonomiskās aktivitātes kritumu pasaulē Covid-19 globālās pandēmijas ietekmē un neskaidrību par to, cik ātri un kādā intensitātē pēc dīkstāves atjaunosies starptautiskie kravu un pasažieru pārvadājumi. Neskatoties uz to, Rīgas brīvostas darbība turpinās pilnā apjomā, tāpat arī tiek turpināta vairāku ostai un pilsētai būtisku investīcijas projektu īstenošana.

“Šobrīd no finanšu viedokļa esam izveidojuši labu “drošības spilvenu”, lai osta varētu turpināt strādāt un attīstīties, vienlaikus rūpīgi sekojam līdz ekonomiskajai situācijai, pieļaujot, ka šā gada ietvaros izdevumu un ieņēmumu pozīcijas nepieciešamības gadījumā vēl varētu tikt pārskatītas. Pašlaik ir skaidrs, ka turpināsim vairākus Rīgas pilsētai nozīmīgus

investīciju projektus – Kundziņsalas pārvadu, kas atslogos kravas transporta plūsmu caur Rīgas centru, saglabāts arī rudens vētrās izskalotā krasta stiprinājuma atjaunošanas projekts Bolderājā,” intervijā laikrakstam “Latvijas Avīze” stāsta Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.

Tāpat šobrīd tiek mērķtiecīgi strādāts, lai pretendētu uz Eiropas finansējumu abu ostas molu rekonstrukcijai, kas dos iespēju padziļināt un paplašināt ostas pieejas kanālu. “Tas ievērojami stiprinātu Rīgas ostas pozīcijas Baltijas jūras reģiona ostu sīvajā konkurencē – Rīgas ostā varētu ienākt lielāki kuģi, attiecīgi efektīvāk pārvadāt un pārkraut te arī lielākus kravu apjomus,” norāda V. Zeps.

Vienlaikus intervijā “Latvijas Avīzei” brīvostas valdes priekšsēdētājs uzsvēra, ka, lai arī kopējais kravu apgrozījums enerģētikas kravu

krituma ietekmē samazinās, Rīgas osta to kompensē ar pozitīvām izmaiņām citu kravu grupu apgrozījumā, piemēram, strauji pieaug labības un dažādu kokmateriālu kravas, salīdzinoši stabils ir konteinerkravu apjoms. Šogad Rīgas ostā ienākušas arī jaunas kravas, piemēram, cements.

“Rīgas osta pielāgojas jaunajiem apstākļiem. Strādājam pie stratēģijas, kā iekļauties jaunās globālā transporta ķēdēs, kā reaģēt uz plūsmas maiņām, strādāt pie jauniem projektiem,” uzsver Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs.

“Vienlaikus jūtam, ka krīze paver Rīgas ostai iespējas kā jaunam loģistikas centram, jo kravu kustība pasaulē nav apstājusies un krīzes situācijā pārvadātāji meklē jaunus ceļus un jaunas iespējas kravu transportēšanai, kraušanai un apstrādei abos virzienos – uz un no Rīgas ostas,” tā Viesturs Zeps.■

Nostiprināts Daugavgrīvas krasts

Pēc Rīgas brīvostas pārvaldes pasūtījuma notika Daugavgrīvas krasta nostiprinājuma jeb BKRR dambja remontdarbi. Rudens vētru un jūras līmeņa izmaiņu ietekmē gada sākumā tika izskalota daļa no Daugavgrīvas krasta nostiprinājuma konstrukcijām. Veicot teritorijas tehnisko apsekošanu, tika konstatēts, ka krasta nostiprinājuma dambja, kas sastāv no smilts uzbēruma un dzelzsbetona plāksņu virsbūves, bojātā posmā betona plāksnes vietām ir gandrīz pilnībā sabrukušas, vietām to iztrūkst, savukārt liela daļa no smilts uzbēruma ir izskalota. Bojāto krasta nostiprinājuma daļu aptuveni 130 metru garā posmā nostiprināja ar laukakmeņu un granīta akmeņu krāvumiem.

“Tas pasargās ostas teritoriju no turpmākas krasta erozijas un iespējamiem pārplūšanas draudiem. Lai gan dambis ir ostas hidrobuve un celts ostas funkciju nodrošināšanai, esam ņēmuši vērā, ka iedzīvotāji šo vietu mēdz izmantot nokļūšanai uz

netālu esošo Daugavgrīvas molu. Sakarā ar bojātās un bīstamās krasta nostiprinājuma pamatnes konstrukcijas, turpmāk būs iespēja pa to brīvi pārvietoties,” akcentēja Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.

Daugavgrīvas krasta nostiprinājuma atjaunošanas darbus veica SIA “Asfaltbūve”, kas tika izraudzīta atklātas iepirkuma procedūras rezultātā. BKRR dambis kā krasta stiprināšanas buve celts 1997. gadā, tā mērķis – aizsargāt krasta līniju no erozijas.■





Rīgas ostai 820 Daugmales blokāde

Jaundibinātā Rīgas pilsēta vēl tikai būvējās, nesen uzceltie vācu tirgotāju mūra nami mījās ar turpat netālu esošajām, laika gaitā apsūbējušajām lībiešu zvejnieku koka ēkām. Vairums pilsētas ielu bija sliktā stāvoklī, patiesībā tās bija pavasara un rudens lietavās grūti izbrienamas zemes takas. Vienīgi pie turīgākajām saimniecībām redzēja ar apaļkokiem izklātas ietves. Paresnās koka kāršu laipas kaut nedaudz pasargāja pilsētnieku apavus no mitruma. Patlaban gan slapjumu neredzēja, ārā bija ziema, pats decembra sākums. Pieturējās mērens sals, un pilsētnieku nami bija apsegušies ar baltu sniega seģeni. Rīgas ostā, Rīdzenes upes krastā, stingri piesieti pie laipām ziemas guļā dusēja pāris vācu tirgotāju kuģu. Turpat snauduļoja arī krastā izvilktas un iezīmotas laivas. Rīdzenes upīte bija samērā sekla, jūras kuģiem te kļuva par šauru, un osta lēnām pārcēlās uz Daugavas krastu. Bija paredzams, ka vecā ostas vieta ar laiku pārvērtīsies par laivu piestātni. Bet pagaidām Rīdzenes krastā vēl pārziemoja gan kuģi, gan zvejnieku laivas.

Pie vienas ledus ieskaudas koges sapulcējās vairāki tirgotāji. Pa gabalu bija nomanāms, ka tie ir bagātu jaužu, mugurā kupčiem savilkti sabuļādas kažoki un platās krūtis

rotāja sudrabā kaltas rotas. "Steidzami kaut kas jādara!" skaļā balsī sauca vīrs sarkanā vadmalas bere-tē. "Tāds stāvoklis ilgāk vairs nav paciešams! Pavasarī upē izies ledus

un pa Daugavu atkal peldēs kuģi ar precēm. No tālās Krievzemes, no Novgorodas tirgiem tirgotāji vedīs vaska rituļus un kažokādas, bet tās visas nonāks Daugmalē. Tāpat kā

iepriekšējos gadus, treknāko krējumu nosmels pagānu zemgaļu osta. Daugmales tirgoņi – kā uzpūtīgie zemgaļi, tā vietējie lībieši – staigās apkārt taukiem vēderiem, bet mūsu Rīgas osta nīkuļos, un mums, Rīgas tirgoņiem, atkal nāksies pārtikt no pabīrām!”

“Kā rīkoties?” bilda kāds cits. “Daugmale ir varena, tirgotāji vairākās paaudzēs pieraduši piestāt pie pagāniem. Daugmales osta piedāvā noliktavas un izdevīgas steķa vietas, vietējie lībiešu amatnieki nodrošina bojāto kuģu labošanu, bet apkārtējo ciemu ļaudis saved pārtiku ceļotāju pabarošanai.”

Tirgoņu teiktais bija balta taisnība. Vikingu laikos, desmitā gadu simta beigās un vienpadsmitā sākumā, Daugmale bija viena no varenākajām Baltijas ostām. Tā atradās ideālā vietā trīsdesmit kilometrus no Daugavas ietekas jūrā, upes kreisajā krastā, iepretim Salaspilij. Kuģojot no jūras pa Daugavu, tirgotājiem pirms Daugmales bija jāpārvar Daugavas glumā krāce. Lai to izdarītu, kuģiniekem nācās kravu nonest no kuģa, atviegloto kuģi pāri krācei vilkt ar tauvām, tad atkal uzkraut preces uz kuģa un doties tālāk. Tā bija pateicīga vieta uzbrukumam. Nevien kuģis nevarēja pabrukt garām Daugmalei, nesamaksājis caurbraukšanas nodevu. Ja kāds to negribēja darīt, viņa kuģi bez žēlastības nogremdēja un mantu izlaupīja. Kam toreiz piedereja Daugmale, tas kontrolēja visus kuģus, kuri brauca pa upi uz augšu un leju.

“Mums vajadzētu no Romas pāvesta izdabūt tādu likumu, kas aizliegtu kristiešu kuģiem piestāt Daugmalē!” savilcis roku dūrē, sauca varena auguma tirgotājs vilkādas kažokā. “Uz Romu jādodas Rīgas pilsētas sūtņiem.”

“Tas nebūs lēti,” paskaidroja sarkanās beretes īpašnieks. “Jā, tas iesītis pamatīgu robu mūsu naudas lādēs, bet cita ceļa es neredzu. Lai virzītu kādu jautājumu pāvesta galmā, iepriekš jāieskaita obligātie maksājumi kūrījas kancelejā.”

“Ar to nebūs gana!” bilda sīks vīrelis biezā lāčādas apmetnī un zobenu pie sāniem. “Rīgas bīskapa ļaudis skaidri lika saprast, ka papildus obligātajiem maksājumiem kūrījas amatpersonas

sagaida brīvprātīgus dāvinājumus. Tie Romā tiek dēvēti par cieņas apliecinājumiem, un, ja sūtņiem tādu nav, pāvesta galmā to uzskata par apvainojumu un necieņas izrādīšanu. Runāsim skaidru valodu – neievērojot šo Romas kūrījas tradīciju, Rīgas tirgotāju prasības izskatīšana kļūs neiespējama.”

“Labi, sametīsim nepieciešamo sudrabu. Tas būs Dievam tīkams darbs, jo nāks par labu gan Kristus ticības izplatībai pagānu zemēs, gan auglīgai tirdzniecībai un Rīgas ostas uzplaukumam!”

Rīgas tirgotāji, izmantojot ordeņa un bīskapa sūtņus, galu galā panāca, ka pāvests Inocentijš III (1198 – 1216) izdeva bullu un aizliedza kristiešu kuģiem piestāt pagānu ostā Daugmalē.

Ausa dzidrs augusta rīts, spožajā saulē Daugavas ūdeņi mīrgoja kā sudraba zvīņas. No Novgorodas puses pa upi peldēja trīs Lībekas tirgotāju kuģi. Tie bija piekrauti ar sudrabu, dārgām zvēradām, bišu vaska rituļiem, sāli un Krievzemē darinātiem ieročiem. Tālumā jau varēja saskatīt Daugmales cietoksni. Pirmā kuģa priekšgalā stāvēja kapteinis Johaness un uzmanīgi vēroja upes stāvkraustu pie zemgaļu ostas.

“Piestāsim Daugmalē un izdevīgi pārdošim daļu no precēm!” Johaness pārbranca ar delnu pār neskūto zodu. “Tāpat vēlāk pie krācēm pusi no mantām būs jānones krastā. Mēs tikai velti zaudēsim laiku.”

“Vai ordeņa brāļi tev nepaskaidroja, kas rakstīts pāvesta bullā?” bažīgi iejautājās pārējie apkalpes locekļi. “Par lieguma neievērošanu pienākas baznīcas sods. Mēs negribam vārties elles katlā, mums tepat ir labi!”

“Ko man var padarīt ordeņa brāļi?” Johaness novaikstījās. “Beidziet gvelzt tukšu, labāk domājiet par sudraba denāriem, kuri skanēs mūsu naudas kulēs, un griežiet kuģi krastā!”

“Tā vis nesaki. Uz blakus kuģa ir divi, uz trešā vēl viens krustnesis. Tie vīri jokus nesaprot.”

Par spīti apkalpes iebildumiem kapteinis tomēr lika pagriezties Daugmales virzienā. Priekšējā kuģa manevru pamanīja uz pārējiem kuģiem. Tie strauji pietuvojās no sāniem un pārmeta laipas ar āķiem uz Johanesa

koges bortu. Piešiem dimdot, pa dēļiem uz klāja pārnāca ordeņa vīri. Galvenajam no viņiem, brālim bruņiniekam, plecus sedza ordeņa baltais apmetnis ar krusta un zobena zīmi uz kreisā pleca. Balto apmetni drīkstēja nēsāt vienīgi svaidīti bruņinieki, kuri savu mantu bija novēlējuši ordenim un paši iestājušies tā dienestā. Divi pārējie bija zemāka ranga ordeņa karotāji un pāri bruņu krekliem valkāja pelēkus audekla vamžus ar Zobenbrāļu ordeņa zīmi.

“Kapteini, man liekas, ka esi sajaucis kuģošanas virzienu!” akmens cietā balsī noteica brālis bruņinieks. Viņa acis jauni izeaigojās zem dzelzs ķiveres.

“Kur gribu, tur braucu! Šis ir mans kuģis, uz tā es esmu Dievs tas kungs un vienīgais noteicējs.”

“Nezaimo Dievu un griez kogi atpakaļ upē!” nošņāca brālis bruņinieks. “Citādi likšu tevi sakapāt gabalu gabalos.” Abi ordeņa pelēči nostājās kapteinim aiz muguras un draudoši uzlika rokas uz dunču spalīem. “Atsakies no sava grēcīgā nodoma ar labu!”

“Neesmu paradis, ka mani komandē uz mana paša...” kapteinis nepaguva pabeigt teikumu, kad dunča asmeņi ietriecās viņa platajā mugurā. Baltsvārcis paņēma pakulu vīkšķi un noslaucīja tajā asinis. Tad ar zābaka purnu nevēlīgi pagrūda Johanesa līķi uz abu karakalpu pusi.

“Pārmetiet šo dieva zaimotāju un pāvesta bullas neievērotāju pāri bortam zivīm par barību. Pārējie pie darba! Pagānu Daugmalei braucam garām, preces paredzētas Rīgas ostai.”

Visi trīs lībekiešu kuģi izlīdzinājās viens aiz otra un lēnām burāja tālāk. Pāvesta liegums izrādījās liktenīgs zemgaļu ostai. Ziņa par Johanesa sodīšanu ar nāvi ātri izplatījās pārējo tirgotāju vidū, un maz bija tādu drosminieku, kas gribētu dalīties viņa liktenī. Pārtrūkstot preču apgrozījumam, Daugmales komplekss lēnām pagrīma un trīspadsmitā gadsimta beigās vēstures avotos par to nekādu ziņu vairs nav. Baltijas reģionā nostiprinājās krustnešu izveidotā Rīgas osta, sev līdzī nesdama Rīgas pilsētas politisko un ekonomisko uzplaukumu. ■

Agris Liepiņš

No ežiem atturēties vairs nav iespējams

Viens no Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāja Antona Vjatera vaļaspriekiem ir ežu kolekcionēšana. Viņš pats par savu adataino kolekciju stāsta tik atraktīvi, ka atliek vien klausīties un smaidīt (izņemot, protams, stāsta tragisko daļu).

"Kā jau gandrīz visas svarīgākās lietas pasaulē, arī mana ežu kolekcionēšana sākās ar nejaušību. Tas notika 93. vai 94. gadā, es tajā laikā biju akciju sabiedrības "Latvijas zvejnieku savienība" valdes priekšsēdētājs, un mums bija sadarbība ar uzņēmumu Zviedrijā. Uz Stokholmu braukāt iznāca bieži, vismaz divas reizes gadā. Viena no Zviedrijas puses pārstāvēm, ar kuru bieži tikāmies, bija Katerina Lindgrēna (gandrīz kā slavenā rakstniece, bet tādu jau tur laikam ir daudz}. Kādā no tikšanās reizēm sanāca saruna par vaļaspriekiem, es izstāstīju, ka mans hobijs ir makšķerēšana un zvejošana, Katerina sacīja, ka viņas hobijs ir eži. Es pat uzreiz nesapratu – kādi eži, dzīvi? Ar to valodu arī tolaik bija tā ne pārāk. Taču beigās noskaidrojām, ka viņa vāc dažādas ežu figūriņas. Būtu zinājis, atvestu veselu maisu, es teicu.



Kāpēc tik lielīgi izrunājos? Zvejnieku savienība tolaik atradās Doma laukumā, un tur vietējie amatnieki tirgoja visādus darinājumus no dažādiem materiāliem. Domāju – tur es ežus varēju iegādāties, cik nevajag, dažnedažādus. Atbraucu mājās, aizgāju uz tirdziņu un konstatēju, ka tur var atrast visādus zvērus, sākot no ziloņiem un beidzot ar cūkām, tikai ne ežus! Sāku sarunāties ar māksliniekiem, jautāju, kāpēc nav neviena ežiņa. Izrādās, ežus esot sarežģīti veidot. Pa visu Doma laukumu atradu tikai vienu nožēlojamu ežiti...

Ko nu lai dara? Esmu apsolījis aizvest maisu, bet man ir tikai viens ežitis. Kauns taču! Tad nāca savienības gada pārskata sapulce. Pēc kārtējiem lielajiem strīdiem, kad visi jau bija nomierinājušies, es vērsos pie sapulces ar lūgumu, lai glābj un palīdz man izvairīties



no liela kauna zviedru priekšā! Varbūt kādam ir mājās kāds lieks ezis, varbūt kāds zina, kur tādus var dabūt?

Pirmos ežus atveda mūsu toreizējā saimniecības vadītāja Inese Kiršteine. Viņa atvaļinājuma laikā bija atpūtusies Palangā, tur atradusi un nopirkusi trīs ežus! Es vēl teicu, ka vajadzēs viņu biežāk sūtīt atpūsties. Pamazām eži sāka krāties – atnesa vēl kāds, un tad vēl. Līdz nākamajam braucienam uz Zviedriju man bija jau 18 eži!

Viesnīcā pirms tikšanās visus ežus salīku uz galda, sakārtoju pēc auguma, domāju, ka nu gan Katerina būs priecīga. Tagad esmu sapratis, cik ļoti var atšķirties dažādu tautu mentalitāte, pat mums un mūsu it kā netālajiem kaimiņiem, bet toreiz biju vienkārši šokēts! Skaidrs, ka negaidīju nekādu atlīdzību, bet cilvēcisku reakciju gan. Tā vietā Katerina paņēma turpat blakus esošo maisiņu, sašķūrēja visus ežus tajā un noteica, ka, ja esot, varot vest vēl. Un viss. Man bija skaidrs, ka vairāk jau nu gan ežus nemeklēšu un nevedīšu. Vismaz jutos, ka solījumu esmu izpildījis.

Taču process vairs nebija apturams. Dažus ežus man atkal atveda Inese, arī citi turpināja nest pa ezim, un tā tie eži man sekcijā krājās. Nevarēju taču cilvēkiem, kuri bija centušies un meklējuši, dot dāvanu atpakaļ, nevarēju arī mest ārā. Kad gāju prom no sava kabineta, nevarēju ežus tur atstāt, paņēmu līdzi uz mājām. Tā tas arī būtu palicis, bet izrādījās, ka esmu jau "saindējies" – kaut kur aizbraucot, parasti kāds interesants ezis iekrita acīs. Re, kāds smuks, nu jāpagem taču! Arī draugi un paziņas turpināja uzdāvināt pa ezim.

Tā tie eži krājās un krājās, kamēr pērnavsar bija jau vairāk nekā 500. Un tad notika traģisks negadījums. Aiznesu daļu no savas kolekcijas, apmēram pusi no visa ganāmpulka, uz pirti, lai nomazgātu ziemas putekļus. Nomazgāju un atstāju pa nakti pirtī. Tieši tajā naktī izcēlās ugunsgrēks un nodega gan pirts, gan eži. Tie, kuri bija degoši, tie sadega pavisam, bet arī citi bija sabojāti.

Domāju, neko darīt, nu jau vairs nav vērts krāt, jāmet miers. Taču izrādījās, ka vairs nevaru no ežiem atturēties! Patiesībā mani patīkami

šokē mākslinieku izdoma. Šķiet, nu kas tad tur, ezis, tāds adatu kamoliņš vien ir, bet katrs ežītis tomēr atšķiras – vai nu ar adatiņām, vai ar purniņu, vai vēl kā savādāk. Daudzās valstīs ir eži, kuri nes uz adatām ābolus, ir sēgotāji. Visinteresantākie eži tomēr ir Polijā – tur mākslinieku fantāzija ir nepārspējama. Viņiem bieži ir arī ežu ģimenes, ir ežu pāri, ir eži dažādos tērpos – vienam tādas bikses, otram šitādas. Latvijā un Lietuvā raksturīgi ir māla ežiņi ar dzintara gabaliņiem adatu vietā. Latvijā ir arī sveces ežu formā.

Materiāli vispār ir ļoti dažādi – māls, ģipsis, plastmasa, stikls, kristāls. Stikla ežiņus var atrast Kalnciema kvartālā. Viens no kristāla ežiem man ir tāds pavisam neliels, nu, bet sver kādu kilogramu! Ir man arī mikstie plīša eži, bet tos neesmu sevišķi iecienījis – pirmkārt, vāc putekļus, otrkārt, tie parasti ir palieli, aizņem daudz vietas.

Protams, draugi, kuri zina manu vājību, joprojām atved pa ezim no dažādām vietām, taču nu jau nereti

►►► 45. lpp.

eziši dublējas. Izlasīju, ka Liepājā ir kāda māksliniece, arī liela ežu vācēja. Gribēju ar viņu sazināties, domāju, mēs varētu pamainīties ar ežiem, bet tā arī neizdevās.

Ir eži, kas nu jau man ir dārgi kā piemiņa. Kapteinis Edgars Smehovs arī bija sācis vākt ežus, nebija viņam daudz, kādi desmit, un tos viņš man novēlēja. Pavisam nesen apglabājām Jēkabu Lībmani, viņš bija kļuvis slavens kā mākslinieks. Viņš man bija uzdāvinājis ezi pudelē! Viņš taisīja buriniekus pudelē, bet speciāli man bija uztaisījis ezi. Mūsu Māra Mihejeva, viņa bija ļoti liela ceļotāja un gandrīz katrā ceļojumā atrada un atveda man kaut ko interesantu. Atbrauca no Meksikas un bija dusmīga – nevarot saprast, kas tā par nesakarīgu valsti, kurā nav neviena eža, vispār neviena un nekāda!

Manā kolekcijā bija arī viens jūras ezis – no Indonēzijas, no Bali salas. Reiz bijām aizbraukuši uz viesu namu pie Ežezera, es iegāju pie saimnieces un ieraudzīju tur ezi no Latgales māla. It kā nekas īpašs, bet cik laika un diplomātijas man vajadzēja, lai pierunātu viņu to ezi man pārdot! Skatos uz saviem ežiem – ir ko atcerēties.

Kad atbrauc mazbērni, pie ežu skapja pašus laist nevar, jo tur ir gan plīstoši eži, gan arī tādi, kuriem ir asas adatas. Taču kādi ir jāiedod paspēlēties, un pēc tam tie eziši izskatās tādi stipri "nomīļoti". Tomēr ir prieks, ka arī mazbērniem tiek kāds prieks no manas kolekcijas. Nu jau ir paaugušies, sāk saprast, apskatās, apbrīno, bet vairs tā nenovazā.

Reiz manā dārzā bija ieklīdis dzīvs ezis. Sāku viņu barot. Piegāju tai lietai nopietni, pienu nedevu – daudz domā, ka ežiem jādod piens, jo tas viņiem garšo, bet rezultātā tiek sabojāts vēderiņš. Noskaidroju, ka ežiem var dot cietu suņu barību. Jā, tā tika atzīta par labu, kā viņš tur varēja ņemt – kraukšķināja un pukšķināja! Tomēr beigās ezis nolēma, ka brīvība ir dārgāka par garšīgo suņu barību."■

Sarma Kočāne



Mērsrags – Zvejnieku svētku šūpulis

Tieši te aizsākās Zvejnieku svētku stāsts. Piecdesmitajā gadā Mērsragā notika Zivju rūpniecības ministrijas Jūras svētki, uz kuriem pa jūru devās arī kuģu remonta rūpnīcu jaunieši no visas Kurzemes piekrastes. Šiem svētkiem toreiz bija pavisam cita nozīme, gribas teikt – dziļāka, īpašāka.

Piecdesmitie

1951. gada 5. augustā svētkus iesāka ar zvejnieku motorlaivu sacensībām. Visās četrās motoru klasēs uzvarēja mērsradznieki, kuri tika apbalvoti ar goda rakstiem un naudas balvām. Mērsradznieki ne vien piedalījās sacīkstēs, te bija arī savs deju kolektīvs, kas uzstājās ar priekšnesumiem.

Skaists un saulains ausa 1952. gada augusta otrās nedēļas svētdienas rīts. Klāt bija nu jau tradicionālie Zvejnieku svētki. Ostā no paša rīta iebraukušas laivas viena pēc otras – gan no Rojas, gan Kolkas, Upesgrīvas, Bērziema, Engures, pat no Ventspils. Tik daudz laivu kā Zvejnieku svētkos Mērsraga osta uzņēma tikai vienu reizi gadā.

1954. gadā Zvejnieku svētku rīts sācies ar lietu, kas nepārstāja gandrīz visu dienu. Taču arī tas nav kavējis svētku norisi. Mērsragā bijis daudz viesu – vairāk nekā tūkstoš cilvēku, kas ar lielu interesi noskatījās priekšnesumus un atpūtās jūrmalā. Svētkus atklājis tā laika zvejnieku kolhoza "1. Maijs" priekšsēdētājs Kadiķis, kas cildināja zvejniekus par panākumiem un pasniedza sociālistiskajā sacensībā izcīnīto Sarkano karogu zvejas kuteru brigādei, ko vadījis Zitmanis. Notika arī pirmais Mērsraga zvejas flotes parādes brauciens, kas patiešām bija liels notikums. Pašu pirmo jeb flagmaņkuģi, ko vadīja kapteinis Šteinbergs, lepnī rotāja vējā plīvojošs sociālistiskajā sacensībā izcīnītais Sarkanais karogs.

1957. gadā Zvejnieku svētki Mērsragā bijuši īpaši krāšņi – osta kā piebirusi ar vainagiem greznotiem zvejas kuteriem, laukums kanāla malā uzposts ar meijām un karogiem. Bet, pats svarīgākais, uzcelta estrāde un rinda paviljonu. Tolaik Zvejnieku svētki bija iespēja pateikt zvejniekiem paldies par darbu.



Sešdesmitie

Jau piecdesmito gadu beigās labu laiku pirms Zvejnieku svētkiem avīzēs bija lasāmas gaidāmo svētku afišas, bet sešdesmito gadu sākumā, lai ikvienam būtu iespēja apmeklēt nu jau Padomju zvejnieku svētkus, tika norīkoti īpaši autobusi no Tukuma, kas cilvēkus veda uz Mērsragu.

1965. gadā Mērsrags atkal bija tērpi svētku rotā, lai sagaidītu ne vien apkārtnes viesus, bet arī īpašus sveicējus. Viens no tādiem bija rakstnieks Žanis Grīva. Mērsraga zvejas flotile parādē piedalījās ar 19 izgreznotiem kuģiem, kas, maršam un aplausiem skanot, atstājuši ostu, lai, svētku kulminācijai rimstoties, atkal dotos selgā.

1966. gada 9. jūlijā avīzē "Padomju Karogs" rakstījis, ka Mērsrags jau otro gadu pēc kārtas izraudzīts par republikānisko Zvejnieku svētku centru. Laukums ap tribīni pārvērsts līdz nepazīšanai: ierīkots lielisks skrejceļiņš, dažādi sacensību sektori, gājēju celiņi noklāti ar asfaltu, mainījusies arī kanālā ierīkotā vieta peldēšanas sacensībām. Virs estrādes bijis augstu pacelts lozungs "Mūsu kopējais darbs – mieram", un ikviena apsveicēja runa liecināja, ka tikai pašaizliedzīgo jūras vīru krietnā darba rezultātā ir iegūti lielle lomi, daudzkārt paplašinājusies zvejniecības nozīme tautsaimniecībā, kā arī nopelnīti šādi svētki. Pirmo reizi svētku izskaņā, satumstot īsajai 10. jūlija naktij, debesis Mērsragā plaukušī svētku salūta ziedi, bet 1969. gadā Zvejnieku svētki Mērsragā tika svinēti jau divas dienas – 12. un 13. jūlijā, kad visa lielā zvejas vīru saime pulcējusies uzpostajā stadionā.

Atgriežas Atlantijas varoņi

Tādas dienas kā Zvejnieku svētki savilņoja visu ciemu, bet visi arī gaidīja Atlantijas zvejniekus pēc ilgu mēnešu darba atgriežamies mājās. Vislielākie svētki tie bija zvejnieku sievām

►►► 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

un bērniem. Ļaudis bija uzposušies un meta skatienus uz selgas pusi cerībā tur ko saredzēt, jo nevarēja jau īsti paredzēt, tieši cikos ienāks ilgi gaidītais kuģis. Sagaidīšanas ceremonija bija ieplānota, piemēram, divpadsmitos, bet kuģis varēja ienākt ostā vien trijos.

Ienākot ostā, kuģi sveica zvejniekpuīšu pūtēju orķestris, un uz brīdi varēja pierimt ikdienišķais ostas dzīves ritums. Pat fabrikas sievas varēja pamest saules piekarsētās darba telpas, lai stātos ostmalā un līdzās citiem priecātos par vēl viena kuģa atgriešanos mājās.

Nav nemaz tik grūti iztēloties to satraukumu, ar kādu acis krastā meklējušas savējos, raugoties jau pietautotā kuģa virzienā...

Tikai pēc tam, kad atgriezušos zvejniekus, uzkāpdams uz kuģa, sveicis kolhoza "1. Maijs" priekšsēdētājs Elmārs Krūmiņš, pionieri varējuši skandēt savu apsveikumu, vīri saņēmuši ziedus un pa trapu uz klāja kāpušas zvejnieku sievas un Mērsraga jaunā paaudze. Tie pavisam noteikti bija brīži, kuru dēļ vērts steigties mājās no pašas pasaules malas.

Septiņdesmitie

Ar katru gadu pilnveidotās Zvejnieku svētku tradīcijas un arī pati svētku programma. Kopš septiņdesmit ceturtā gada gods būt pirmajiem svētku gājiena rindās bija zvejniekiem, aiz kuriem soļoja kolhoza zivju apstrādes ceha ļaudis, no kuriem tolaik bija atkarīgs, lai viss jūras sudrabs, ko zvejnieki pārved ostā, pārtaptu gardā produkcijā, ko ar nepacietību gaidīja veikalos. Svētkos pa kanālu ar savu svītu ieradies Neptūns, kas tūlī pēc ierašanās eksaminējis topošos "1. Maija" zvejniekus un ciema sievas, kuras sacentušās tiklu lāpīšanas veiklībā un precizitātē.

Par neatņemamu svētku tradīciju kļuva populāru un tautā mīlētu akteru piedalīšanās. Tautas skatuves mākslinieks Kārlis Sebris Mērsraga Zvejnieku svētkos jau bija kļuvis par savējo, bet 1976. gadā, kad reizē ar Zvejnieku svētkiem savu dibināšanas 30. gadadienu svinēja zvejnieku kolhozs "1. Maijs", svinībās piedalījās



1974. gada Zvejnieku svētki kopā ar Kārlī Sebri. No Silvas Štreinertes foto arhīva.



Zvejnieku svētki Mērsragā septiņdesmito gadu beigās. Svētku tribīne ar skatītājiem. No Eināra Auniņa foto arhīva.



Sešdesmitie gadi. Zvejnieku svētku gājienā iet zvejnieku kolhoza "1. Maijs" konservu ceha kolektīvs ar ceha vadītāju Ilzi Fībigu priekšgalā. No Annas Špankas foto arhīva.

PSRS Tautas skatuves māksliniece Velta Līne.

Astoņdesmitie

Sievas tautas tērpos, stūrmaņi, kapteiņi un mehāniķi jūrnieku formās, mūzika, pilni galdi un prieks – tā izskanēja septiņdesmitie. Jau astoņdesmito gadu sākumā vairāki vietējās zvejas kuģiši gandrīz visu dienu Zvejnieku svētkos pa jūru vizinājuši ļaudis, un braukt gribētāju nekad nesot trūcis. Prieks gan tolaik, gan arī mūsdienās par tādu izklaidi bijis kā

lieliem, tā maziem. Prāta asināšanai Neptūns līcis minēt mīklas par jūru, zivīm un zvejnieku darbarīkiem, bijušas arī pārsteiguma balvas un, protams, svētku uzrunas un koncerts.

Jaunākie laiki

Mainoties situācijai valstī, kad vārds "kolhozs" bija dzirdams aizvien retāk un aizvien biežāk "mantas sadale" un "privatizācija", krasi mainījās arī Zvejnieku svētku norise. Astoņdesmito gadu beigās un deviņdesmitajos gados Zvejnieku svētki nereti jau tika saukti par Jūras svētkiem, bet joprojām Mērsragā ieradās ūdeņu valdnieks Neptūns, skanēja dziesmas, dejas un rotaļas. Notika sacensības – glābšanas riņķa nešana, šautriņu mešana, zābaka mešana, enkura nešana un kas tik vēl. Vakarā – koncerts "Dziesma manai paaudzei" un balle ar grupu "Labvēlīgais tips", tādiem mūziķiem kā Ainars Mielavs, Ufo u.c.

Joprojām ik gadu Mērsragā ir Jūras svētki – citi par citiem košāki, interesantāki. Tiek domāts gan par atbilstoša Neptūna "izvēli", gan mūziku un dančiem, izklaidēm "visām gaumēm", gan par daudz ko citu, bet pagājušo vairs nekas neatgriezīs. Ar tādām pārdomām arī es ikreiz izstaigāju vecā stadiona vietu, kur nobružājušos asfaltu jau sen sedz zāle un sūnas, pa starpām izspraucoties pa kādam garākam stiebram vai pat krūmam. Es tikai iztēloties varu, kas tie tolaik Mērsragā bija par svētkiem.■

Inga Hartika, Mērsraga Informācijas centra vadītāja



Priecīgus Jūras svētkus!

*Sīka reņģe, brētliņa, nāc ar mani spēlēties:
Tu dziļā jūriņā, es ozola laiviņā.
Mūsu stūrmanītim ir sešas laivas jūrmalā.
Dod, Dieviņ, to dienīņu visas sešas pilnas būt!*

Tā savos svētkos dziedāja Kurzemes zvejnieki.

19. gs. beigu un 20. gs. sākuma Kurzemes puses vietējos drukātajos izdevumos lasāms, ka tolaik zvejnieki Liepājas un Ventspils pusē savus svētkus svinēja vairākas reizes gadā – gan ziemā Vastlāvjos pirms lielā gavēņa, gan pavasarī Jūrģos, gan rudenī Mārtiņos. Zvejnieki un viņu sievas svētkiem parasti gatavojās jau iepriekš – brūvēja alu, iepirka degvīnu, kāva teļu, cepa baltmaizi. Naudu svētku rīkošanai izsniedzis stūrmanis, kurš vēlāk zvejas un zivju pārdošanas laikā atskaitīja no zvejniekiem iztērēto summu ar procentiem.

“Mēs esam tauta, kas darbos un sasniegumos pierādījusi drosmi, spēku un izturību.” Ar šādu moto tika iedibinātas Zvejnieku svētku tradīcijas, kas jūrmalciemos turpinās kopš 1936. gada, kad Mazirbes zvejnieki bija nolēmuši svinēt svētkus. Kurā laikā izdevīgāk? Kad zvejniekiem mazāk darba – bula laikā, kad reņģe nenāk krastā. Tad arī zvejas vīri sanāca vienkopus, lai apliecinātu savu spēku un varēšanu, un pateicību jūrai. Bet 1939. gada

2. jūlijā Kolkasragā Zvejnieku svētki ieguva daudz plašāku vērienu. Par notikušajiem jūrnieceības un zvejniecības sabiedrības rīkotajiem Zvejnieku svētkiem, kur galvenā sastāvdaļa ir bijušās sacensības zvejas darbos, Zvejniecības mēnešrakstā Nr. 7 teikts: “Pulcējās zvejnieki no apkārtējās jūrmalas, braucot pa jūru pušķotās motorlaivās, pa zemes ceļu automobiļos, ar zirgiem, kājām. Vistālākie viesi bija Slokas jūrmalas zvejnieki, kas atbrauca ar zivju transporta automašīnu no 150 km attālā Lapmežciema. Saradās ap 1000 skatītāju. To vēl Kolkasrags nebija redzējis.”

1939. gada 20. augustā arī Salacgrīvā notika pirmie Zvejnieku svētki. Mēnesi agrāk pasteidzās kuivižnieki – turpat blakus, Salacgrīvas pievārtē.

Pļerbubulis, ķilkiņa, ķenkis, mānts, tullis, nullenes, svīkstas, skraidulis, ņogas, puļi, ļurba, muņķeris, pļerbunga, glesma, spurgulis, sāmelis, āzenis, vežģeris, saksenis, badenis, mīzis, jadals, īda, luodus, bangulis, ripsna, plieks – šie zivju nosaukumi nu vairs ir tikai vēstures liecības, bet Jūras svētki, ko piekrastes ļaudis aizvien pēc vecas tradīcijas sauc par Zvejnieku svētkiem, kopš 2007. gada ir ierakstīti Latvijas oficiālo svētku dienu sarakstā.

Lai arī šogad visiem priecīgi un izdevušies Jūras/Zvejnieku svētki!

Verpfehlung der Springthage in Naga circa 1650

Das ist die Stadt Naga, die wir vorhin gesehen haben. Sie ist eine große Stadt und
 steht auf einem Hügel. Die Stadt ist sehr schön und hat viele Häuser und
 Kirchen. Die Stadt ist sehr reich und hat viele Schiffe. Die Stadt ist
 sehr schön und hat viele Häuser und Kirchen. Die Stadt ist sehr reich
 und hat viele Schiffe. Die Stadt ist sehr schön und hat viele Häuser
 und Kirchen. Die Stadt ist sehr reich und hat viele Schiffe. Die Stadt
 ist sehr schön und hat viele Häuser und Kirchen. Die Stadt ist sehr
 reich und hat viele Schiffe. Die Stadt ist sehr schön und hat viele
 Häuser und Kirchen. Die Stadt ist sehr reich und hat viele Schiffe.

1484. gada 22. martā netālu no Daugavgrīvas notika kauja starp Livonijas ordeni un Rīgas pilsētu. Ordenis cieta smagus zaudējumus, bet Rīgas ordeņa pils komturis, kas bija Livonijas ordeņa mestra vietnieks un pavēlnieks Rīgas komturejas teritorijā, noslīka, iepriekš vēl mēģinot aizdedzināt ledū iesalušos rīdzinieku kuģus, kuri kaujas lauka tuvumā aiz kādas no salām acīmredzot ziemoja. Tā arī ir pirmā rakstiskā liecība par kuģu ziemošanu ārpus Rīdzenes, kur tolaik bija osta.

15. gadsimtā Rīgas osta jau pilnībā bija pārcēlusies uz Daugavu, Rīdzeni atstājot vien laivu piestātnēm, mazāku kuģu ziemošanai vai kuģu novietošanai militāru konfliktu gadījumos. Taču ar laiku Rīdzene zaudēja arī šo funkciju: tā kā rīdzeniekiem bija paradums tajā bērt dažādus atkritumus, tostarp būvgružus un pat kūsmēslus, upes gultne gadsimtu gaitā arvien sašaurinājās, tāpēc 17. gadsimtā, ceļot pilsētas nocietinājumus, tās augšteci norobežoja zemes vaļņi un Rīdzene kļuva par stāvoša ūdens baseinu, līdz 1860. gadā upe tika pilnībā aizbērta. Tagad vietā, kur reiz bija daļa no upes gultnes, atrodas Rīdzenes iela, bet 15 kilometru garumā no ostas vārtiem Daugavas abos krastos attīstās un strādā Rīgas osta.