



JŪRNIKES

NR. 6 (121) 2020



Laimīgu 2021. gadu!

Latvijas Jūras administrācijas
Kuģošanas drošības departamenta
direktors RAITIS MŪRNIKS:

“Šobrīd pasaules uzmanība ir pievērsta Covid-19 pandēmijai, taču arī citi svarīgi jūrniecības jautājumi nav izzuduši. Aktuāls ir jautājums, kāda būs jūrniecības industrija pēc pandēmijas.”



SUSTAINABLE SHIPPING
FOR A
SUSTAINABLE PLANET
Ilgtspējīga kuģošana
ilgtspējīgai planētai

IMO atkārtoti aicina
starptautisko
sabiedrību un
pasaules valstis
atzīt jūrniekus
par galvenajiem
darbiniekiem

Jūras spēku kapelāns
komandleitnants Dāvids
Šterns: “Cilvēks ļoti vēlas
satikt kādu, kurš viņu sapratīs,
bet katram pašam ir jābūt tam,
kurš mācās saprast otru.”

Latvijas Audžuģimeņu biedrība
gandarīta par sadarbību ar
jūrniecības nozari



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

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 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. Novembris – decembris

4 VIA LATVIA pārstāv transporta nozari forumā
"Transporta nedēļa 2020" Maskavā

Jau septīto gadu LSC jūrniecības studentiem piešķir stipendijas

5 Latvijas Audžuģimeņu biedrība gandarīta par
sadarbību ar jūrniecības nozari

6 Bruņotie spēki noslēdz līgumu par "Imanta" klases kuģu modernizāciju
Pasniegta aizsardzības ministra Goda zīme "Par īpašu
ieguldījumu aizsardzības nozares izaugsmei"

7 Militārajās mācībās "Hod ops" neitralizē Otrā pasaules kara mīnas

JŪRNIKI COVID 19 PANDĒMIJAS GŪSTĀ

7 Gads Covid-19 pandēmijas zīmē

8 Jūrnieku dzīvības mata galā

9 Uzmanību! Cukurslimība!

"The Mission to Seafarers" misija ir rūpēties par
kuģniecības nozares lielāko vērtību – jūrniekiem

10 "Lloyd's Register": "Kuģu apkopes jūtas aizmirstas un pamestas"

12 Kapelānu dienests rūpējas par karavīra dvēseli
Labā uzvarai jānotiek mūsu sirdīs

DROŠĪBA JŪRĀ UN KRASĀ

16 Pandēmija ir jūrniecības galvenais izaicinājums, bet ne vienīgais

22 Kurp ved ar labiem nodomiem bruģēts ceļš?

25 IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 75. Sesija

26 Vai IMO nepieciešams restarts?

28 NBS Jūras spēku Mācību centra lielākais izaicinājums –
modernas materiāltehniskās bāzes uzturēšana

29 Uzlabojas kuģošanas drošība Kategatā un Skagerakā
ASV jūrniecības nozare gaida pārmaiņas

30 Pasaules ziņas un jaunumi

33 Mākslīgais intelekts cīņā ar kontrabandu

34 Publiskota Jūras kravas harta

Pirātu uzbrukumi nemazināsies

36 Ēdēgrāža nākotne sākas šodien

OSTAS

38 Rīgas brīvostā testē inovatīvu IT rīku forumā "5G Techritory"
diskutē par 5G nākotni Eiropā un pasaulē

39 Pieaug kokmateriālu kravu apgrozījums
Statistika

40 Eksploatācijā nodod jahtu ostu Liepājā
"Stena Line" plāno 2021. gadā par 40% palielināt
kravas pārvadājumu kapacitāti

VAĻASPRIEKŠ/ BRĪVBRĪDIS

41 Gan kuģa kapteinim, gan hokeja tiesnesim lēmumi jāpieņem ļoti ātri

43 Peldus no Kolkas bākas līdz krastam

45 Lēciens brīvībā

VĒSTURES LAPPUSES

47 Dzelzceplis un Engures osta



Žurnāls "Jūrnīks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.
Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tālr. 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, Jāņa Medņa, Mārtiņa
Muižnieka, Aizsardzības ministrijas/Gata Diedziņa, Rīgas brīvostas, Liepājas SEZ,

Ventspils brīvostas, WMU, IMO publicitātes, youtube.com AFP, MAERSK, IAP, EPA, flickr foto, ārzemju
preses foto materiāli. Foto no Naura Upenieka personīgā foto arhīva un Agra Liepiņa zīmējumi.

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.

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.



Svarīgi ir mainīt attieksmi un piedzīvot labo

Izdzīvots vēl viens gads, tikai šoreiz tas mūs ir izsitis no ierastā ritma un rutīnas. Vēsturē tas paliks kā gads, kas visu pasauli nolika uz pauzes: slēgtas robežas un avioreisi, aizvērtas skolu, biroju, teātru un vēl daudzu citu namu durvis. Cilvēki pēkšņi bija pārsteigti, cik maz patiesībā ir nepieciešams no ierastā ikdienas daudzuma.

Ir tikai loģiski, ka ikdienas rutīnas darbs pieradina pie domas, ka te nu gan viss jau sen ir zināms un pārbaudīts, ko gan tādu mēs vēl varētu nezināt. Tomēr ārkārtas situācijas parāda, ka pašapmierinātībai nav vietas, ja runa ir par nepieciešamību rīkoties neordināri, un to lieliski apliecina neatkarīgu institūciju veiktie pētījumi. Tā, piemēram, kāds no Dānijas pētījumiem, kurā piedalījās 225 valsts un privātie uzņēmumi, parādīja, ka tikai aptuveni 57% uzņēmumu bija izstrādāts vispārējs ārkārtas rīcības plāns. Turklāt tikai 32% aptaujāto uzņēmumu pēc plānu formālas izstrādāšanas bija tos pilnīgojuši vai apmācījuši personālu rīcībai krīzes situācijā un tās pārvarēšanā. Tikai 35% uzņēmumu regulāri veica krīzes vadības mācības vai testus. Lai arī šis pētījums veikts Dānijā un respondentu skaits nav bijis liels, tomēr, ieskatoties procentos, arī mēs varam izdarīt secinājumus, un tie nevarētu būt visai iepriecinoši: pat ja plāni ir izstrādāti, personāls bieži vien netiek reāli apmācīts un regulāri trenēts. Kas attiecas uz jurniecības sabiedrību, tās reaģēšanas efektivitāti krīzes situācijās vajadzētu vērtēt vēl jo kritiskāk, jo tikai tas vien, ka ir izstrādāts plāns, nevar garantēt adekvātu reaģēšanu ārkārtas situācijā.

Pētnieki gan pauž viedokli, ka biežas mācības krīzes vadības komandai, kā arī treniņi nemazinās krīzes negatīvo ietekmi, tomēr tas, kāda būs rīcība ārkārtas situācijā, palīdzēs samazināt izmaksas, cels uzņēmuma reputāciju un, kas ir pats svarīgākais, glābs cilvēku dzīvības.

Bet kam tad ir jābūt, lai labāk sagatavotos iespējamajiem nākamajiem izaicinājumiem? Analītiķi un padomdevēji uzskata, ka ļoti noderīgi ir mācīties tieši no kļūdām, vai ir bijuši kādi pieņēmumi, kas noveda pie negatīva rezultāta. Ja tā, tad jāizstrādā plāns, kā turpmāk līdzīgas situācijas nepieļaut.

Un tas attiecas uz visiem līmeņiem: politiku, plāniem, procedūrām, lēmumiem, instrukcijām, norādījumiem un vēl daudz cita. Jo plašāka un detalizētāka informācija, jo lielāka pievienotā vērtība sistēmas uzlabošanai. Vārdu sakot, visa pamatā ir zināšanas, plāni, prakse un atkārtošana.

Par rūgtu šodienas mācību un vielu pārdomām nākotnē kalpo visas tās problēmas, kas pandēmijas apstākļos bija saistītas un joprojām turpina būt saistītas ar kuģu apkalpju maiņu. Pat ja apkalpju maiņas procedūras ir bijušas ideāli piemērotas parastajās situācijās, šodien pavisam dabiski rodas jautājums: vai ir arī rezerves plāns, lai nepieciešamības gadījumā to varētu mainīt pat vienas nakts laikā?

Lai arī esam uzlikti uz pauzes un dzīvojam attālināti, pati dzīve jau turpinās, procesi pasaulē un Latvijā procesējas. Covid-19 pandēmija ļoti skaidri ir izgaismojusi globalizācijas ēnas puses, un visi pēkšņi ir aptvēruši, ka bez Ķīnas praktiski nevar izdzīvot, jo pasaules patēriņu saražo Ķīniešu lētā darbaspēka armija. Un tas, kā būtu teicis mūsu premjers, draugi, nav labi! Kuģu apkalpju maiņa, digitalizācija, kiberdrošība, no CO2 izmešiem brīva degviela, attālināta pakalpojumu sniegšana, vispārējā drošība un kuģošanas drošība – tie bija visvairāk apskatītie pasaules jurniecības temati. Bet tepat Latvijā turpinājās kaislības ap lielo ostu pārvaldības modeļa maiņu, vēl joprojām neizieti ir jurniecības izglītības modeļa labirinti un neviens vēl īsti nezina, kā beigsies Ventspils ostas sāga. Katrs aizstāv savas pozīcijas, nu gluži kā ierakumos, tikai žēl, ka novilkta frontes līnija ir Latvijas intereses. Bet visādi citādi savā ikdienā joprojām turpinām būt skrējienā, būt ļoti aizņemti, svarīgi, un katrs pats noņemamies ar savu taisnību. Intervijā "Jurniekam" Jūras spēku kapelāns Dāvids Šterns teica, ka mēs, cilvēki, esam kārdināti būt aizņemības ritenī, bet mūsu ikviena personīgā atbildība pret sevi, pret savu ģimeni un dienestu vispirms ir rūpēties, būt atbildīgam un gādāt par sevi, tai skaitā arī garīgajā jomā, ikvienam piedzīvot labo un mīlēt visus cilvēkus. To Jaunajā gadā jums visiem arī novēlu!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

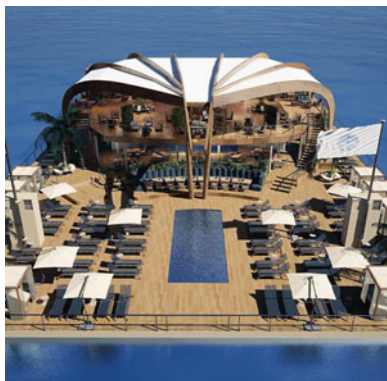
Notikumi. Novembris – decembris

Turpinās ārkārtas stāvoklis

Lai mazinātu Covid-19 infekcijas izplatību Latvijā līdz kontrolējamai robežai, vienlaikus nodrošinot svarīgu valsts funkciju un pakalpojumu nepārtrauktību, valdība vispirms lēma no 9. novembra līdz 6. decembrim valstī izsludināt ārkārtējo situāciju, ko vēlāk pagarināja līdz 2021. gada 11. janvārim. Ministru kabineta rīkojumus pieņem Ministru kabineta un Krīzes vadības padomes kopsēdē, balstoties uz epidemiologu izvērtējumu par Covid-19 infekcijas straujo izplatīšanos valstī, kā arī ņemot vērā pieaugošo veselības nozares pārslogdes risku.

Rīgas ostā pēc franču kompānijas pasūtījuma top ekskluzīvs izklaides peldlīdzeklis

Pēc franču kompānijas "Smart Island Riviera" pasūtījuma uzņēmuma "Latitude Yachts" ražotnē Rīgas ostā top ekskluzīvs kuģa projekts – 1700 kvadrātmetru liela peldoša sala, kuru nākotnē plānots viesu uzņemšanai noenkurot Francijas Rivjērā netālu no Kannām. Uz peldošās salas atradīsies pludmales klubs ar restorānu, bāru un peldbaseinu, un tur vienlaikus varēs uzņemt līdz 400 viesu. Kuģis ir unikāls, tas ir pirmais tik liels šāda veida projekts pasaulē. "Latitude Yachts" Rīgas ostā nodrošina pilnu kuģu un jahtu ražošanas ciklu, sākot no projektēšanas un beidzot ar ražošanu un aprikošanu, kā arī sniedz peldlīdzekļu remonta, modernizācijas



un servisa pakalpojumus. Kompānijai ir sava galdniecība, kas ļauj realizēt klientu vēlmēs arī jahtu un kuģu interjera izveidē. Uzņēmuma galvenā ražotne atrodas ostas teritorijā Sarkandaugavā. Rīgas brīvosta augstas pievienotās vērtības uzņēmumu un ražotņu attīstību ostas teritorijā uzskata par vienu no būtiskiem Rīgas brīvostas attīstību un konkurētspēju stiprinošiem virzieniem.

NBS Jūras spēku Mācību centram jauns komandieris

5. novembrī Nacionālo bruņoto spēku Mācību vadības pavēlniecības Jūras spēku Mācību centra (JSMC) komandiera amatā stājās komandleitinants Kaspars Miežītis, nomainot līdzšinējo centra komandieri komandkapteini Arti Guzlēnu, kurš no bruņotajiem spēkiem atvaļinās rezervē. Jūras spēku Mācību centrs ir viena no Mācību vadības pavēlniecības pakļautībā esošajām militārajām mācību iestādēm. Tas izveidots 1991. gadā kā militāra mācību iestāde jūras robezsargu sagatavošanai. Kopš darbības sākšanas Jūras spēku Mācību centrā veic Nacionālo bruņoto spēku karavīru individuālo apmācību. Jūras spēku Mācību centrā sagatavo labi trenētus, zinošus, motivētus, NATO standartiem un Nacionālo bruņoto spēku kvalifikācijas prasībām atbilstošus Jūras spēku karavīrus.



JSMC specialitāti iegūst un iemaņas vairākās ūdenslidēju specialitātēs papildina karavīri no Lietuvas, Igaunijas un partnervalstīm Azerbaidžānas, Gruzijas un Ukrainas. Arī šogad bija plānots uzņemt Ukrainas armijas karavīrus, taču vīrusa noteiktie ierobežojumi plānus mazliet mainīja. Ja viss veiksies kā cerēts, ukraiņi JS Mācību centrā varētu ierasties 2021. gadā.

Loču mācībās imitē bīstamas situācijas

Novembrī Ventspils ostā notika mācības ostās strādājošo loču kuģu apkalpēm, lai pārliecinātos, ka tās ir gatavas sniegt palīdzību, ja notiktu negadījums. Ventspils brīvostas



flotē ir divi loču kuģi – "Kaija" un "Ronis". Lai gan to galvenais uzdevums ir nogādāt uz ostā ienākošā kuģa loci, kurš palīdz kuģa kapteinim orientēties un manevrēt ostā, dažkārt tie pārvadā arī pasažierus, piemēram, kuģa apkalpes locekļus, kam nepieciešams nokļūt krastā, vai kuģu inspektoru, kam jātiek uz kuģa. Visas šīs darbības notiek gan ostas akvatorijā, gan atklātā jūrā gan mierīgos, gan stipri vējainos apstākļos, kas rada papildu bīstamību, tāpēc komandu sagatavotība ir ļoti būtiska. Darbinieki regulāri papildina zināšanas dažādosursos, bet šādas mācības uz vietas ostā notika pirmo reizi. Nelaimes gadījumi, kādi tiek imitēti mācībās, Ventspils ostā nav notikuši.

Zivsaimniecībā vēl nav apgūti 56 miljoni eiro

Zivsaimniecības nozares vadība aicina aktivāk izmantot ES finansējumu, jo šā gada decembrī vēl nebija apgūti 56 miljoni eiro no pieejamā finansējuma.

“Par laimi 2020. gads nav pēdējais, vēl trīs gadus varēs apgūt šos līdzekļus, un es aicinu nozari to darīt,” zivsaimnieku gadskārtējā konferencē, ko rīkoja Latvijas Lauku konsultāciju un izglītības centrs sadarbībā ar Zemkopības ministriju, situāciju raksturoja Zivsaimniecības departamenta direktors Normunds Riekstiņš.

Lai arī Baltijas jūrā zvejniecība gan apjomu, gan kvotu ziņā ir stabila, sliktā ziņa ir mencu zvejas aizliegums, kas varētu turpināties vēl daudzus gadus, jo mencu krājumi ir ļoti slikti stāvoklī, prognozē N. Riekstiņš. Par zvejas, t. sk. mencu zvejas pagaidu pārtraukšanu kompensācijas izmaksātas 41 zvejas kuģa īpašniekiem un 139 zvejniekiem, to skaitā saistībā ar Covid-19 kompensācijas izmaksātas 17 zvejas kuģu īpašniekiem un 64 zvejniekiem.

Zvejnieki turpina modernizēt zvejas ostas

2020. gadā zvejnieki turpināja modernizēt zvejas ostas un zivju izkraušanas vietas. Līdz šim realizēti 15 projekti, to realizācijas rezultātā iegādāts gan specializētais transports, gan speciālā tehnika, tehnoloģiskās līnijas, izveidotas attīrīšanas iekārtas, veikta molu pagarināšana un citi darbi. Zvejas ostu modernizācijas nauda apgūta gandrīz pilnībā. Savukārt pievienotās vērtības radīšanas pasākumā ir būtisks pārpalikums – ap 9,9 miljoniem eiro, kas, visticamāk, būs jāpārdaļa. Inovāciju pasākumā līdz šim iesniegts neliels projektu skaits – 12, un nozares vadība cer, ka turpmāk būs vairāk pieteikumu, lai varētu ražot konkurētspējīgus produktus.

Tiek ieviesta vienas pieturas aģentūra

Zvejniekus sagaida vairākas pārmaiņas: turpmāk pašvaldība būs kā vienas pieturas aģentūra, kas lems par zvejas licenču jeb atļauju

izsniegšanu. Tāpat turpmāk vairs nebūs jādabojas ar papīra zvejas žurnāliem, viss notiks elektroniski. No 2021. gada 1. janvāra tas attieksies uz jūras piekrastes komerczvejniekiem, bet pašpatērīga zvejā uz elektronisko ziņošanu plānots pāriet no 2023. gada. Nozares vadība cer drīzumā radīt mobilo aplikāciju, lai šo procesu vienkāršotu.

Salacgrīvas osta aktualizē drošības jautājumus

Pēc šķeldas ugunsgrēka Salacgrīvas ostā novada domē tikās pašvaldības vadītājs Dagnis Straubergs, ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais un SIA “Salacgrīvas Nord Termināls” valdes loceklis Andris Bērziņš, lai pārrunātu turpmāko rīcību un iespējami ātrāk uzlabotu situāciju ostā. Kā liecina izmeklēšanas rezultāti, ugunsgrēka iemesls bija sliktas kvalitātes šķelda, kas, sakrāta lielās kaudzēs, karst un rada ugunsdrošību situāciju. Ostas pārvaldnieks atgādināja, ka uzņēmēji ir atbildīgi par drošību un kārtību savu termināļu teritorijā un viņiem ir jābrīdina kravu īpašnieki, ka pie noteikta daudzuma šķeldas tā tiks pārkrauta, lai nekarstu. Izstrādāts konkrēts rīcības plāns, lai reāli tiktu uzlabota drošības situācija ostā un netiktu pieļauts pilsētas piesārņojums.

“Oskars” atgriezies Mērsragā

Atjaunotais zvejniecības simbols – skulptūra “Oskars” – 17. novembrī atgriezās Mērsragā un turpmāk “sargās” kapteiņa Žaņa Gulbja zvejas laivu. Daudzi mērsradznieki atceras, ka “Oskars” stāvēja Mērsragā pie zvejnieku kolhoza “1. Maijs” kantora ēkas jau 1961. gadā. Atrast informāciju par skulptūras autoru diemžēl nav izdevies.



Mūžībā aizgājis Uģis Kalmanis (1956.20.X – 2020.28.XI)

Jūrniecības sabiedrība piedzīvojusi lielu zaudējumu – no mums aizgājis jūrniecības darbinieks, tiesību zinātnu speciālists un burātājs Uģis Kalmanis. Ilgus gadus viņš bija LJS firmas “Hanza” juriskonsults. Aktīvi piedalījies Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopas darbībā. 1989. gadā ar jahtu “Bravo” piedalījās filmas “Tvaikoņa “Faulbaums” bojāeja” uzņemšanā un 1990. gadā admirāļa Teodora Spādes pārapbedīšanas ekspedīcijā uz Temirtau. Tāpat Uģis Kalmanis bija kaislīgs burātājs, no 1998. gada ar jahtu „Spaniel” piedalījās regatē “The Tall Ships Races”, un, pateicoties tieši Uģim Kalmanim, šī vērienīgā regate divas reizes – 2003. un 2013. gadā – ienāca arī Rīgas ostā. Uģis bija ne tikai profesionāls jurists, aizrautīgs burātājs, bet arī lielisks aprakstnieks, jo visu piedzīvoto, burājot jūrās un piedaloties regatēs, interesanti aprakstīja un dokumentēja “Latvijas jūrniecības gadagrāmatā”, kuras autors bija kopš pirmās grāmatas.

Lai Uģim Kalmanim vējš burās arī viņa mūžības burājumos. ■



VIA LATVIA pārstāv transporta nozari forumā “Transporta nedēļa 2020” Maskavā

No 2020. gada 18. līdz 20. novembrim Latvijas transporta nozare piedalījās Maskavā notiekošajā Krievijas transporta nozares nozīmīgākajā ikgadējā pasākumā “Transporta nedēļa 2020”, kura ietvaros notika transporta nozares izstāde un forums. Latviju ar vienotu zīmolu VIA LATVIA šajā forumā pārstāvēja Rīgas brīvosta, Liepājas SEZ, Ventspils brīvosta, VAS “Latvijas dzelzceļš”, starptautiskā lidosta “Rīga” un VAS “Latvijas pasts”, bet Latvijas stendā transporta nozari pārstāvēja Satiksmes



ministrijas transporta atašejs Krievijas Federācijā Anna Bacanova un VAS “Latvijas dzelzceļš” pārstāvniece Maskavā vadītājs Andrejs Bite. Visu izstādes laiku VIA LATVIA

uzņēmumu pārstāvji interesentiem nodrošināja detalizētu informāciju tiešsaistes formātā.

Akcentējot transporta nozares nozīmīgo lomu mobilitātes nodrošināšanā Covid-19 pandēmijas laikā, “Transporta nedēļas 2020” pasākumi norisinājās klātienē. Izstādē piedalījās vairāk nekā 100 dalībnieku, tai skaitā Krievijas federālās aģentūras, valsts korporācijas, privātā biznesa kompānijas, kā arī ārvalstu kompānijas un citas ar transporta jomu saistītas organizācijas. ■

Jau septīto gadu LSC jūrnieceības studentiem piešķir stipendijas



Atbalstot jūrnieceības nozares attīstību Latvijā un jaunu speciālistu izaugsmi, SIA LSC sadarbībā ar nodibinājumu “Vītoli fonds” un Latvijas Jūrnieceības izglītības un pētnieceības attīstības fondu piešķir jūrnieceības studentiem stipendijas 19 tūkstošu eiro apmērā. Neskatoties uz Covid-19 pandēmijas izraisītajiem apstākļiem, uzņēmums turpina piešķirt stipendijas, un šoreiz tie būs 16 studenti, kuri sešu mēnešu laikā – no 2021. gada 1. janvāra līdz 30. jūnijam – ik mēnesi saņems 200 eiro lielu stipendiju. Stipendiju konkursā varēja pieteikties tie Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrnieceības koledžas studenti, kuri izgājuši jūras praksi uz LSC tehniskajā pārvaldībā esošajiem kuģiem, un, to piešķirot, tika vērtētas pretendenta kompetences, prasmes un motivācija, bet vērtējuma lielāko daļu veidoja jūras prakses novērtējums.

“Jau sešus gadus esam atbalstījuši jaunos jūrniecekus. LSC ir lepnī, ka

arī šogad turpina sniegt atbalstu jūrnieceībā un kuģniecībā ieinteresētu jauniešu izglītošanā, atbalstot viņus ikdienas un mācību gaitās. Liels prieks, ka jūrnieceības nozarē ir aizvien jauni un entuziasma pilni jaunieši, kuri veido paaudžu pārmantojamību, kopjot senas un stabilas tradīcijas,” norāda SIA LSC valdes priekšsēdētājs Vladimirs Egers. ■



Kuģa “Kandava” kapteinis Andrejs Jakubovs sveic Indru Anniju Cekulu ar LSC stipendijas iegūšanu.

Kapteinis Normunds Vilkaušs pasniedz LSC stipendiju.



Latvijas Audžuģimeņu biedrība gandarīta par sadarbību ar jūrniecības nozari

Latvijas Audžuģimeņu biedrība 2020. gada augustā atskatījās uz 20 pastāvēšanas gadiem. Lai gan joprojām ir saglabāts šis nosaukums, tagad divas trešdaļas biedru ir aizbildņi. Biedrība aktīvi aizstāv tieši aizbildņu intereses, jo aizbildņi salīdzinājumā ar audžuģimenēm saņem no valsts un pašvaldības ievērojami mazāku finansiālo un psihoemocionālo atbalstu.

Divdesmit gados atbalsts sniegts vairāk nekā 300 ģimenēm, biedrības pastāvēšanas laikā izaugusi vesela jaunā paaudze. Ģimenes ir saņēmušas humāno palīdzību, pārtiku, piedalījušās Jaungada un Lieldienu pasākumos, daļai biedrībā bijušo jauniešu ir bijusi iespēja piedalīties starptautiskos jauniešu apmaiņas projektos. Un svarīgākais – ģimenēm ir bijusi vieta, kur satikties un pārrunāt savas problēmas.

Biedrības vadītāja kopš dibināšanas ir Ilze Golvere, un viņa ir īpaši gandarīta, ka nu jau daudzus gadus izveidojusies laba sadarbība un draudzība ar Latvijas Jūras administrāciju. Hidrogrāfijas dienā audžuģimenes tiek vizinātas ar kādu no hidrogrāfu kuģiem, Jūras administrācijas ļaids ar lielu mīlestību svētkos apdāvina audžubērņus. "Pateicoties Sarmas Kočānes un Roberta Gailīša aktīvajam darbam, Latvijas Audžuģimeņu biedrībai izveidojusies laba sadarbība arī ar Latvijas Jūrniecības savienību. Ziemassvētkos audžubērni saņem dāvanas, tika sarīkota ekskursija uz Ainažu jūrskolas muzeju, lai bērni labāk iepazītu Latvijas jūrniecības vēsturi," stāsta Ilze. "Es ļoti priecājos par šādu sadarbību."

JA darbinieki sagādā dāvanas audžubērņiem

Arī šogad Ziemassvētku gaidīšanas laikā Latvijas Jūras administrācijas darbinieki nu jau tradicionāli piedalījās labdarības akcijā, sagādājot dāvanas bērniem no audžuģimenēm. Kopīgiem spēkiem sarūpētas dāvanas vairāk nekā 60 audžubērņiem – spēles, rotaļlietas, sporta piederumi, grāmatas, saldumi. Vairāki JA



darbinieki ieskaitījuši naudu Latvijas Audžuģimeņu biedrības (LAB) kontā.

Jau otro gadu JA iniciatīvu atbalsta Latvijas Jūrniecības savienība un "International Maritime Sports Community", iesaistot arī citus nozares uzņēmumus. Akcijas laikā sarūpētas dāvanas vairākiem simtiem audžubērņu. Gaidot Ziemassvētkus, LJS savā mājas lapā izveidoja Adventes kalendāru, kur no 1. līdz

24. decembrim katru dienu sagaidīja kāds pārsteigums – apsveikums, video sveiciens, pasaka vai dziesma.

"Šogad Ziemassvētku svinēšana Covid-19 pandēmijas dēļ nevar notikt kuplā pulkā, tomēr nekāds ārkārtas stāvoklis nevar atcelt bērniem prieku un ticību Ziemassvētku brīnumam, tāpēc dāvanaiņas un saldumi sasniegs katru bērnu individuāli. Tāpat vēlāmies gandrīz 200 ģimenes iepriecināt ar pārtikas groziņiem, tāpēc lūdzam ikvienu iesaistīties un atbalstīt mūsu akciju un ļoti gaidām uzņēmumus vai individuālus ziedotājus, katru pēc spējām, sagādāt nedaudz prieka Ziemassvētkos audžubērņiem un audžuģimenēm," aicina Ilze Golvere.

Protams, audžuģimenēm visvairāk nepieciešams finansiālais atbalsts, lai varētu rīkot dažādas nometnes bērniem un jauniešiem, kā arī sniegt cita veida palīdzību. Ziemassvētku brīnums nebeidzas 24. decembra vakarā, tāpēc, ja ir iespēja ziedot, mantiskos ziedojumus lūgts nogādāt līdz LAB birojam Rīgā, Pērnavas ielā 62, trešajā stāvā, iepriekš sazinoties ar biedrības vadītāju Ilzi Golveri pa tālruni 26004103, bet finansiālu atbalstu lūgts ieskaitīt biedrības kontā, konta nr. LV79PARX0000233751014, ar norādi „Ziemassvētku eņģeļi”.

LAB vadītāja Ilze Golvere audžubērņu un audžuģimeņu vārdā izsaka pateicību ikvienam, kurš iesaistījās svētku sarūpēšanā bērniem. Viņa uzsver, ka sadarbība ar jūrniecības nozares uzņēmumiem un cilvēkiem biedrībai ir ļoti svarīga, ne tikai saņemot materiālo atbalstu un dāvanas bērniem, bet arī organizējot kopīgus pasākumus, kas bērniem no audžuģimenēm dod iespēju iepazīt un uz zināt daudz jauna. ■

Bruņotie spēki noslēdz līgumu par "Imanta" klases kuģu modernizāciju

Nacionālie bruņotie spēki parakstījuši līgumu ar Francijas uzņēmumu "ECA group" par Jūras spēku "Imanta" klases kuģu pretmīnu sistēmas modernizāciju.

Līgums paredz trīs Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras "Imanta" klases mīnu meklētāju modernizāciju, tostarp ietverot komandvadības sistēmu un kuģa vadīšanas elementu moduļa, mīnu meklēšanas zemūdens aparātu, mīnu identificēšanas un neitralizēšanas sistēmu modernizāciju,

rezerves daļu piegādi un personāla apmācību. Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Kaspars Zelčs: "'Imanta' klases mīnu kuģu modernizācijas projekts ir ļoti nozīmīgs ieguldījums Jūras spēku attīstībā, kas cels mūsu spējas jaunā līmenī, atbilstoši jaunākajām tendencēm un tehnoloģijām mīnu meklēšanā un iznīcināšanā. Trīs kuģos tiks integrētas jaunākās Francijas uzņēmuma "ECA group" tehnoloģijas, kas ļaus veikt mīnu attālinātu meklēšanu, pašam kuģim neejot mīnu laukā.

Manuprāt, šis ir loģisks solis Jūras spēku attīstībā, jo mūsdienās tehnoloģijas mainās un arī mums jāmainās laikam līdzīgi. Šis ir arī lielākais uz attīstību virzītais iepirkums, ko Jūras spēki veikuši pēdējos gados".

Modernizācijas projekta kopējās izmaksas ir vairāk nekā 20 miljoni eiro, un daļa darbu tiks veikta Latvijā, piesaistot apakšuzņēmumus no Latvijas – SIA "Belss", SIA "RK Metāls", "Scan-Plast Latvia" LSEZ SIA un SIA "Axon Cable".■

Pasniegta aizsardzības ministra Goda zīme "Par īpašu ieguldījumu aizsardzības nozares izaugsmē"

Aizsardzības ministrs Artis Pabriks pieciem Nacionālo bruņoto spēku pārstāvjiem pirmo reizi pasniedzis jaundibināto aizsardzības ministra Goda zīmi "Par īpašu ieguldījumu aizsardzības nozares izaugsmē", kas reprezentē gan sasniegto aizsardzības nozarē, gan izvirzītās nākotnes attīstības idejas.

Savā uzrunā ministrs sacīja, ka apbalvojuma saņēmējus izraudzījušies īpaša komisija. Tā novērtējusi apbalvojuma saņēmēju "par spēju savienot tradīciju pamatus, uz kuriem balstās Nacionālie bruņotie spēki, ar perspektīvu nākotnē".

Pēc ministra teiktā, nākamajos gados šo apbalvojumu noteikti saņems arī citi Nacionālo bruņoto spēku pārstāvji, taču tas nebūs masveidīgs. "Apbalvojuma dizains ir saule [...] Tā jau 100 gadus ir mūsu heraldikā. [...] Tas ir spēcīgs simbols. Es ceru, ka jums būs prieks un gods par šo apbalvojumu, kā arī gods to valkāt," piebilda A. Pabriks.

Svinīgajā apbalvojuma pasniegšanas ceremonijā bruņoto spēku pārstāvjus



sveica Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālleitnants Leonīds Kalniņš, kurš atzina, ka visi Goda zīmes saņēmēji ir snieguši izcilu ieguldījumu Nacionālo bruņoto spēku izaugsmē.

"Jo vairāk jūs ar savu pozitīvo rīcību vairošiet piemērus, kā rīkoties padotajiem, jo stiprāku jūs padarīsiet mūsu tautas stiprības ozolu," sacīja ģenerālleitnants L. Kalniņš.

Jūras spēku galvenajam bocmanim Jānim Strazdiņam aizsardzības ministra Goda zīme piešķirta par ieguldījumu Jūras spēku instruktoru sistēmas izaugsmē. Galvenais bocmanis

devis personīgu ieguldījumu, veidojot un veicinot starptautisko jūras spēku sadarbību. Kā sarunā ar portālu "Sargs.lv" atzina J. Strazdiņš, šāda līmeņa apbalvojums viņam piešķirts pirmo reizi.

"Turpmākajā dienestā man izvirzītie mērķi jātur tikpat augsti un tikpat ambiciozi. Ja tā notiek, tad rezultāti būs. Arī šoreiz, izrādās, par veikto darbu esmu novērtēts," viņš sacīja.■

UZZIŅAI

Aizsardzības ministra apbalvojums Goda zīme "Par īpašu ieguldījumu aizsardzības nozares izaugsmē" dibināts, atzīmējot Latvijas armijas 100. gadskārtu. Apbalvojuma dizaina autors ir mākslinieks Ivars Drulle. Dizaina pamatā ir mākslinieka Anša Čiruļa uzlecošās saules motīvs, kas datēts ar 1917. gadu. I. Drulle iedvesmojies no strēlnieku vienību karogos un mākslinieka A. Čiruļa valsts ģerboņa skicēs attēlotās uzlecošās saules motīva. I. Drulles darbā ietverta doma, ka latvju saule nekad nenorietēs.



Militārajās mācībās “Hod ops” neutralizē Otrā pasaules kara mīnas

No 4. līdz 6. novembrim Irbes jūras šaurumā notika NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) militārās mācības “Hod ops”.

Militāro mācību “Hod ops” (*Historical Ordnance Disposal Operation*) galvenais uzdevums ir atrast un neitralizēt Pirmā un Otrā pasaules kara laika atstātos sprādzienbīstamos priekšmetus Irbes jūras šaurumā, lai uzlabotu kuģošanas drošību Baltijas jūrā, kā arī pilnveidotu SNMCMG1 sastāvā esošo kuģu iemaņas mīnu neitralizēšanas operācijās.

Mācībās piedalījās SNMCMG1 kuģi – Lietuvas flagmanis N42 “Jotvingis”, Latvijas mīnu kuģis M-04 “Imanta”, Igaunijas mīnu kuģis M313 “Admiral Cowan”, Nīderlandes mīnu kuģis M860 “Schiedam”, Beļģijas mīnu kuģis M917 “Crocus” un Vācijas mīnu kuģis M1062 “Sulzbach Rosenberg”.

No 7. līdz 9. novembrim SNMCMG1 kuģi uzturējās Ventspils ostā, lai veiktu apgādi. Ostas vizītes laikā tika ievērotas visas Covid-19 izplatības ierobežošanai noteiktās drošības prasības.

Mīnu kuģis M-04 “Imanta” 29. augustā pievienojās SNMCMG1 starptautiskajās militārajās pretmīnu karadarbības mācībās “Sandy Coast 2020”, kas notika Beļģijas teritoriālajos ūdeņos. Dežūras aktīvā fāze Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā ilgs līdz šā gada decembrim. Mīnu kuģis M-04 “Imanta” dežūru SNMCMG1 veic tā komandiera komandleitonanta Jurija Andrejeva vadībā.

SNMCMG1 ir viena no četrām NATO pastāvīgajām jūras spēku grupām. NATO pastāvīgās jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām alianses jūras komponentes daudznacionālajām vienībām, kas izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā.

Gads Covid-19 pandēmijas zīmē

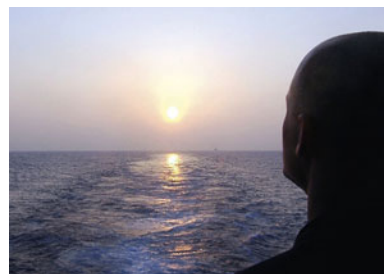
Problēma nr. 1 – jūrnieku darbs pandēmijas apstākļos

Jūrnieki ir krīzes upuri. Pasaules valstu noteiktie pārvietošanās un cita veida ierobežojumi ir likuši desmitiem tūkstošiem cilvēku palikt savās darba vietās uz kuģiem vai nav ļāvuši pievienoties savām apkalpēm. Daudzi jūrnieki ir piedzīvojuši negodīgu attieksmi no kuģu īpašnieku puses: ir neskaitāmi daudz gadījumu, kad darba devēji vienpusēji pagarina jūrnieku darba līgumus vai arī tos nemaz nenošlēdz, tāpat bijis ne mazums gadījumu, kad jūrnieks, atrodoties 14 dienu obligātajā karantinā, nesāņem algu. Tā ir vesela problēmu jūra, kas jau tā saspringtajam darbam jūrā rada vēl papildu spriedzi.

Lai palīdzētu risināt jūrnieku problēmas, IMO izveidoja jūrnieku krīzes rīcības grupu (*Seafarer Crisis Action Team*, SCAT) un, strādājot kopā ar citām organizācijām, piemēram, Starptautisko Darba organizāciju (ILO), Starptautisko Transporta darbinieku federāciju (ITF) un Starptautisko Kuģniecības kameru (ICS), risina īpaši saspringtas situācijas. Kopš krīzes sākuma šī komanda strādā diennaktis režīmā, sazinoties ar valstu valdībām, nevalstiskajām organizācijām, arodbiedrību vai attiecīgo asociāciju pārstāvjiem, lai rastu risinājumus.

IMO atkārtoti aicina starptautisko sabiedrību un pasaules valstis atzīt jūrniekus par galvenajiem darbiniekiem

Vairāk nekā 80% no pasaules tirdzniecības kravu apjoma pārvadā jūras transports, un šos pārvadājumus nodrošina vairāk nekā divi miljoni jūrnieku. IMO ziņo, ka 2020. gada beigās ir apgrūtināta kuģu apkalpju maiņa: aptuveni 400 tūkstoši jūrnieku gaida krastā, lai pievienotos savam kuģim, un tikpat



jūrnieku pēc kontrakta beigām nevar atgriezties mājās. IMO ar apkartraktu Nr.4204 ir publicējusi visaptverošu informāciju un izstrādājusi noteikumus un vadlīnijas kuģniecības nozarei un dalībvalstu valdībām, lai atvieglotu drošu apkalpju maiņas procesu.

“Jūrnieki nevar bezgalīgi uzturēties jūrā,” savu viedokli pauda IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims. “Ja visdrīzākajā laikā apkalpju maiņas krīze netiks atrisināta, kuģi saskaņā ar IMO noteikumiem un pamatnostādņēm vairs nedrīkstēs veikt pārvadājumus, un tas vēl vairāk saasinās Covid-19 pandēmijas ietekmi uz pasaules ekonomiku, jo jūras kravu pārvadājumi ir ārkārtīgi būtiska pasaules ekonomikas sastāvdaļa.”

IMO ģenerālsekretārs arī uzsvēra, ka ekipāžu maiņas krīzes atrisināšanai ir pieciešama visu pasaules valstu valdību iesaistīšanās, atkārtoti aicināja visas dalībvalstis pasludināt jūrniekus par galvenajiem darbiniekiem un izpildīt IMO apstiprinātos protokolus, kas paredz nodrošināt apkalpju drošu maiņu. Viņš norādīja, cik svarīgi ir likvidēt visa veida šķēršļus, piemēram, vīzu un ceļošanas ierobežojumus, nodrošināt jūrniekiem piekļuvi medicīniskajai aprūpei un ārstniecības iestādēm krastā, kad tas ir nepieciešams. Lai gan daudzas valstis ir daudz darījušas, lai jautu nomainīt kuģu apkalpes, joprojām tas ir nepietiekami, jo panāktais progress atpaliek no reālajām vajadzībām – neaptver to kuģu skaitu, kam vitāli nepieciešama apkalpes maiņa.

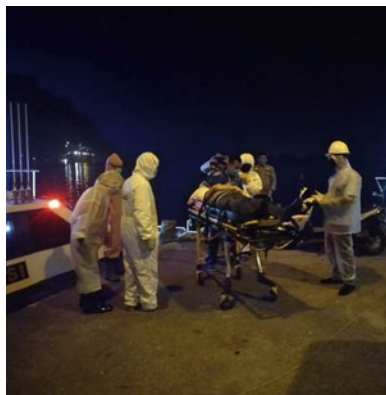
Jūrnieku dzīvības mata galā

Covid-19 pandēmijas dēļ jūrnieku veselība ir bijusi apdraudēta, jo daudzi nav varējuši laikus saņemt nepieciešamo medicīnisko palīdzību. Jūrnieki uzzina par savu kolēģu piedzīvoto, par negatīvo pieredzi, un tas rada nopietnas bažas, vai brīdī, kad tas būs nepieciešams Covid-19 saslimšanas gadījumā vai citu slimību dēļ, viņi saņems nepieciešamo medicīnisko palīdzību un aprūpi. Jūrnieki uztraucas par savu veselību un dzīvību, un situāciju vēl jo sarežģītāku dara tas, ka daudziem jūrniekiem ir nopietnas grūtības saņemt pat atkārtotas receptes tiem medikamentiem, ko viņi lieto dažādu veselības problēmu dēļ.

2020. gada 14. maijā bija ārkārtas situācija uz kravas kuģa, kas stāvēja uz enkura. Kapteiņa vecākais palīgs cieta milzīgas sāpes, jo pietūkums no smaganām izplatījās uz sejas kreiso pusi un kakla daļu. Kuģa kapteinis un kuģa fraktētājs jau piecas dienas neveiksmīgi bija lūguši ārsta palīdzību uz kuģa, taču ostas varas iestādes lūgumu noraidīja, aizbaidinoties ar Covid-19 sakarā ieviestajiem ierobežojumiem. Video konsultācijas laikā ārsts apstiprināja, ka cilvēkam steidzami nepieciešama operācija, jo bija ļoti augsts sepses risks, piedevām jūrnieka veselība ar katru dienu pasliktinājās, viņš bija ļoti vājš un nevarēja vairs kustēties. Arī pēc videokonsultācijas kapteiņa mēģinājumi panākt medicīnisko evakuāciju beidzās nesekmīgi. Ostas vadība atteicās ļaut jūrniekam nokāpt no kuģa, lai saņemtu tik nepieciešamo neatliekamo medicīnisko palīdzību, pamatojot aizliegumu ar 14 dienu karantīnas prasībām un to, ka jūrnieka uzņemšanai nav pieejama karantīnas viesnīca.

Visa kuģa apkalpe un kapteinis bija noraizējušies par jūrnieka dzīvību. Tad kapteinis nolēma ziņot un lūgt palīdzību IMO Jūrnieku krīzes rīcības grupai (SCAT). "Ir ļoti grūti saprast, ka cilvēka dzīvībai tik bīstamā situācijā nav vajadzīgā atbalsta viņa glābšanai," kapteinis rakstīja SCAT nosūtītajā ziņojumā.

SCAT sadarbībā ar ICS un ITF nekavējoties sazinājās ar ostas atbildīgajām amatpersonām, ar kurām risinājās ilgus un spraigas diskusijas, tomēr sarunas beidzās veiksmīgi un jau dienu vēlāk SCAT saņēma apstiprinājumu, ka jūrniekam ir atļauts pamest kuģi un viņš tiek pārvietots uz viesnīcu Covid-19 testa



veikšanai. Pēc negatīva testa rezultāta saņemšanas jūrnieku nogādāja slimnīcā, kur steidzami tika veikta operācija. Šoreiz jūrnieka dzīvība bija glābta.

Kad 45 gadus vecajam krievu jūrniekam, kurš strādāja uz liela kravas kuģa, parādījās insulta pazīmes, par to vispirms ziņoja kuģa kapteinim. Nākamajā dienā jūrnieka veselības stāvoklis pasliktinājās, viņam bija runas grūtības, sāpes kreisajā pusē, kreisā roka un kāja bija praktiski paralizētas. Kapteinis rīkojās ātri. Atālinātas medicīniskās palīdzības

sniedzējs "Global Voyager Assistance" apstiprināja insulta diagnozi. Kuģis atradās vairāk nekā 220 jūdžu attālumā no tuvākās ostas, piedevām ostas vadība noraidīja lūgumu par neatliekamo medicīnisko palīdzību, pamatojoties uz spēkā esošajiem Covid-19 ierobežojumiem. Neskatoties uz kuģa kapteiņa, jūrnieka nacionālās arodbiedrības un karoga valsts atkārtotiem pieprasījumiem, kuģim atteica ieiešanu ostā. Tad ostas vadība savu lēmumu mainīja un deva apstiprinājumu kuģa iebraukšanai ostā, bet sešas stundas pirms kuģa pienākšanas kapteinim tika ieteikts mainīt kursu un doties uz citu ostu citā valstī, kas atradās vairāk nekā 600 jūdžu attālumā.

Pulkstenis tikšķēja. Kapteinis vēlreiz lūdza un uzstāja nodrošināt jūrnieka medicīnisko evakuāciju, taču varas iestādes, tai skaitā imigrācijas dienests un vietējā Covid-19 darba grupa, lūgumu atkal noraidīja spēkā esošo ierobežojumu dēļ.

Kapteinis par to paziņoja Starptautiskajai Transporta darbinieku federācijai (ITF), kas aicināja IMO un ILO steidzami iejaukties valdības līmenī, lai nodrošinātu starptautisko konvenciju ievērošanu un jūrnieks nekavējoties varētu saņemt medicīnisko palīdzību, no kuras bija atkarīga viņa dzīvība. Visu iesaistīto institūciju darbības rezultātā medicīniskā evakuācija beidzot tika atļauta un ūdens policijas kuģis evakuēja jūrnieku. Bija vajadzīgas vairāk nekā 48 stundas, lai jūrnieks varētu saņemt nepieciešamo medicīnisko palīdzību, kas nebūtu bijis iespējams bez augsta līmeņa amatpersonu iesaistišanās, un to jau varētu vērtēt kā absurdu un nepieņemamu situāciju. ■

Uzmanību! Cukurslimība!

Diabēts ir slepkava. Tas ir viens no 10 galvenajiem nāves cēloņiem pasaulē: ik pēc 8 sekundēm mirst kāds diabēta slimnieks. 2019. gadā tika ziņots, ka 4,2 miljoni cilvēku miruši no diabēta, gandrīz puse no tiem, nenasniedzot 60 gadu vecumu. Tiek lēsts, ka līdz 2030. gadam vienam no desmit pieaugušajiem, tas ir, 578 miljoniem cilvēku, tiks diagnosticēts diabēts.

Jūrnieki nav izņēmums, arī viņi slimo ar cukura diabētu, tāpēc šīs slimības ārstēšana un uzraudzība tad, kad jūrnieki atrodas uz kuģa, ir ārkārtīgi svarīga. Diemžēl ir bijuši gadījumi, kad diabēts izraisījis ārkārtas medicīnisko situāciju jūrā, jo ar to sirgstošais jūrnieks nav pienācīgi kontrolējis slimības gaitu. Ir gadījumi, kad bijusi nepieciešama medicīniskā palīdzība vai evakuācija uz slimnīcu, bet ir arī letāli gadījumi. Tieši tāpēc mediķi atgādina, ka ikvienam ir ļoti svarīgi sekot savam cukura līmenim asinīs, un šajā ziņā labs palīgs ir glikometrs. Speciālisti iesaka katram diabēta slimniekam turēt pa rokai glikometru, bet ideālā variantā ar tiem būtu jāaprīko katrs kuģis, lai

vajadzības gadījumā ikvienam cilvēkam varētu noteikt cukura līmeni asinīs pat tad, ja viņš nav diabētiķis, bet, piemēram, ir nepieciešama pirmā palīdzība. Jāatceras, ka cukura līmenis asinīs nedrīkstētu pārsniegt sešus procentus. Stabils un pareizs vidējais glikozes līmenis asinīs var apliecināt, ka jūrnieks labi kontrolē savu slimības gaitu. Pārbaudes, kas nosaka cukura līmeni asinīs, noteikti ir iekļaujamas jūrnieku medicīniskajā pārbaudē.

Covid-19 pandēmija radījusi jaunus izaicinājumus un neatbildētus jautājumus. Daudzi diabēta slimnieki, tas attiecas arī uz jūrniekiem, ir satraukti, jo tiek stāstīts, ka diabēta slimniekiem ir lielāks risks iegūt

nopietnas komplikācijas Covid-19 saslimšanas gadījumā. Par laimi ne visiem diabēta slimniekiem ir vienāds risks līmenis, atveseļošanās ir daudz vienkārša, ja diabēts ir bijis kontrolēts un ārstēts. Tāpat ir svarīgi, lai ar diabētu slimojošie jūrnieki pareizi pārvaldītu savu veselības stāvokli, bet kuģu īpašnieku uzdevums, jo īpaši Covid-19 izplatības laikā, ir darīt visu iespējamo, lai jūrnieki nebaidītos ziņot par savu veselības stāvokli un simptomiem pat tad, ja tie ir viegli.

Starptautiskā Kuģniecības kamera publicējusi ļoti noderīgas vadlīnijas kuģu operatoriem jūrnieku veselības aizsardzībai saistībā ar koronavīrusu, ko iesaka ievērot kuģu īpašniekiem. ■

“The Mission to Seafarers” misija ir rūpēties par kuģniecības nozares lielāko vērtību – jūrniekiem

“The Mission to Seafarers” jautā: “Jūs esat viens no 1,5 miljoniem jūrnieku, kas strādā pasaules jūrās un okeānos, varbūt esat kāds no viņu tuviniekiem, un kādam no jums ir nepieciešama palīdzība? Atcerieties, ka Jūrnieku misija jau kopš 19. gadsimta 365 dienas gadā sniedz atbalstu ikvienam, kurš strādā šajā nozarē, neatkarīgi no tautības, dzimuma vai reliģijas. Kapelānu, darbinieku un brīvprātīgo tīkls var palīdzēt jebkuru problēmu risināšanā neatkarīgi no tā, vai jums nepieciešams emocionāls, praktisks vai garīgs atbalsts.”

Covid-19 pandēmija ir mainījusi pasauli. Pēc Pasaules Veselības organizācijas aptaujas datiem katrs ceturtais cilvēks pasaulē meklē palīdzību ievainotas garīgās veselības dēļ, un jūrnieki nav izņēmums.

“Parasti mūsu kapelāni visās pasaulēs ostās satiek vairāk nekā tūkstoš

jūrnieku dienā, un mēs zinām, ka šis ir īpaši satraucošs laiks daudziem no jums. Lai gan dažādu ierobežojumu dēļ nevaram tikties klātienē, joprojām esam kopā ar jums,” jūrniekus un viņu ģimenes uzrunā “The Mission to Seafarers” vadītāja Sandra Velša. “Lai gan lieliski saprotam, ka sarunas un tikšanās ar kapelāniem digitālajās platformās nekad neaizstās sarunas klātienē, tomēr arī šajās attālinātajās sarunās jūrnieki jebkurā diennakts laikā no kapelāniem var saņemt mierinājuma vārdus un atbalstu. Tāpat Jūrnieku misija turpina



Tā kā Covid-19 pandēmijas dēļ nav iespējams jūrniekiem sniegt atbalstu klātienē, “The Mission to Seafarers” sadarbībā ar Starptautisko Kristīgo jūrnieku organizāciju (ICMA) ir uzsākusi digitālu atbalsta pakalpojumu jūrniekiem un viņu ģimenēm.

apzināt to, kāds atbalsts jūrniekiem ir visvairāk vajadzīgs šajā izaicinājumā pilnajā laikā.”

“Šis laiks ir īsts mūsu garīgās veselības pārbaudījums, kad uz visu, ko darām, raugāmies ar aizdomām un bailēm. Šī ir neparasta pieredze, bet šis ir arī ļoti piemērots laiks, lai mēs sevi labāk iepazītu un saprastu, kā varam pārvarēt bailes. Ir daudz gudrības, ko varam smelties garīgajās tradīcijās, kuras, manuprāt, var atrast šādā laikā. Mēs visi viens otram varam būt atbalsts un palīdzēt mierināt satrauktos prātus. Vienkārši pavaicāsim viens otram un katrs pats sev: kas ir tas, kas piešķir manai dzīvei jēgu?” Tā jūrniekus uzrunā ASV Jūras spēku kapelāns Deivids Dželtēmds.

Lai piekļūtu jaunajai kapelānu platformai, lūdzu, izmantojiet šīs saites: <https://www.missiontoseafarers.org/contact-a-chaplain> un www.icma.as ■

“Lloyd’s Register”: “Kuģu apkalpes jūtas aizmirstas un pamestas”

“Lloyd’s Register” (LR) 2020. gada vasarā sāka un septembrī pabeidza plaša mēroga pētījumu jūrniecības nozarē, lai noskaidrotu patieso situāciju, kas kalpotu par pamatu lēmumu pieņemšanai un stratēģijas izstrādei nākotnē. Veiktā aptauja par jūrnieku labklājību Covid-19 laikā atklāja, ka jūrnieki jūtas aizmirsti un pamesti. Tā nav iepriecinoša ziņa, īpaši jau tāpēc, ka gan Covid-19, gan apkalpju maiņas krīze turpinās.

Saskaņā ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) datiem 2020. gada novembrī 400 tūkstoši jūrnieku joprojām bija iestrēguši jūrā Covid-19 sakarā ieviesto ceļošanas ierobežojumu dēļ, un tikpat daudz jūrnieku nespēja atgriezties uz kuģiem un pelnīt naudu. Neskatoties uz IMO un lielo kuģošanas kompāniju lobbiju, lai veicinātu apkalpju maiņu, kā arī uz daudzu valstu valdību paziņojumiem, ka jūrnieki atzīti par galvenajiem darbiniekiem, faktiski jūrnieki joprojām saskaras ar sarežģītiem reģionāliem ceļošanas ierobežojumiem, kas apgrūtina apkalpju maiņu.

Ir jūrnieki, kas uz kuģiem atradušies jau 17 mēnešus bez pārtraukuma vai tādu pašu laiku krastā, kas stipri vien pārsniedz Konvencijā par darbu jūrniecībā (MLC) noteikto 11 mēnešu līguma ierobežojumu. Pandēmijas laikā arī sauszemes darbinieki saskaras ar ierobežojumiem un izmaiņām darbā, un droši var teikt, ka visi piedzīvotie stresi un slodzes noteikti ietekmēs apkalpju un krasta darbinieku fizisko un garīgo veselību. Jūrniecības nozarei vajadzētu būt sagatavotai tam, ka šie jautājumi nezudīs vēl ilgi pēc Covid-19 pandēmijas.

Covid-19 pandēmija ir radījusi lielus traucējumus un problēmas jūrniecības nozarē, tai skaitā negatīvi ietekmējusi jūrnieku labklājību. “Lloyd’s Register” aptaujas mērķis bija palīdzēt nozarei skaidrāk saprast, kā rīkoties, kad jāreaģē uz neprognozētām problēmām, kā tas noticis Covid-19 pandēmijas gadījumā.

66% “Lloyd’s Register” aptaujāto bija krasta darbinieki, 34% – jūrnieki.

Nedaudz vairāk nekā puse no krasta darbiniekiem (56%) paziņoja, ka

2020. gada septembrī ir atgriezušies birojā, 42% joprojām strādā no mājām, un viņiem vidēji ir bijis 80 dienu ilgs Covid-19 atvaļinājums.

40% kuģa personāla bija jūrā saskaņā ar darba līgumu.

33% bija jūrā ar pagarinātu līgumu Covid-19 izraisīto problēmu dēļ un nevarēja atstāt kuģi vai nokļūt mājās vidēji 75 dienas pēc regulārā kontrakta beigām.

11% atklāja, ka viņiem nav līguma par plānoto atvaļinājumu.

11% tika repatriēti pēc Covid-19 dēļ pagarinātā līguma termiņa beigām.

4% atzina, ka Covid-19 dēļ nav varējuši noslēgt darba līgumu un vidēji 150 dienas pavadījuši krastā, nevarēdami nokļūt uz kuģa.

Atbildes uz aptaujas jautājumiem sniedza plašs respondentu loks – beramkravu un sauskravas kuģu (17%), tankkuģu (16%), konteinerkuģu (8%) jūrnieki. Visvairāk atbilžu saņemts no Apvienotās Karalistes (17%), Indijas (13%), Grieķijas (9%) un Austrālijas (9%) jūrniekiem.

Aptauja atklāja, ka kuģu personāls kopumā kritiski vērtē savu situāciju uz kuģa: pieaugusi darba slodze, nogurums, slikta ēdiena kvalitāte un niecīga izvēle, fizisku aktivitāšu trūkums un mazas relaksācijas iespējas.

Respondenti tika lūgti atbildēt uz virkni jautājumu par veselību un labklājību uz kuģa, un visvairāk saņemtas atbildes: “pilnībā nepiekrītu”, “nepiekrītu” vai “drīzāk nepiekrītu”. Piemēram, 11% jūrnieku apgalvoja, ka kategoriski nepiekrīt apgalvojumam “es spēju koncentrēties uz

veicamajiem uzdevumiem” (krasta darbinieki 6%), 20% no kuģu personāla kategoriski nepiekrīt viedoklim “es šodien pamodos un jutos atpūties” (krasta darbinieki 11%), bet 16% kategoriski nepiekrīt apgalvojumam “es jutos laimīgs un labā noskaņojumā”.

Tikai 13% kuģu personāla pilnībā piekrīt, ka pandēmijas laikā viņiem ir būtiska loma, un tikai 8% pilnībā piekrīt, ka savā darbā jūtas novērtēti. Nav grūti saskatīt iespējamo sakarību starp esošo situāciju kuģu apkalpju maiņā un jūrnieku viedokli par to, cik patiesībā viņi ir svarīgi. Kāds apkalpes loceklis atbildēja: “Jūtos savas valdības pamests.” Vēl kāds cits rakstīja: “Mēs strādājam, lai ikviens no jums būtu apgādāts ar pārtiku, ūdeni, degvielu, automašīnām utt. Bet arī mums šajā grūtajā laikā ir vajadzīgs atbalsts, taču mūs visi ir aizmirsuši un pametuši likteņa varā.”

“Lloyd’s Register” cilvēka faktora galvenā konsultante un cilvēka faktora menedžere Džoanna Stoksa atzīmēja, ka IMO, Starptautiskā Darba organizācija (ILO) un Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija jau 2020. gada 22. maijā nāca klajā ar kopīgu paziņojumu par jūrnieku un aviācijas personāla noteikšanu par galvenajiem darbiniekiem. Kopš augusta vidus 42 valstis jūrniekus ir atzinušas par galvenajiem darbiniekiem, bet ļoti daudzas valstis šim aicinājumam joprojām nav pievienušās. “Lai pārējās valstis to izdarītu, ir jāturpina politiskais un sabiedrības spiediens,” sacīja Džoanna Stoksa.

“Mission to Seafarers” (MtS) advokātu kolēģijas vadītājs Bens Beilijs pauž, ka starptautiskā sabiedrība nav panākusi kopīgu viedokli un vienotu

atbildi uz jautājumu par apkalpi maiņu. "Mēs slavējam daudzus kuģošanas kompāniju vadītājus milzīgos centienus, kad tiem nācās *manevrēt birokrātiskajos minu laukos*, lai tikai veiktu apkalpes maiņu," viņš teica. "Bet fakts, ka tik daudzas valstis savus jūrniekus nemaz vēl nav pasludinājušas par galvenajiem darbiniekiem, liek domāt, ka tās nevēlas atbalstīt tos, kuri palīdz nodrošināt tādu dzīvi, pie kādas visi ir pieraduši un uzskata par pašsaprotamu."

Jūrnieki izvairās runāt par garīgās veselības stāvokli

"Lloyd's Register" aptaujā respondentiem tika uzdots arī jautājums, kā viņu kompānija tos atbalstījusi visā pandēmijas laikā. Aptaujas veicējiem par pārstiegumu 50% jūrnieku (salīdzinājumā ar 32% krasta darbinieku) atzina, ka viņi var lūgt padomu profesionālai personai un no konsultanta personiski saņemt padomu un atbalstu, taču tikai 17% jūrnieku ir izmantojuši šādu palīdzību. Kā iemeslu, kāpēc palīdzība nav meklēta, jūrnieki minēja to, ka joprojām pastāv aizspriedumi garīgās veselības jautājumos, ir bažas, ka šādu problēmu atzīšana varētu kaitēt viņu turpmākajam darbam un karjerai. Citi puda uzskatu, ka tas nav vajadzīgs, jo viņi saņem ģimenes atbalstu, bet vēl citi uzskatīja, ka konsultanta atbalsts varētu nebūt efektīvs.

"Mission to Seafarers" speciālisti ir pārliecināti, ka jūrniecības nozarē jācenšas novērst aizspriedumus, kas joprojām valda attiecībā uz garīgās veselības traucējumiem, un tas attiecas gan uz jūrniekiem, gan krasta darbiniekiem.

Bens Beiljs: "Esam pārliecināti, ka jūrniekiem vajadzētu apgūt visas nepieciešamās zināšanas par garīgo veselību, tāpēc šādai apmācībai vajadzētu būt iekļautai to prasību skaitā, ko nosaka STCW. Garīgās veselības un labklājības jautājumam jāpiešķir tikpat liela nozīme kā ugunsdzēsības un pirmās palīdzības sniegšanai."

Nepietiekama komunikācija mazina uzticēšanos

LR aptauja arī atklāja, ka ir komunikācijas problēmas starp darba

nēmējiem un darba devējiem. 90% jūrnieku nepiekrīt, ka viņu uzņēmums ātri un pilnībā atbild uz personāla jautājumiem, 15% jūrnieku kategoriski nepiekrīt tam, ka uzņēmums efektīvi paziņo Covid-19 dēļ veikto darbību iemeslus, 18% atzina, ka viņi pilnībā nepiekrīt tam, ka nekavējoties tiek īstenoti pasākumi, ja rodas bažas par labklājību, bet 17% jūrnieku kategoriski nepiekrīt, ka viņu kompānija labi pārvar Covid-19 krīzi.

To, kā notiek krasta dienestu saziņa ar jūrniekiem, lielā mērā raksturo kāds ieraksts aptaujā: "Saziņa nemaz nevar būt slikta, jo lielāko daļu laika šādas saziņas nemaz nav bijis. Jūrnieki paši sociālajos tīklos mēģina noskaidrot savas kompānijas politiku vai apkalpes maiņas datumus, bet



oficiālā saziņa ir nejauša, pretrunīga, sadrumstalota, neloģiska un selektīvi izplatīta. Tas ir milzīgs haoss."

Neatkarīgi no tā, vai aptaujā komentāri bija pozitīvi vai negatīvi, pārliecinošs vēstījums bija, ka uzņēmumi varētu darīt vairāk, lai labāk sazinātos ar saviem darbiniekiem.

Spēja sazināties ar tuviniekiem šajā laikā ir vitāli svarīga apkalpes morālei un jūrnieku labsajūtai, taču LR aptauja rāda, ka arī šajā ziņā ir ko uzlabot. 13% jūrnieku kategoriski nepiekrīt, ka interneta savienojumi ļauj sarunāties ar draugiem un ģimeni, bet pats satraucošākais ir tas, ka 19% jūrnieku atzina, ka interneta trūkums traucē viņiem veikt darba pienākumus, tāpēc kuģošanas kompānijām vajadzētu apsvērt iespēju palielināt Wi-Fi pieejamību uz kuģiem, ko daudzas kuģošanas kompānijas jau ir izdarījušas.

"Piekluve internetam un telefonam ievērojami mazinātu stresu un nogurumu," raksta kāds no respondentiem.

Nepieciešama īpaša uzmanība Covid-19 apstākļos

5% aptaujāto norādīja, ka uz viņu kuģa vai darba vietā ir apstiprināta pozitīva Covid-19 diagnoze, vēl 1% atzina, ka pašiem ir bijis pozitīvs Covid-19 tests. Uz jautājumu, kā jūtas pēc atgriešanās darbā pēc izeļošanās un karantīnas beigām, kāds jūrnieks atbildēja: "Mana kompānija mani neatbalstīja. Nevienam pat e-pastā nepajautāja, kā man klājas. Trīs nedēļas biju pamests viesnīcas istabā Brazīlijā, kur ne-

bija piekļuves Wi-Fi, TV vai tālruna pakalpojumiem."

Gribētos cerēt, ka šis ir bijis izņēmuma gadījums, jo daudzas kuģošanas kompānijas labi rūpējas par saviem darbiniekiem gan karantīnas laikā, gan pēc tās, tomēr arī šādus signālus nevarētu atstāt bez ievēribas, tāpēc tiek izteikts viedoklis, ka būtu lietderīgi, ja ILO MLC labojumiem iesniegtu priekšlikumu noteikt uzņēmumu pienākumus karantīnas apstākļos, lai būtu droša pārliecība, ka pret ikvienu jūrnieku izturas taisnīgi.

Diemžēl pagaidām nav pazīmju, ka tuvākajā laikā pandēmija varētu mazināties, un tas nozīmē, ka papildu spriedzi un darba slodzi izjutīs gan jūrnieki, gan krasta darbinieki, tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi, lai jūrniecības nozare neatslābstoši sekotu situācijai un nodrošinātu strādājošajiem atbilstošus darba apstākļus. ■

Kapelānu dienests rūpējas par karavīra dvēseli

1993. gada 31. martā Latvijas evaņģēliski luteriskās Baznīcas arhibīskaps Jānis Vagnags un Aizsardzības spēku komandieris pulkvedis Dainis Turlais parakstīja līgumu par kapelānu dienesta izveidi Aizsardzības spēkos. Izvērtējot Vācijas, Zviedrijas, Šveices, Norvēģijas, ASV, Kanādas un vēl citu valstu bruņoto spēku kapelānu dienestu modeļus, tika meklēts iespējami atbilstošākais modelis tieši Latvijas bruņotajiem spēkiem, kas vislabāk atbilstu profesionālā militārā dienesta modelim.

Pirmā kapelāna kalpošanas vieta oficiāli tika atklāta 1993. gada 1. septembrī Nacionālajā aizsardzības akadēmijā (NAA), bet 1998. gada 29. maijā Mobilo strēlnieku mācību centrā Ādažos tika noslēgti Aizsardzības ministrijas un četru Latvijas vēsturiski tradicionālo konfesiju līgumi par karavīru garīgo aprūpi bruņotajos spēkos. 2001. gadā bruņoto spēku sistēmā pieņēma jaunu virsnieku speciālistu koncepciju, kurā tika iekļauti kapelāni, juristi, mediķi un diriģenti. Apgūstot virsnieka speciālista pamatkursu NAA vai atbilstošā ārvalstu militārā mācību iestādē, speciālisti iegūst virsnieka pakāpi.

Kapelānu dienesta emblēmas pamatā ir Latvijas armijas cepures kokardes saulītes simbols. Tas ir apliecinājums, ka kapelāns kalpo Latvijas armijā. Emblēmas centrā ir krusts un atvērta Bībele. Šie simboli norāda, ka kapelāns ir garīdznieks un pieder kādai no tradicionālajām kristietības konfesijām. Krusts simboliski atgādina par Dieva brīnišķīgo mīlestību un piedošanu. Bībele ir atvērta, un tajā redzams grieķu alfabēta pirmais burts *alfa* un pēdējais burts *omega*. Jēzus sacīja, ka viņš ir *alfa* un *omega*, sākums un gals. Kapelāns nevis uzspiež ticību, bet par to liecina. Viņš ir atvērts ikvienam, kas meklē, jautā un kam ir vajadzīgs garīgs atbalsts.



Kapelāna atšķirības zīme "krustiņš". Šī uzšuve tiek piestiprināta augšdelma daļā uz kreisās piedurknes kabatiņas atloka (virs vienības emblēmas) līplentes.

Labā uzvarai jānotiek mūsu sirdīs

Cik daudzkārt gan 2020. gadā nācies dzirdēt, ka Covid-19 pandēmija likusi mums uz daudzām lietām paskatīties savādāk, varbūt izkāpjot no savas komforta zonas, varbūt nedaudz attālināti paskatoties uz to vāveres riteni, kurā esam bijuši un joprojām esam ierauti. Iespējams, vajadzīgi jauni risinājumi, bet var būt, ka viss jaunais ir labi aizmirsts vecais. Lai arī kā būtu, izaicinājumu netrūkst.

Jūras spēku kapelāns komandlestants Dāvids Šterns, jautāts par savu izvēli iet ticības ceļu, smaidot atbild, ka lielā un arī vienkāršā atbildē ir: "Līdz tam nonācu." Pirmais lielais lēmums bija studēt teoloģiju Latvijas Universitātē, otrs – iet garīgās kalpošanas praksē vai tomēr ne? Kapelāns Šterns ir pārliecināts, ka nonākšana militārajās struktūrās bija tieši viņam izraudzīts un sagatavots ceļš, tas bija aicinājums iet un pieredzēt, piedevām 2004. gadā visi apstākļi sakrita tā, ka nebija šaubu, jāpieņem šis izaicinājums.

"Tā bija došanās izaicinājumā un nezināmajā, no civilās vides un kristīgās draudzes militārajā dzīvē, kas tagad jau ir pierasta, bet toreiz pavisam nezināma, jauna, sekulāra vide, kur tevi nesagaida ar atpestām rokām. 2004. gadā daudz vairāk nekā tagad vēl bija jūtama matojumā saņemtā postpadomju domāšana, kas izpaudās attieksmē, priekšstatos un vērtībās, bet jau tolaik notika pārmaiņas sabiedrībā, kura no vienas formācijas pārgāja citā. Pirmie deviņi gadi bija dienests Mobilo strēlnieku bataljonā Alūksnē, kas vēlāk kļuva par NBS Kājnieku skolu. Deviņi gadi Alūksnē bija pietiekami ilgs laiks, kas pavadīts projām no Rīgas, no mājām un no ierastās vides, tāpēc tad, kad Jūras spēkos Liepājā radās vajadzība pēc kapelāna dienesta, atkal pieņemu lēmumu: ir laiks dzīvēt kaut ko mainīt. Pats esmu kurzemnieks, un šī bija atgriešanās dzimtajā pusē," saka Dāvids Šterns.

– Alūksnē bija sauszeme, Liepājā ir jūra, bet cilvēki jau visur

ir cilvēki ar savām vajadzībām, stiprajām un vājajām pusēm.

– Tas tiešām tā ir, bet ikdienas prakse un tradīcijas tomēr ir atšķirīgas, un arī domāšanas veids atšķiras, jo Jūras spēki jau sevi uzskata par elitāro un inteligēnto militāro vienību – te ir modernākā tehnika, kuģošana, navigācija. Un tā ir arī pavisam atšķirīga domāšana, ko nosaka došanās jūrā uz ilgāku laiku, arī būšana vientulībā pie horizonta. Jūrniekiem, kuri jau ilgāku laiku ir dienējuši un kuģojuši, tas atstāj savu nospiedumu dvēselē, emocijās un pieredzē. Tas viss veido cilvēka raksturu, domāšanu un uztveri. Tā ir arī mūsu civilo un militāro jūrnieku gadu desmitiem un pat simtiem krātā pieredze, un, protams, tā ir arī mūsu dzīve pie jūras.

– Un kāda te, pie jūras, Jūras spēkos, ir jūsu atbildība un pienākumi?

– Man uzticēts atbalstīt un gādāt par visiem Jūras spēku karavīriem gan Liepājā, gan arī visur citur – Ventspilī un Rīgā, visur, kur ir Jūras spēku karavīri.

– Tas vairāk ir uzdevums, pienākums vai misija?

– Tas ir manas dzīves saturs. Tas ir viss, par ko man jādomā un jālūdzas, ikdienā iedrošinot, motivējot, atgādinot par Dievu, sniedzot atbalstu tiem, kuriem nepieciešams mans atbalsts kādos īpašos gadījumos.

– Kā tas reāli notiek? Kad ir tas brīdis, kad kapelāns var rast kaut mirkli sarunai? Cilvēki taču šeit ir militārajā dienestā, savos

pienākumos un atbildībā, savā ikdienas steigā.

– Viss ir ļoti nosacīti, jo mēs, cilvēki, esam kārdināti būt aizņemības ritenī, bet mūsu katra personīgā atbildība – gan mana, gan jebkura cilvēka, jebkura karavīra un jūrnika atbildība pret sevi, pret savu ģimeni un dienestu ir vispirms rūpēties un gādāt par sevi, tai skaitā arī garīgajā jomā. Cits jautājums, cik daudzi to ikdienā tiešām ņem vērā un velta laiku savai garīgajai attīstībai, lai iedziļinātos sevī, savā dvēselē, pārdomās, lai meklētu savu dziļāko būtību, dzīves jēgu, mērķi un saturu, lai domātu par palāvību uz Dievu un vērtībām, uz kurām balstām savu dzīvi, tā jau ir katra personīgā atbildība. Tāpat kā attiecību veidošana ar līdzcilvēkiem, aizejot nost no ikdienišķā virsrakstu līmeņa: sveiki, kā iet, labi un tā tālāk, bet ejot dziļāk gan profesionālās attiecībās, gan arī personīgi savā būtībā.

– Dzīves jēgas meklējumos?

– Dzīves jēgas pieredzē. Personīgajā pieredzē, kas nav tikai šī aizņemtība un steiga, kad kāds kaut ko lika, kāds kaut ko prasīja, vienalga, kurš – bērni, priekšnieks, sieva vai vīrs, jo tā pienākumu gūzma nekad nebeidzas. Šajā laikā, kas, protams, ir sarežģīts un grūts, esam uzlikti uz pauzes, kad, no vienas puses, varētu likties, ko lai tagad iesākam, jo neko nevaram darīt, bet, no otras puses, tā varbūt ir tā mūsu galvenā un lielā iespēja. Laikā, kad esam apstādināti daudzās lietās, izmantot šo laiku pārdomām par to, kas notiek apkārt, vai ar mani viss ir kārtībā? Un ieraudzīt, ka daudzas lietas nav kārtībā.

– Ko saka priekšā jūsu pieredze – vai tas, par ko runājat, tagad tiešām ar cilvēkiem notiek, vai cilvēki tomēr vairāk ir stresā, ka daudzas lietas nevar pasākt, piedalīties, doties un piedzīvot?

– Domāju, ka ir daudzi cilvēki, ar kuriem tomēr tas notiek. Un atkal jāteic, ka tā ir iespēja, tā ir cilvēka brīvās gribas izvēle. Nevar taču otru piespiest ar tevi sarunāties, ar tevi izlīgt, ar tevi būt labās attiecībās. Tomēr tā ir iespēja ar otru cilvēku būt sarunā, jo šī saikne ir dziļāka, jo arī saruna varētu būt dziļāka, kad abas puses ieklausās viena otrā, un tam ir vajadzīgs reāls laiks. Mēs esam



pieraduši tādā steigā, pienākumos, bīdot tabulas un plānus, justies ļoti aizņemti un ļoti svarīgi, bet, kad cilvēks paliek viens, tad atslēgas jautājums ir: vai viņš šajā savā skrējienā un steigā nav visus cilvēkus – bērnus, vecākus, draugus – pazaudējis un viņam patiesībā vairs nav ar ko sarunāties? Ja tas ir tā, tad svarīgi meklēt un saprast, kur tad ir palicis šis tuvākais cilvēks. Tie ir ļoti nopietni jautājumi. Mūsu saruna notiek decembrī, Adventa laikā, kas ir arī gaidīšanas laiks un tikšanās ar Dievu, bet tāda pat satikšanās mums ir vajadzīga ar līdzcilvēkiem. It kā jau mājās fiziski satiekamies, dzerot tēju pie televizora vai blakus parguļot nakti, bet es runāju par personīgu satikšanos, kad viens otram jautā: kā tev klājas, kā tu jūties, un tiešām grib to dzirdēt un velta tam laiku.

– Pirmā atbilde parasti ir: paladies, man viss ir labi.

– Tā ir tā virspusējā atbilde, bet mums ir vajadzīga dziļāka satikšanās. Man šķiet, ka tā ir katra cilvēka vajadzība.

– Bet kā jūs pats jutāties tajā 2004. gadā, kad gājāt pie cilvēkiem, lai ko būtisku vēstītu, bet viņi labākajā gadījumā nevēlējās ar jums sarunāties, sliktākajā varbūt pasūtīja dažas mājas tālāk? Jūs taču jutāties nesaprasts?

– Droši vien arī tagad ļoti bieži palieku nesaprasts.

– Visticamāk, toreiz bijāt nepieņemts un nesaprasts, bet tagad varbūt esat pieņemts, tomēr paliekat nesaprasts?

– Toreiz varbūt pats vairāk to pārdzīvoju, tagad pieņemu, ka tas tā vienkārši ir. Cilvēks ļoti vēlas satikt kādu, kurš mūs sapratis, bet mums jau pašiem jābūt tiem, kas mācās saprast otru. Nevis gaidīt no otra, bet dot pašam, tai skaitā arī pašam sev atzīties savā vientulībā un nesaipratnē, un tad tu ieel citā domāšanas līmenī. Cilvēki ir tik ļoti dažādi, viņu pieredzes ir tik dažādas, tai skaitā arī ticības izpratne un izpratne par dzīvi. Mēs nevaram vēlēties, lai visi domā tieši tā, kā es domāju, un šis ir ļoti interesants atziņu ceļš, tā ir pieredze un bagātība. Esot ar karavīriem, jāprot viņus pieņemt un saprast, atklāt to dažādo, bet tas visbiežāk nāk kopā ar pieredzi, iegūtajām un mantotajām zināšanām un tradīcijām. Arī Jūras spēku militārajā sistēmā ļoti daudzas lietas ir mantotas no iepriekšējām paaudzēm, piemēram, no deviņdesmitajiem gadiem, kad visu ļoti ietekmēja padomju gadu pieredze. Tagad, kad pagājuši trīsdesmit gadi, nāk jauni, sagatavoti jūrniki, un tikai tagad nomainās paaudzes.

– Jūs teicāt, ka 2004. gadā bija ļoti jūtama padomju mantojuma ietekme, un padomju laiks nekādā ziņā neveidoja kristīgās tradīcijas, bet vai šī jaunā, mūsdienu tehnoloģiju ietekmētā paaudze vēl vairāk neattālinās no ticības lietām?

– Domāju, ka ne, bet tas ir mūžīgs jautājums. Kad tu nododies visnenāko laiku studijām vai pēti grieķus un Vecās derības laikus, kas aprakstīti Bībelē, vai arī Jaunās derības laikus, viduslaikus, Austrumu vai Rietumu reliģiju un kultūru, tu saproti, ka

▶▶▶ 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

cilvēki vienmēr ir meklējuši atbildes. Mūsdienu zinātnieki ir izpētījuši, ka piecpadsmit divdesmit procenti cilvēku ir vērsti uz tāda veida domāšanu: saprast garīgas un teoloģiskas lietas. Bet laiks, kuru mēs piedzīvojam, izaicina cilvēkus pievērsties šai domāšanai. Dzijākai lietu izpratnei vajadzētu nākt ar gadiem, ar briedumu. Tas varētu būt pat pienākums, īpaši gados vecākiem cilvēkiem, ka viņi nevis vienkārši aiziet pensijā, bet no viņiem gribētos saņemt padomu, to viedo un gudro lietu saprašanu. Te nav runa par augsti izglītotu cilvēku, bet par cilvēka dzīves gudrību, labestības gudrību. Ļoti spožs piemērs mums ir Lidija Doronina, kura nesen kādā intervijā stāstīja par savu tik sarežģīto un pārdzīvojumiem pilno dzīvi, un darīja to ar tādu gaišumu un mīlestību, kas pēc būtības ir dzīvēstības noslēpums. Tādi cilvēki mums ir ļoti vajadzīgi.

Diemžēl mana pieredze rāda, un es to izjūtu arī runājot ar cilvēkiem, ka vispārējā izglītība ir pazeminājusies.

Diemžēl mana pieredze rāda, un es to izjūtu arī runājot ar cilvēkiem, ka vispārējā izglītība ir pazeminājusies. Cilvēki bieži vien neko nezina pat par Ziemassvētku stāstu, nerunājot par ticēt vai neticēt kategorijām. Mūsdienu pieaugušie cilvēki bieži vien nav dzirdējuši ne par vienu Bībeles stāstu, neko nezina par grieķu mītiem, nav iepazinuši pasaules literatūru, kas ir piepildīta arī ar šiem Bībeles stāstiem. Vai mēs ko zinām par Kārļa Skalbes "Kaķīša dzirnāvē", kur rakstnieks ir iekodējis visu evaņģēliju un Bībeles noslēpumu, par to, kā bezgalīgā labestība izmaina pasauli? Kaķēns piedod pilnīgi visiem, un to, ko nevar izmainīt, viņš atlaiž, nealkstot atbilstību. Un kā viņš maina depresijā slīgstošo karali un visu viņa karaļvalsti? Mēs gribam ieviest likumus, noteikumus un sodus, cerot, ka būs kārtība, bet kārtības nebūs. Tā būs tikai tad, kad būs patiesa un dziļa pieņemšana, izprašana, rūpes un labestība. Tas ir vienīgais ceļš uz

kārtību. Varbūt tas izklausās utopiski, bet tas ir tā, kā pieņemt "Kaķīša dzirnavas" un saprast to dzīves jēgu, kas ielikta šajā stāstā. Šodienas tehnoloģiju laikmeta noslēpums un izaicinājums ir atgriezties pie patiesām vērtībām un mācīties seno gudrību. Kad tad latviešiem celsies augšā tā Gaismas pils? Bet šī Gaismas pils jau ir mūsos, ikvienā cilvēkā. Es nevaru gribēt, ka beidzot atnāks kāds Laimes lācis vai vēl kāds cits, jo tā ir mana ikdienišķā un personīgā izvēle meklēt gaismu, meklēt Dievu, meklēt savu tuvāko, kalpot viņam, nevis gaidīt. Tie ir ļoti personiski lēmumi, kas ir izaicinājums visiem cilvēkiem. Jo vairāk būs cilvēku, kuri tieksies uz šo Dieva dāvanu cilvēkā un Gaismas pili mūsos, jo labāka kļūs pasaule. Jēzus saka: "Debesu valstība ir jūsos." Vai mēs to atpazīstam? Arī mūsu folklorā, tautas dziesmās ir iekodēts šis noslēpums, kurš mums ir jāatklāj.

– Vai jūs visas šīs lietas stāstāt arī Jūras spēku virsniekiem un ierindniekiem?

– Vienmēr, kur un kad ir šāda iespēja.

– Jūsu durvis ir atvērtas, un cilvēki pie jums nāk?

– Jūs nācāt uz sarunu ar mani, gribot dzirdēt un sarunāties, tāpēc mēs varam doties šajā sarunā iekšā. Lai notiktu saruna ar karavīriem, līdz tai vispirms ir jānonāk.

– Pieļauju, ka ir karavīri, kuri ir atvērti sarunai ar jums, bet ja nu jūs redzat, ka kādam būtu ļoti vajadzīgs dziedinošs vārds, bet cilvēks ir aizvērts, ko tad? Bet varbūt notiek brīnumi?

– Reizēm tiešām brīnumi notiek, bet tā nav standarta situācija. Nav viens modelis, kas noder vienmēr un visiem. Zaldāts ikdienā pilda tos pienākumus, kas viņam uzdoti, bet ārpus šiem pienākumiem katrs cilvēks ir tik atšķirīgs, tomēr karavīrs ir un paliek 24/7, un es viņus pieņemu tādos, kādi viņi ir, un sāku sarunu no tās vietas, no kuras varam sākt šo ceļu.

– Es cenšos saprast, kā tas notiek.

– Lai gan manas durvis ir atvērtas, lielākoties es eju pie karavīriem, dodos uz kuģiem, runāju ar komandu, ar katru atsevišķi, lasu lekcijas, vadu

nodarbības un kopīgas sarunas, ar katru grupu strādāju atsevišķi, ir iespēja rakstīt, zvanīt un nākt. Vīrusa laiks ir iemācījis sazināties arī attālināti. Izmantoju e-pastu, lai rakstītu atgādinājumus, pamudinājumus un pārdomas par kādām lietām, bet, protams, pati svarīgākā ir personīgā satikšanās, kam pēc būtības ir vislielākā vērtība.

– Armijas dzīve ir ļoti specifiska, un civilajiem to ir pat grūti iztēloties. Droši vien ir daudz bīstamu brīžu, reglaments un stingra kārtība. Vai šī dzīve maina cilvēka uzvedību un ietekmē attieksmi pret dzīvi?

– Es to sauktu par karavīra profesionalitāti, kas kaut kādā ziņā, protams, kļūst par rutīnu, bet vienalga vienmēr pirmajā vietā ir drošība un uzmanība, kas pēc būtības ir karavīra dzīvība. No savas puses varu tikai ticēt, palauties un iedrošināt karavīrus būt nopietniem pret to, kas viņiem ir uzticēts. Līdz šim, paldies Dievam, mēs varam lepoties, ka jūrnieki, kuri piedalās starptautiskajās operācijās, ļoti labā līmenī pilda savus pienākumus un parāda šo profesionalitāti. Viņi iziet kursu un apmācības, kas arī nemaz nav tik viegli, un tieši tā veidojas viņu rutīna, kuras pamatā ir nopietnā profesionālā līmenī pildīts darbs.

– Bet tie, kuri tomēr atrod ceļu pie jums, ar kādiem jautājumiem un problēmām viņi nāk?

– Viens no galvenajiem jautājumiem ir attiecības savā starpā gan ģimenē, gan pāru attiecībās. Tie vispār ir cilvēka lielākie izaicinājumi, un karavīrs nav atrauts no pārējās sabiedrības. Mācīties būt kopā, mācīties kalpot citiem, saviem tuvākajiem.

– Būt priekos un bēdās?

– Es teiktu, būt kopā rūpēs un iegūt prieku šajās rūpēs. Uzņemties atbildību ne vienmēr ir tik viegli. Tas notiek caur atzišanos, caur savu kļūdu atzišanu, caur otra kļūdu piedošanu, bet tas vienmēr ir sarežģīti, un nav vienas atbildes uz visiem jautājumiem.

– Vienmēr jau gribas, lai tas otrs atzīst, ka nav bijis godīgs.

– Redz, tas jau ir, ka mēs no kāda sagaidām brīnumus, arī no Dieva tos lūdzam, bet tas patiesais brīnums ir

ši spēja apstāties, atzīties, piedzīvot to, ka var būt savādāk, ka var notikt pārmaiņas, nevis dzīvojam tik nost, kā ir, un kaut kā jau arī ir, bet piedzīvojam personīgas pārmaiņas, un piedzīvojam to kvalitātē un izaugsme – uz to vienmēr ir ko tiekties. Gudrība, ko vienmēr mēģinu atgādināt: mums nav jāsalīdzinās ar citiem, bet mums jāsalīdzinās, kādi bijām vakar, kādi esam šodien un kādi gribam būt rīt, kāds ir mūsu izaugsmes ceļš un potenciāls.

– Bet ko darīt, ja kaimiņam ir vairāk un labāk? Mēs taču mēdzam salīdzināties ar citiem.

– Tas nav nekas jauns, sabiedrībā šāda salīdzināšanās ir bijusi vienmēr. Tas mani nepavisam nepārsteidz, jo par to mēs lasām Bībelē, kad Kains šķībi skatās uz savu brāli Ābelu tikai par to vien, ka Dievs ir pieņēmis Ābela sniegto upuri. Iezogas skaudība, kas ir visas nelaiemes pamatā, arī brāļa slepkavības iegansts. Un tas ir bijis izaicinājums visos laikos. Kā Zālamans saka: "Nav nekā jauna zem Saules." Tas, ko mēs piedzīvojam tagad, ir tik globāls process, un savā būtībā tas nav nekas jauns, un šoreiz es negribu izcelt ne to vīrusu, ne to pandēmiju, bet cilvēcisko attieksmi: kā mēs novērtējam savu līdzcilvēku, ko nozīmē cilvēka cieņa, ko nozīmē godīgums. Mums jātiecas pēc tām lietām, kas mums dod spēku, kas mūs var vienot, mums jābūt stipriem savās vērtībās.

– Cilvēks tomēr gaida, lai viņam dod, jo viņam taču it kā pienākas. Gaida no valdības, gaida arī no Dieva, un, ja pat Dievs neatbilstoši uz viņu liktās cerības, tad viss, es vairs nekam netīcu! Kā tikt no šī strupceļa laukā?

– Visiem mums, cik vien tas iespējams, ir jāuzņemas atbildība par sevi. Un mēs šajā laikā esam nolikti, Dievs mums ir devis šo laiku, kad dzīvojam un mācāmies, un tā ir mūsu atbildība par šo laiku. Pats galvenais ir nekrīst izmisumā, bet skatīties, ko varam darīt. Kas ir mūsu vērtības? Piemēram, karavīra vērtības ir pašizlīdzība, drošība, taisnīgums, cieņa, uzticamība un mīlestība. Un mums ne no kā nav jābaidās.

– Jūs tiešām tā domājat, ka nav no kā baidīties?

– Es tā domāju. Arī no nāves mums nav jābaidās. Cilvēki tik ļoti vēlas labi dzīvot, bet mēs pieredzam, ka mūsdienu modernajos laikos tiekam tik ļoti ierobežoti, un mums no tā kļūst bail. Ir trīs galvenās lietas, no kā cilvēki baidās: no kauna, ciešanās un nāves, bet Bībelē ir teikts, ka tas, kurš sasniedz mīlestību, tam vairs nav baiļu. Ja tieksimies uz mīlestību, kas neizslēdz, ka varam ciest no tā, ka mūsu mīlestību nenovērtēs, tad šī mīlestība tomēr pacels pāri bailēm.

– Atslēgas vārds ir mīlestība?

– Atslēgas vārds visur ir vienmēr ir mīlestība. Jautājums tikai, cik dziļi mēs to saprotam. Absolūtā izpratnē mēs teiktu, ka Dievs ir mīlestība – ietveroša un apņemoša.

– Bet kā cilvēkam sākt domāt šādās kategorijās, ja ir tik daudz problēmu, trūkst naudas, nav darba, vēl un vēl citas lietas?

– Šāda iespēja mums tiek dota visu laiku. Kristīgā ticība runā pat brīvo gribu mīlēt. Par vēlēšanos mīlēt savu tuvāko kalpojojot, un tas nav viegli, jo nāc laukā cilvēciskais, kas ne vienmēr ir pozitīvs. "Es jau esmu tikai cilvēks," tā mēs bieži mēdzam teikt, bet tas jau nav attaisnojums, jo Dievs mūs aicina uz kaut ko lielāku, uz garīgo, uz augstākām lietām. Un tad varam palūkoties pāri ārējām lietām.

Svarīga ir atgriešanās pie saknēm, jo saknes dod spēku, tā ir iesakņošanās, gudrības noslēpums, ko saņemam caur kristīgo tradīciju un ļoti spēcīgi arī caur tautas tradīciju. Taču cilvēkam ar spēku neko nedrīkst uzspiest, lai kādā virzienā tas būtu, arī kristīgo ticību ne, jo tad nekas labs nebūs.

– Un jūs, lai arī bieži nesaprusts, ik dienas turpināt pildīt savu darbu un misiju.

– Aizvadītajā gadā ikviena cilvēka ikdienu ir ļoti mainījusies. Līdzīgi, kā tas tagad ir visiem, arī mēs mācāmies apgūt jaunus instrumentus un prakses, īpaši to, kas saistīts ar attālinātām sarunām, sapulcēm un mācībām. Protams, liels mīnuss, ka nevaram satikties klātienē, bet arī caur attālināto praksi ienāk jaunas atziņas, un cilvēki pat vairāk koncentrējas uz sarunu tematu, iemācās uzmanīgāk klausīties un koncentrētāk

izteikties. Tā ir laba pieredze, ko nākotnē varēsim izmantot. Bet arī mani ikdienas pienākumi nekur nepazūd. Tās ir nodarbības, lekcijas, sapulces, svētbriži un lūgšanas. Viena no kapelāna galvenajām lietām ir šī neredzamā kalpošana. Aizlūgšana. Par saviem karavīriem, viņu vajadzībām, grūtībām, slimībām, par ceļojošajiem jūrā, par aizmigušajiem mūžībā, par jūrā bojā gājušajiem. Tā ir priesteriskā kalpošana, lai gan pats neesmu iesvētīts kā priesteris, bet šī aizlūgšanas kalpošana ir ļoti svarīga.

Lūgšana nav tikai kapelāna bizness. Jebkurš cilvēks ir aicināts lūgties ar šo vienkāršo iekšējo lūgšanu, nevis privātu vajadzību mudināts, bet par visu un par visiem. Lūgties par pasauli, par mieru. Ja mēs lūdzamies šo vienkāršo lūgšanu: "Kungs, apžēlo!" Viss! Tur viss ir pateikts.

Es lūdzu par visiem, un tas dod pavisam citu attieksmi, izjūtu, un to visiem var tikai novēlēt. Mēs parasti mēdzam lūgt: "Dievs, palīdz!" Bet viņš jau tāpat zina visas mūsu vajadzības. Mūsu galvenā cilvēciskā vajadzība ir satikties ar Dievu, satikties ar pašiem tuvākajiem, būt mīlestības attiecībās ar sievām, vīriem, bērniem, cienīt un mīlēt kolēģus. Tās ir vispārzināmas, bet ne tik vienkāršas lietas.

– Kas ir tas, kas kalpošanā jūs sarūgtina un kas iepriecina?

– Sarūgtināja un sarūgtina joprojām mana paša pieredze, kad gribas, lai tad, kad ej ar labu nodomu un gribu, tu netiec atstumts vai atmests. Bieži tā nenotiek. Taču iegūtā pieredze ļauj arī izdarīt secinājumus, ka konkrēti cilvēki, kuri bijuši pret tevi ļoti noraidoši vai pat pretimstāvoši, ir mainījušies. Tu to redzi un saproti, ka brīnumi notiek.

Katram var novēlēt šo attīstības ceļu, atgriešanos pie "Kaķīša dzirnavām", pieredzēt, kā cilvēki mainās, nepieņemot jaunu un ticēt. Ikvienam piedzīvot labo un mīlēt visus cilvēkus. Cilvēkā ir viss: gan liels ļaunuma, bet vēl daudz lielāks LABĀ potenciāls, kuru esam aicināti izvēlēties. Adventa laiks un Ziemassvētki nes vēsti par Dieva uzvaru pār ļauno. Labā uzvarai jānotiek mūsu sirdīs, pārējais ir Dieva rokās. ■

Jūras spēku kapelānu uzklauzīja Anita Freiberga

Pandēmija ir jūrniecības galvenais izaicinājums, bet ne vienīgais

“Viss 2020. gads ir pavadīts Covid-19 pandēmija zīmē, jo šis koronavīruss atnāca negaidīti un neprognozēti. Tam jūrniecības nozare nebija gatava, neviens nebija gatavs! Lai mazinātu jūrniekiem stresu šajā pandēmijas laikā, daudzas kompānijas ir bijušas pretimnākošas – vienas par divdesmit pieciem procentiem palielināja algu tiem, kuriem beidzās kontrakts un kuri nevarēja atgriezties mājās Covid-19 dēļ, citas – nodrošināja 24/7 uzticības tālruņa līnijas un palielināja iespēju izmantot internetu, lai varētu sazināties ar ģimenēm. Jūrnieku labklājība ir kuģa un kuģošanas drošības pamats. Amerikā nesen dzimušais sauklis “Black lives matter!” pārfrāzēts šobrīd ir attiecināms arī uz jūrniekiem pandēmijas laikā – “Crew lives matter!”.

Šobrīd liela daļa pasaules uzmanības ir pievērsta Covid-19 pandēmijai, bet tas nenozīmē, ka citi svarīgi jūrniecības jautājumi ir izzuduši, tāpēc aktuāls ir jautājums, kāda būs jūrniecības industrija pēc pandēmijas,” saka Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors RAITIS MŪRNIKS.

– Vai jūrniecības nozare ir gatava pārmaiņām un apzinās šā svarīgā jautājuma dziļāko būtību?

– Krīzes jūrniecībā nav nekas jauns. Ja atskatāmies vēsturē, 1980. gada krīze bija viena no smagākajām, tāpat savu ietekmi atstāja 2009. gada krīze, bet tas viss bija saistīts ar pasaules ekonomisko situāciju. Kas tagad, pavisam citos apstākļos, notiks ar pasaules ekonomiku un ģeopolitisko vidi, digitalizāciju? Tie ir jautājumi, kas liek meklēt atbildes un risinājumus, tās ir arī iespējas un izaicinājumi, kā jūrniecības nozare attīstīsies pandēmijas laikā un pēc tās. Pandēmijas otrais vilnis norāda uz to, ka tomēr strauji tuvojamies kārtējai pasaules ekonomikas krīzei, un tās ietekme uz jūrniecību kopumā var būt graujoša. Vēl jo vairāk, ņemot vērā ģeopolitisko spriedzi starp Ameriku un Ķīnu. Visticamāk, mainīsies arī tirdzniecības modeļi (*trading patterns*), bet, ja nespēsim atrisināt ekonomiskos, ģeopolitiskos un citus jautājumus, tad saskarsimies arī ar pārvaldības grūtībām. Vai un kā mainīsies cilvēku ieradumi un vajadzības, vai līdz ar to mainīsies jūras pārvadājumu struktūra? Neliels mierinājums šobrīd ir tas, ka degvielas cenas

pandēmijas dēļ, visticamāk, tik drīz tomēr nepaaugstināsies.

Arī ostām būs jāpārdomā stratēģijas, kā pielāgoties jaunajiem spēles noteikumiem, bet pats galvenais uzdevums jūrniecības nozarei būs izvērtēt pandēmijas ietekmi uz jūrnieku veselību, jo jūrnieki ir nozares mugurkauls. Veselības aprūpe jau tagad ir un arī nākotnē būs ļoti sarežģīts jautājums.

Eiropas kontekstā runājot, kopš Covid-19 krīzes sākuma Eiropas Komisija, ES dalībvalstis un jūrniecības nozare ir veikušas pasākumus, lai nodrošinātu nozares darbības nepārtrauktību un preču piegādes drošību.

Apstākļi attīstās un mainās ik dienu, lai gan kopējā situācija tiek uzraudzīta, ilgtermiņā to prognozēt ir grūti. Piemēram, EMSA rīcībā ir dati un rīki, lai analizētu pandēmijas ietekmi uz jūrniecības nozari bezkaislīgi, pamatojoties tikai uz skaitļiem: kuģu ienākšanas skaits ostā, kravu aprites apjoms un tamlīdzīgi, kas pievērs daļbvalstu uzmanību reālajai situācijai un ļauj labāk izstrādāt atveseļošanās stratēģiju. Pandēmija mūs visus ir nolikusi ļoti sarežģītā situācijā, jo liek risināt virkni dažādu jautājumu, kas vēl pirms gada nešķita nozīmīgi,

piemēram, kuģu ekipāžas maiņa. No tā, kā šobrīd spēsim risināt šos pandēmijas radītos uzdevumus un problēmas, būs atkarīga jūrniecības nozares nākotnē. Tagad daudzi runā par *new normal*, ko latviešu valodā varētu interpretēt ar ikoniskajiem Raiņa vārdiem: “Pastāvēs, kas pārmainīsies!”

Visticamāk, ka mums visiem jārēķinās ar pavisam citu – jaunu realitāti, kas nāks pēc pandēmijas.

Cilvēkiem nāksies pielāgoties, jo tā, kā bija, visticamāk, vairs nekad nebūs. Krīze ir arī iespēju laiks, kad iespējams mainīt tirgus segmentus, zīmolu, klientus, tāpēc ļoti nopietni jāseko līdzi, kas notiks ar pasaules floti pandēmijas laikā un pēc tās. Mēs jau tagad labi redzam, kas 2020. gadā ir noticis krūžu kuģu sektorā. Šis bizness ir pilnībā apstājies, nozare cieš milzīgus zaudējumus, vecākos flotes kuģus, kas būtībā nemaz nav tik veci, pārstrādā metāllūžņos, bet jaunbūvēm samazinās pasūtījumu likmes.

– Viens no 2020. gadā starptautiski daudz apspriestiem jautājumiem ir jūrniecības nozares digitalizācija.

– Arī Jūras administrācijai, tapāt kā daudziem citiem, bija jāpielāgojas



darbam Covid-19 pandēmijas apstākļos. Jautājumus, cik iespējams, risinājām attālināti, digitālajās platformās, tā esam veikuši arī kuģu auditus un nodrošinājuši dokumentu apriti. 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. Jūrniecības nozare pasaulē pēdējos piecus gadus mēģina iet digitalizācijas ceļu, taču pandēmija mūs par pāris gadiem apsteidza, nebijām gatavi tik ātri *digitalizēties*. Ja pandēmija mūs skartu pēc dažiem gadiem, mēs jau būtu gatavāki risināt jautājumus gan par kravu piegādes ķēdēm, gan kuģu sertifikāciju, kā arī spētu samazināt pandēmijas ietekmi uz jūrniekiem. Par mūsu ikdienas rutīnu, ļoti iespējams, jau būtu kļuvušas attālinātas kuģu inspekcijas, pārbaudes

un sertifikācija, ko tagad visiem piespieda darīt pandēmija. Attālinātās konferences ir uz palikšanu arī pēc pandēmijas, jo daudzi ir sapratuši – lai gan nav tik efektīvi, tomēr tā ir lētāk.

– Kā varētu izskaidrot, ka citās biznesa jomās digitalizācija ir gājusi uz priekšu, sasniedzot labus rezultātus, bet jūrniecībā, un to atzīst arī pašas jūrniecības profesionālās organizācijas, šajā ziņā stipri vien atpaliek? Kā jau teici, tikai pēdējo piecu gadu laikā digitalizācijai tiek pievērsta lielāka uzmanība.

– Īsā atbilde ir konservatīvisms. Jūrniecībā daudz ko nosaka tradīcijas. Lai šeit kaut ko mainītu, ir vajadzīga ļoti liela politiskā griba, un tas jāveic ne tikai vienas valsts ietvaros, bet starpvalstu līmenī. Protams, ka tehnoloģijas attīstās visu laiku un arī jūrniecībā tās tiek ieviestas. Kaut vai, ja paņemam divus kuģus, kuru

vecuma atšķirība ir septiņi gadi, automatizācijas ziņā tos ir grūti pat salīdzināt. Autonomie kuģi? Jā, industrija pēta, analizē un testē šos kuģus, bet, lai pilnvērtīgi tos ieviestu darbībā, ir vairāk jautājumu nekā atbilžu.

– Šis gads, protams, atšķiras no visiem citiem, un tas līdzī nes virkni izaicinājumu. IMO pasludināja, ka jūrnieki ir galvenie darbinieki, par 2021. gada pasaules jūrniecības centrālo tēmu izraudzīta "Jūrnieki – nākotnes kuģošanas pamats". Kā tad isti izskatās, vai vārdi un pasludinātie saukļi saskan ar reālo situāciju, vai valstu valdību rīcība ir bijusi adekvāta un pretimnākoša tai situācijai, kādu piedzīvo un kādā ir nonākuši jūrnieki?

– Runājot par jūrniekiem, jāpiemin fakts, ka šobrīd pandēmijas dēļ pasaules flotē uz kuģiem "iestrēguši" aptuveni četrsimt tūkstoši jūrnieku,

▶▶▶ 18. lpp.

►►► 17. lpp.

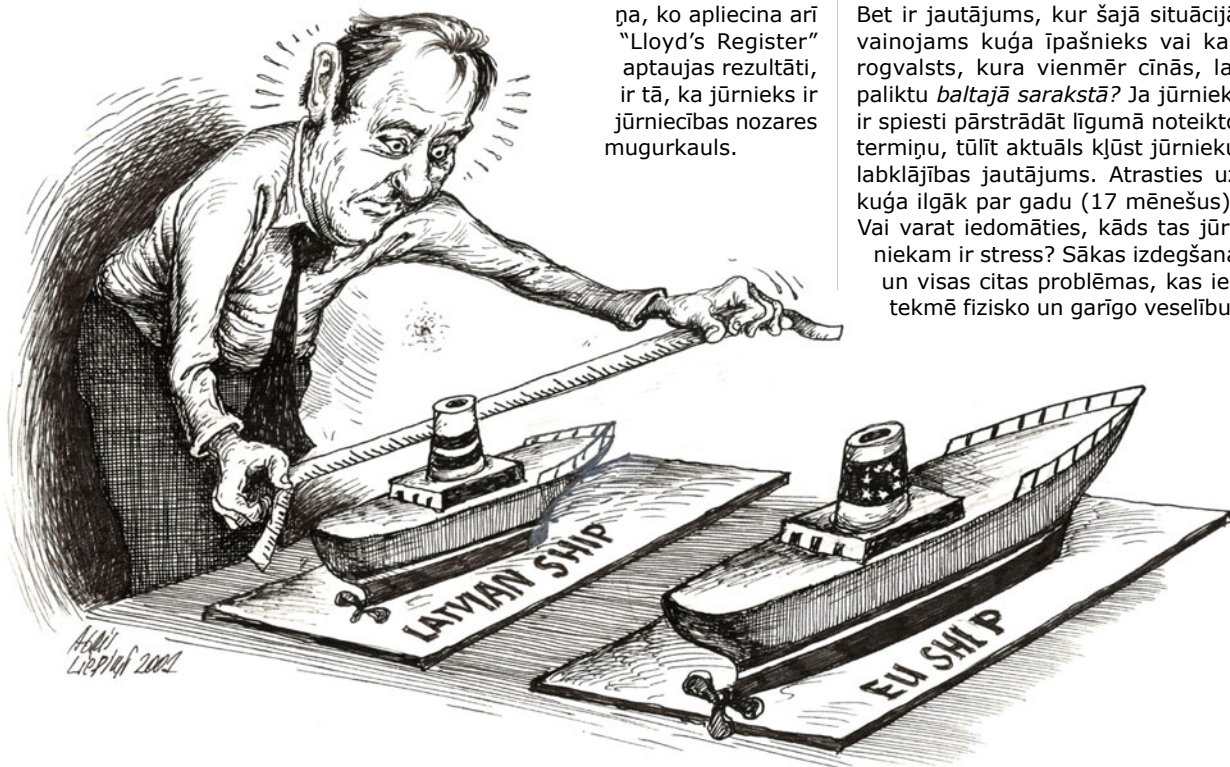
kuri netiek mājās, un savukārt tikpat gaida iespēju tikt jūrā. Lai kuģu apkalpju maiņa varētu notikt operatīvāk, daudzas valstis vērsās IMO ar aicinājumu jūrniekus iekļaut kategorijā *key workers*, kas viņiem ļautu brīvāk ceļot uz un no kuģiem. Neskatoties uz saspringto situāciju, joprojām daudzas valstis nav jūrniekus atzinušas par galvenajiem darba ņēmējiem (*key workers*), un tas apgrūtina apkalpju maiņu. Viena no tādām valstīm ir Ķīna, kur šobrīd nav iespējams nomainīt apkalpi, arī citās Āzijas valstīs joprojām šis process ir diezgan apgrūtināts. Savukārt Eiropā ir vieglāk, jo Eiropas Savienība jau 2020. gada 30. martā pasludināja jūrniekus un zvejniekus par galvenajiem darba ņēmējiem, kas ir palīdzējis viņiem ar darbu saistītu iemeslu un repatriācijas dēļ šķērsot robežas visās divdesmit septiņās ES dalībvalstīs. Vienīgais ierobežojums pavasarī bija apturētie avioreisi. Ar lieliem IMO, ILO un ICAO centieniem ir izdevies panākt, ka četrdesmit divas valstis, ieskaitot Latviju, jūrniekus un aviācijas darbiniekus ir iekļāvušas šajā *key workers* statusā.

– “Lloyd’s Register” vasaras vidū veica aptauju, kā pandēmija ietekmē jūrniekus. Tas bija laiks, kad trīsdesmit trīs procenti jūrnieku pēc kontrakta beigām nevarēja atgriezties mājās. Aptauja atklāja diezgan skarbu realitāti, kādu to redz jūrnieki, kuri pandēmijas dēļ spiesti pakļauties ārkārtas apstākļiem.

– Un tad rodas jautājums, cik motivēti un spējīgi paveikt uzdotos pienākumus uz kuģa esi, ja jūties morāli un fiziski iztukšots un nezini, kad tiks mājās? Jūrnieki pat nevarēja un arī tagad nevar ostā nokāpt no kuģa un aizbraukt uz pilsētu izvēdināt galvu! Un te atkal ir MLC konvencijas pārākums par jūrnieka labklājību. Jūrnieki pandēmijas laikā rūpējas, lai mums, krastā strādājošajiem, būtu viss nepieciešamais, tāpēc jo īpaši svarīgi ir atzīt, ka jūrnieki spēlē vienu no galvenajām lomām uz šīs pandēmijas radītās skatuves. Jūrniekiem tagad kā vēl nekad iepriekš ir vajadzīgs atbalsts un medicīniskā aprūpe karantīnas laikā un pēc tās. Kuģu kompānijām ir vairāk jākomunicē un jāskaidro viena vai otra rīcība, lai jūrnieki saprastu, kāpēc tiek pieņemti dažādi lēmumi. Galvenā atziņa, ko apliecina arī “Lloyd’s Register” aptaujas rezultāti, ir tā, ka jūrnieks ir jūrniecības nozares mugurkauls.

– IMO publiskotā informācija liecina, ka 2020. gada novembra beigās bija jūrnieki, kuri vairāk nekā 17 mēnešus bez pārtraukuma strādājuši uz kuģiem, pārsniedzot 11 mēnešu ierobežojumu, kas noteikts MLC konvencijā. Daudziem ir bijusi liegta nepieciešamā medicīniskā aprūpe, iespēja doties krasta atvaļinājumā, vārdu sakot, ir pārkāptas MLC noteiktās jūrnieku tiesības.

– Nespējot veikt apkalpju maiņu, kuģu īpašnieki nonāca diezgan absurda situācijā, jo MLC konvencija nepieļauj jūrniekam atrasties uz kuģa ilgāk par vienpadsmit mēnešiem. Izstrādājot šīs normas pirms četrpadsmit gadiem (MLC 2006), nevienam pat prātā neienāca, ka 2020. gadā būs pandēmija un nebūs iespējams nomainīt kuģa ekipāžu. Šī iemesla dēļ pasaulē daudzus kuģus aizturēja, piemēram, Austrālija ir aizturējusi piecus kuģus, jo netiek ievērotas MLC konvencijas prasības. Tāpat kuģi ir likti karantīnā uz divām nedēļām, ja uz tiem bijis kāds Covid-19 inficētais. Atceramies pandēmijas sākumā haosu ar kruīza kuģiem, kad tur bija inficēti pasažieri un neviena osta negribēja kuģus pieņemt. Kuģu īpašnieki cieš milzīgus zaudējumus. Bet ir jautājums, kur šajā situācijā vainojams kuģa īpašnieks vai karogvalsts, kura vienmēr cīnās, lai paliktu *baltajā sarakstā*? Ja jūrnieki ir spiesti pārstrādāt līgumā noteikto termiņu, tūlīt aktuāls kļūst jūrnieku labklājības jautājums. Atrasties uz kuģa ilgāk par gadu (17 mēnešus)! Vai varat iedomāties, kāds tas jūrniekam ir stress? Sākas izdegšana un visas citas problēmas, kas ietekmē fizisko un garīgo veselību.



Atceros, kad pats gāju jūrā, ja biju rēķinājies ar četriem mēnešiem, tad pēc šī laika bija ļoti grūti koncentrēties darbam, jo domās jau sen esi mājās. Ir dusmas, stress, apjukums, bet daži ar vājākiem nerviem vienkārši var sajukt prātā. Cik kvalitatīvs šādos apstākļos var būt darbs? Vēl nav pagājis pietiekami daudz laika, tāpēc pārāgri izdarīt secinājumus, kādas sekas ir un arī turpmāk būs tiem jūrniekiem, kuri bija spiesti par vairākiem mēnešiem pagarināt kontraktu, piedzīvojot pārslodzi, nogurumu un neziņu. Šis ir ļoti svarīgs faktors, ja domājam par kuģu avārijām. Parasti kā vienu no avāriju galvenajiem cēloņiem min cilvēka faktoru, un to nevar noliegt, bet vai cilvēka faktora izraisītu negadījumu cēlonis nav meklējams jūrnieku nogurumā un stresā, vai tas nav pārstrādāšanās rezultāts, vai to neizraisa situācija, kad jūrnieki mēnešiem ilgi pēc kontrakta beigām netiek mājās?

Kā katra valsts izturēsies pret saviem jūrniekiem, vai tiks iedarbināts kāds mehānisms, kā nepieciešamības gadījumā palīdzēt jūrniekam, piemēram, saistībā ar veselības aprūpi? Aktuāls jautājums šobrīd ir par Covid-19 vakcīnu, ka pirmajiem tā ir jāsaņem tieši šiem *key workers*. Bet šis jau ir pavisam atsevišķs temats, par ko runāt.

– Vai arī Latvijā par šo jautājumu tiek domāts, jo mums ir visai liels jūrnieku skaits?

– Protams, ka šis jautājums mums ir svarīgs, bet jāteik, ka kopš pavasara, kad bija noteikts pārvietošanās ierobežojums, Eiropas kontekstā situācija ir normalizējusies. Kamēr ir avioreisi, nokļūšana uz kuģa vai atgriešanās mājās, tikmēr situācija zināmā mērā ir prognozējama. Otrs svarīgs jautājums ir jūrnieku obligātie apmācību kursi, bez kuru pabeigšanas nav iespējams dodies reisā. Šādus kursus, piemēram, ugunsdzēsības vai pirmās palīdzības, attālināti nav iespējams apgūt. Katra valsts savus jūrnieku jautājumus risina, kā uzskata par pareizu. Tāpat daudzas kuģošanas kompānijas ir izstrādājušas savas procedūras, kā veikt kuģu apkalpi maiņu, bet jāatzīst, ka nav vienota mehānisma. Arī IMO atzīst, ka ir problēmas, bet tās rīcībā nav instrumentu, lai šo situāciju

atrisinātu. Par to novembra sākumā diskutējām IMO Jūrniecības drošības komitejas sanāksmē, kas, protams, notika attālināti. Diemžēl attālinātās sanāksmēs var izrunāt tikai salīdzinoši vienkāršus aktuālos jautājumus, jo diskutēt un argumentēt attālināti, tas ir izaicinājums. No divdesmit diviem komitejas darba kārtības jautājumiem desmit svarīgākos atlika uz 2021. gada pavasari, cerot, ka tad darbs varēs notikt klātienē.

– Kādi ir svarīgākie starptautiski diskutējamie jautājumi?

– Protams, pirmkārt drošības jautājumi – kuģu degvielas ietekme uz kuģošanas drošību, autonomie kuģi, iekšzemes prāmju drošība (ši ir liela problēma Āzijā – Ķīnā, Indonēzijā, Filipīnās). ISPS aizsardzība, pirātisms un bruņota laupīšana uz kuģiem. Kiberdrošība ir nākamais lielais problēmjautājums, kas pandēmijas laikā jo īpaši aktualizējies. Ir vērojami vairāk uzbrukumu industrijai nekā pirms pandēmijas, jo kibernetizēti jūt, ka daudzas drošības lietas pandēmijas iespēdā paliek novārtā.

Nozīmīgas ir arī kuģu iekārtu apkopes un serviss. Darbinieki un inspektori, kuriem jāveic regulāras kuģa mehānismu apkopes un inspekcijas, nevarēja fiziski nokļūt uz kuģa. Pavasarī Rīgā bija kuģis, kuram pakalpojumu varēja sniegt tikai kompānija no Igaunijas, Latvijā šāds pakalpojums nebija pieejams. Situācijā, kad vēl nebija atrisināta ekspertu mobilitāte, kuģa izmaksas dienā radīja milzīgus zaudējumus. Daudziem kuģiem ārkārtas situācijas laikā automātiski pagarinājām sertifikātu derīguma termiņu, bet tas nevar būt ilgtermiņa risinājums. Attālināti kuģiem varam pārbaudīt, piemēram, kuģu sertifikātus, izrakstus no kuģu žurnāliem, kuģa drošības un ugunsdzēsības aprīkojuma attēlus un video. Tomēr, lai kuģi *sajustu*, ir jāveic klātienes inspekcijas. Lai pēc iespējas objektīvāk novērtētu kuģa tehnisko stāvokli attālināto pārbaudu laikā, ļoti svarīga ir komunikācija ar kuģa kompāniju un kapteini. Pagaidām vēl pārāgri runāt, cik kvalitatīvas un efektīvas ir šādas vai citādas attālinātās kuģu pārbaudes un uzraudzība.

– Arī Latvijas ostās un Latvijas karoga kuģiem bija jāorganizē

inspektoru darbs ārkārtas apstākļos. Droši vien tas nebija nemaz tik viegli?

– Pandēmija ir lielu pārmaiņu laiks, kas prasa pielāgošanos. Arī Latvijas karoga kuģiem valstī izsludinātās ārkārtējās situācijas laikā veicam attālinātās inspekcijas, izmantojot tehnoloģijas un mobilās aplikācijas. Pavasarī ostas valsts kontroli, tāpat kā citas valstis Parīzes saprašanās memorandā (*Paris MoU*), neveicām, to izlases kārtībā atsākām veikt vasarā. Tagad, kad vīruss ir atgriezies, mēs rūpīgi izvērtējam ostā ienākošos ārzemju kuģus, jo ir svarīgi zināt, no kurienes kuģis ir ieradies, kādi jūrnieki uz tā ir, kad apkalpes locekļi ir mainījušies, vai apkalpei nav Covid-19 saslimšanas pazīmju, kāda ir bijusi iepriekšējā osta, un tikai tad pieņemam lēmumu, veikt vai neveikt inspekciju. Protams, mūsu kuģu inspektori stingri ievēro drošības pasākumus, lieto aizsardzības līdzekļus un paši savstarpēji nekontaktējas. Kuģu drošības inspekcijā esam izveidojuši tā saucamos *burbulus* – ja gadījumā viena komanda saslimst, otra turpina darbu. Tāpat ļoti nopietni domājam par kuģu hibrīdpārbaudu programmām, kas apvienotu gan fiziskās, gan attālinātās pārbaudes. Pieļauju, ka tās būs lieliskas iestrādes, ko varēsim izmantot arī tad, kad vīrusa izplatība būs beigusies. Šāda kuģa hibrīdpārbaude varētu būt finansiāli pievilcīgs pakalpojums kuģu īpašniekiem, jo nebūtu jāsedz inspektoru ceļošanas un viesnīcu izdevumi. Tomēr mums kā karogvalstij galvenais nav tikai sarakstīt kuģim aizrādījumus, bet saprast cēloņus, kāpēc kuģis ir tādā stāvoklī, lai piedāvātu risinājumus, jo kuģošanas drošība ir viens no mūsu pamatzdevumiem.

Nesen Eiropas Komisija organizēja video sanāksmi par kuģu aizsardzības (ISPS) jautājumiem un aicināja dalībvalstis dalīties pieredzē, kā tās veic attālinātās aizsardzības pārbaudes kuģiem. Varējām dalīties arī savā pieredzē, jo esam veikuši attālināti gan ISPS un ISM, gan MLC pārbaudes un auditus. Savukārt ostu un ostu iekārtu aizsardzības (ISPS) pārbaudes mūsu inspektori šobrīd veic klātienē, ievērojot visas drošības prasības. Šīs pārbaudes notiek

►►► 20. lpp.

▶▶▶ 19. lpp.

svaigā gaisā, izstaigājot ostu vai ostas iekārtu, un neapdraud inspektoru un klientu veselību.

Latvijas karoga kuģi jaunāki nekļūst

– **Latvijai izdodas saglabāt vietu baltajā sarakstā, par ko esam lepni, bet cik viegli ir šo statusu noturēt?**

– Mūsu flote, protams, nav pati jaunākā – vidējais kuģu vecums ir 25 gadi. Kuģu reģistrā neregistrējam kuģus, kas ir vecāki par trīsdesmit gadiem, izņemums ir ES kuģi. Flote ir veca, vecākais kuģis reģistrā ir ledlauzis "Varma", kas ir *sieviete*

locekļi un Vidusjūrā noplūda piecdesmit tūkstoši tonnu jēlnaftas. Negadījumā vainoja kuģa īpašnieku, kurš nebija pietiekami rūpējies par kuģa tehnisko stāvokli. Negadījuma radītās izmaksas salīdzinājumā ar kuģa tehniskās uzturēšanas izmaksām komentārus neprasa. Tagad šo teicienu izmanto visās nozarēs, sākot ar aviāciju un beidzot ar būvniecību.

Latvija jau astoņus gadus ir saglabājusi vietu *baltajā sarakstā*, tāpēc ļoti rūpīgi izvērtējam, kādus kuģus ir vērts ņemt zem Latvijas karoga. Izvēle nav liela, ir jāiegulda nozīmīgs darbs, lai pārliecinātu kuģu īpašniekus savus kuģus reģistrēt pie mums. Pašlaik darba kārtībā, piemēram, ir sarunas ar kādu Anglijas

– Finansālais ieguvums ir minimāls, bet mēs nezaudējam profesionālās iemaņas, jo tās var iegūt un saglabāt tikai praktiskajā darbā. Daudzas karoga valstis, jo īpaši tas bija vērojams pandēmijas laikā, savus flotes uzraudzības pienākumus deleģēja klasifikācijas sabiedrībām, kurām pārstāvniecība ir daudzās pasaules valstīs, un tām nebija problēmu veikt inspekcijas. No vienas puses, protams, tas varētu būt ieguvums, jo ietaupītu naudu uz speciālistu komandējumu izdevumu rēķina, bet, no otras, mūsu speciālisti tā zaudētu savu kvalifikāciju, un to mēs nevēlamies pieļaut.

Latvijas Kuģu reģistrā esam sasnieguši rekordu – divdesmit seši tirdzniecības kuģi. Runājot par uzņēmuma stratēģisko plānu, jāsaka, ka savulaik pat bijām diezgan ambiciozi un gribējām palielināt floti līdz pat piecdesmit kuģiem. Pēc kāda laika sapratām, ka tas nemaz nav tik vienkārši izdarāms, un pēdējā piecades stratēģijā kļuvām pieticīgāki un uzlikām mērķi – trīsdesmit seši kuģi. Ja turpināsim kā līdz šim, tad šis mērķis nav nemaz tik nereāls. Te jāpiemin, ka no 2020. gada februāra Jūras administrācijas kolektīvam ir pievienojies Edgars Gļajenko, kuram uzticēts vadīt Kuģu reģistru. Edgars ar savu iepriekšējo pieredzi kompānijā DNV GL gan kā Rīgas biroja vadītājs, gan kā kuģu inspektors, gan kā vairāku citu kuģu kompāniju kuģu superintendants iegulda lielu darbu, analizējot un pētot nodokļu sistēmu jūrniecības nozarē Latvijā, lai saprastu, kādi šķēršļi rodas un ko būtu nepieciešams mainīt, lai piesaistītu vairāk kuģu zem Latvijas karoga. Ir pierādījies, ka mūsu karogs ir atraktīvs nelieliem īso līniju sauskravas kuģiem, tāpēc mums nav jācenšas iespīesties lielo tankkuģu vai konteinerkuģu reģistrēšanas ambīcijās, jo, reāli izvērtējot, mums varētu būt izaicinājums uzraudzīt arī šādus kuģus. Lielākie kuģi reģistrā ir "Tallink" kuģi, un ar šo kuģu uzraudzību tiekam galā labi.

– **Bez tirdzniecības kuģiem Jūras administrācijas uzraudzībā ir arī zvejas flote un ostu palīgflote.**

– Pēc būtības tie ir divi atsevišķi stāsti. Ja vispirms runājam par zvejas floti, tad varētu minēt gan



labākajos gados, kam šogad svinam piecdesmit otro gadadienu. Kuģu īpašnieki, ar dažiem izņēmumiem, piemēram, "Tallink" un "Fehn Ship Management GmbH & Co", tomēr neatvēr kuģiem pietiekamu finansējumu, nodzen tos un tad vērsas pie mums, lai saņemtu atlaides vai izņēmumus. Ar šādu jautājumu risināšanu mēs saskaramies savā ikdienas darbā, jo, kā jau iepriekš teicu, flote ir salīdzinoši veca un problēmu tai netrūkst. Te atkal der atgādināt kuģu īpašniekiem vispārēju patiesību par izmaksām: ja kāds domā, ka drošība maksā lielu naudu, lai pamēģina negadījumu! Šis teiciens radies jūrniecības nozarē, kad 1991. gadā netālu no Dženovas Itālijā notika sprādziens uz tankkuģa "Heaven". Negadījumā gāja bojā seši apkalpes

kuģu kompāniju par viņu kuģu reģistrēšanu zem Latvijas karoga. Tā kā Apvienotā Karaliste izstājās no Eiropas Savienības, vairākas angļu kompānijas meklē alternatīvus karogus saviem kuģiem, un viena no tādām kompānijām ir atradusi mūs. Diemžēl šī kompānija nevar lepoties ar modernu un jaunu floti, tāpēc mēs nopietni analizējam visus par un pret. Ja pirmajā mirklī domājam, ka tādus kuģus mums nevajag, tad tagad vairs tik kategoriski neesam, un kuģu drošības inspekcijas inspektori ļoti nopietni un rūpīgi pēta kuģu tehnisko dokumentāciju un līdzšinējo kuģu vēsturi.

– **Kāds būtu Latvijas karoga ieguvums, paņemot reģistrā ne tos labākos angļu kompānijas kuģus, varbūt tā ir laba peļņa?**

pozitīvus, gan negatīvus piemērus, un pēdējie Jūras administrācijai sagādā zināmās problēmas. Ir zvejas kuģu īpašnieki, kuri iedomājas, ka paši ir gana gudri un lieliski zina, kā pārveidot kuģi – veic uzlabojumus un tad nostāda mūs fakta priekšā. Projekta nav, aprēķinu nav, un, kad veicam šādam kuģim sānsveres testu, tas izrādās nestabils un neatbilst stabilitātes noturības prasībām. Kuģu īpašnieks ir ieguldījis prāvus līdzekļus, bet rezultāta nav, un neviena nezina, kad būs.

Kāda Rīgas ostā strādājoša kompānija Ukrainā, tātad ārpus ES, pasūtīja sev kuģa jaunbūvi. Īpašnieki, saņemot kuģi, uzaicināja mūs veikt inspekciju un reģistrēt zem Latvijas karoga, bet izrādījās, ka tas neatbilst mūsdienu prasībām, lai kuģotu ES ūdeņos. Tagad kompānijai ir jāiegulda lieli līdzekļi un darbs, lai kuģi savestu kārtībā un tas varētu strādāt Rīgas ostā. Ir jautājums, kā kuģa būves process tika uzraudzīts un kas to veica? Būvējot kuģus ārpus ES, ir ļoti rūpīgi viss jāuzrauga un jāseko līdzi procesam, lai kuģi uzbūvētu atbilstoši mūsdienu prasībām.

Protams, ka šādos gadījumos klients ir neapmierināts un vaino Jūras administrāciju, ka mēs neļaujam attīstīties un graujam biznesu. Vienmēr esam aicinājuši kuģu īpašniekus, pirms veikt jēl kādas kuģu parametru izmaiņas vai modernizāciju, konsultēties ar mums, lai kopīgi risinātu visus jautājumus. Komunikācija ir ļoti svarīga. Daudzkārt esam atgādinājuši, ka katrai kuģu pārbūvei vispirms nepieciešama dokumentācija (projekts) un tikai tad varam virzīties tālāk. Ja visu dara no otra gala, tad tā arī iznāk, ka kuģis nav gatavs darbam un īpašnieki cieš zaudējumus.

Runājot par mūsu ostu palīgfloti, nav ko slēpt – tā ir gaužām veka un patiesībā ļoti kritiskā stāvoklī, piemēram, Ventspils ostas zemessūcējs "Dzelme". Ventspils ostas kanāls ir regulāri jāpadziļina, jo spēcīgo vēju dēļ veidojas smilšu sanesumi. Ja ostā vairs nav kuģa, kas to paveic, ir jāsamazina pieļaujamais dziļums, kas šobrīd arī Ventspils ostā ir noticis. Samazinot dziļumus, automātiski samazinās pieļaujamā kuģu iegrime un līdz ar to arī uzņemtais

kravas daudzums. Matemātika ir vienkārša. Ir arī vērojamas pozitīvas iezīmes Rīgā un Liepājā, kur atjaunota loču kuģu flote. Praktiski visu atjaunotās Latvijas laiku ostas ir dzīvojušas uz padomju mantojuma rēķina, nav domājušas ilgtermiņā, palīgflotē nav pietiekami ieguldīts, tāpēc, uzraugot ostu palīgflotes tehnisko stāvokli, saskaramies ar lielām problēmām. Mēs vienmēr cenšamies saprast situāciju un apstākļus, paļūstam pretī, bet ir lietas, ko nevaram pieļaut, jo tas apdraud kuģošanas drošību. Katram kuģu īpašniekam jāsaprot, kādi ir spēles noteikumi. Piemēram, sākot futbola maču, visi skaidri zina, pēc kādiem noteikumiem tiek spēlēts, jo spēles laikā nevienam noteikums nemaina. Tieši tāpat ir ar prasībām par kuģu tehnisko stāvokli, tās taču visi zina, bet mums dažkārt jāsaprotas ar visai dīvainu ostas atbildīgo personu attieksmi, kuri cer, ka problēma būs atrisināta, vien piezvanot Jūras administrācijas vadībai. Tā kuģošanas drošības jautājumus nerisina, tas nav profesionāli! Izvērtējot riskus, uz pāris mēnešiem varam pagarināt kādu remonta termiņu, kaut ko atlikt, bet tas nekādā gadījumā nav ilgtermiņa risinājums. Un arguments, ka nav naudas, lai kuģi savestu kārtībā, mums nav saistošs, tur mēs nevaram palīdzēt, jo mūsu pienākums ir uzraudzīt, lai kuģi būtu tehniskā kārtībā un kuģošanas drošība ostā būtu visaugstākajā līmenī.

– Mūsu flotei ir solīds vecums, kas notiks, kad pienāks laiks to nodot metāllūžņos, kur šie kuģi tiks sagriezti?

– Šo pasākumu es saucu "no šūpuļa līdz kapam". Jūrniecībā šo procesu regulē ES kuģu pārstrādes regula, kas nosaka, kā un kur kuģi ir jāsaugriež drošā veidā. Kuģu īpašniekam ir jābūt atbildīgam, jārespektē ES prasības un jārikojas atbilstoši noteiktajiem standartiem. Pirms kuģa pārstrādes kuģa īpašnieks sniedz kuģu pārstrādes rūpnīcas uzņēmumam informāciju par kuģi un sagatavo kuģa pārstrādes plānu. Tādā veidā tiek noteikti, piemēram, bīstamo materiālu un atkritumu veidi un apjoms, kas tiks iegūti no pārstrādātā kuģa. Pasaulē šobrīd ir apmēram piecsimt pamestu kuģu, no kuriem trīs ir Latvijas kuģi. Viens no tiem jau gadu

stāv Anglijas ostā. Tagad apkalpe no kuģa ir noņemta un tiek risināti finanšu jautājumi, lai segtu īpašnieka radītos zaudējumus, un nav skaidrs, vai ar kuģa atlikušo vērtību varēs nosegt visus radušos parādus. Pamestu kuģu jeb *spoku kuģu* problēma pasaulē ir diezgan aktuāla, jo ir kuģu īpašnieki, kuri, netiekot galā ar savu biznesu, maksājumiem un parādiem, vienkārši pamet kuģi un tā apkalpi. Statistika ir nepielūdzama, šogad vien ir pamests divdesmit viens kuģis.

Jauns gads, jaunas ieceres

– Pandēmija tagad ir kā tāds aizsegs, kas aizēno daudzas citas ļoti svarīgas lietas, bet 2021. gads ir klāt ar jaunām vēsmām un jaunām prasībām. Ar kādām jaunām idejām Jūras administrācija raugās nākotnē?

– Rūpīgi strādājam pie Jūras administrācijas stratēģijas 2021.–2025. gadam. Esam izanalizējuši iepriekšējos piecos gados paveikto, secinot, ka nākotnē revolūciju neveiksim, jo neesam ražotāji un nenodarbojamies ar pirkšanas un pārdošanas biznesu, bet veicam konkrētu mums deleģētu valsts uzdevumu. Latvijas Jūras administrācija ir izveidota kā unikāls jūrniecības uzraudzības modelis, un mūsu galvenais uzdevums ir profesionāli un bez atlaidēm uzraudzīt kuģošanas drošību un jūrnieku profesionālo līmeni. Nākamo piecu gadu laikā administrācijas stratēģiskajos uzdevumos nekas būtiski nemainīsies, protams, akcents tagad, līdz ar pandēmiju, ir vērsts uz digitalizāciju un kibersdrošību. Tās ir lietas, ko paturam aktuālo jautājumu sarakstā, bet jāsaprot, ka visi šie procesi ir saistīti ar finansējumu un IT speciālistu iespējām. Mēs vēl nezinām, ko mums nesīs 2021. gads, cik brīvi varēsim darboties Covid-19 apstākļos, bet viena lieta ir diezgan skaidra un droša – nākamgad mēs mainām uzņēmuma statusu no valsts akciju sabiedrības uz valsts sabiedrību ar ierobežotu atbildību. Tikpat droši kā tas, ka mūsu lielākā vērtība uzņēmumā ir mūsu uzņēmuma darbinieki, un, izejot no šīm pozīcijām, organizējam visu mūsu profesionālo darbību.■

Anita Freiberga

Kurp ved ar labiem nodomiem bruģēts ceļš?

Eiropas Savienības valstu karoga tirdzniecības kuģi, kuru tilpība lielāka par 500 BRT, ir jānodod sagriešanai un pārstrādei drošās un videi draudzīgās kuģu pārstrādes vietās, kas iekļautas Eiropas sarakstā. ES Kuģu pārstrādes regula, kas stājas spēkā 2018. gada 31. decembrī, nosaka, ka visiem ES valstu karoga kuģiem vai kuģiem, kas apmeklē ES vai Eiropas ekonomiskajā zonā esošās ostas, no 2020. gada 31. decembra nepieciešams bīstamo materiālu sertifikāts (IHM). Šā regulējuma mērķis ir samazināt negatīvo ietekmi uz vidi, kā arī apdraudējumus, kas saistīti ar kuģu sagriešanu un pārstrādi. IHM ir viens no vissvarīgākajiem dokumentiem kuģu pārstrādes procesa plānošanā, kas pārstrādātājiem ļauj precīzi zināt, kādi bīstamie materiāli atrodas uz pārstrādei nodotā kuģa un kur tie uz kuģa atrodas. Saskaņā ar Starptautiskās konvencijas par videi drošu kuģu pārstrādi (HKC) pielikuma 4. un 5. punktu uz katra kuģa ir jābūt IHM sertifikātam, ko pārbaudījusi karoga valsts jūras administrācija, jebkura cita pilnvarota ostas persona vai organizācija.

IHM liek kuģu īpašniekiem uzņemties atbildību par to, lai otrreizējās pārstrādes laikā uz viņu nodotajiem kuģiem nenotiktu incidenti, netiktu apdraudēta cilvēku dzīvība un vides drošība. ES Kuģu pārstrādes regula un IHM prasības nodrošinās to, ka visas iesaistītās puses patiešām pildīs noteiktās prasības par videi drošu kuģu pārstrādi.

"The European Maritime Safety Agency" (EMSA) informē, ka konvencijas prasībām tiek pakļauti visi ar kuģi saistītie procesi: projektēšana, būvniecība, uzraudzība, sertifikācija, ekspluatācija un pārstrāde.

Milzīgs izaicinājums kuģu īpašniekiem

Kopumā EU-SRR prasībām ir pakļauts milzīgs kuģu skaits, aptuveni

UZZIŅAI

ES Kuģu pārstrādes regula (EU Ship Recycling Regulation – EU-SRR) stājas spēkā 2019. gada sākumā, tā attiecas uz visiem jaunajiem kuģiem, bet no 2020. gada 31. decembra arī uz ES karoga kuģiem un jebkuru citu kuģi, kas lielāks par 500 BRT un apmeklē ES ostas.

56 tūkstoši, no kuriem aptuveni 35 tūkstoši ir ES īpašniekiem piederošie kuģi, un tikai vienai trešdaļai no tiem līdz 2020. gada beigām bija uzsākts IHM sertifikācijas process. Nozares speciālisti neziņā rausta plecus, jo nespēj atbildēt uz jautājumu, kas un kā notiks ar pārējām divām trešdaļām kuģu un kas vispār notiks 2021. gada 1. janvārī. Kuģu īpašnieki tagad ir reāli satraukušies, jo apzinās, ka IHM sertifikāts tiešām būs nepieciešams un sods par tā neesamību būs reāls.

Ir problēmas, un kuģošanas nozare skandina trauksmes zvanus par to, ka reāli trūkst IHM ekspertu, kas spētu aptvert, pārbaudīt un sertificēt visu starptautisko tirdzniecības floti, jo šiem speciālistiem nepieciešama liela pieredze un atbilstoša izglītība, bet tādi speciālisti ir liels deficīts.

Tāpat kuģu īpašniekiem jāērķinās ar papildu izmaksām, kas saistītas ar bīstamo vielu analīžu veikšanu laboratorijās, un tas noteikti vēl jo vairāk sadārdzinās IHM ieviešanas kopējās izmaksas. Vēl arī IHM ieviešana saistīta ar tehniskās apkopes procedūru, kam nepieciešams kvalificēts uzraudzības speciālists, kura pienākumi būtu jāiekļauj kuģu īpašnieku



Brussels, 29 June 2020

EU Ship Recycling Regulation - Inventory of Hazardous Materials: challenges to comply with imminent deadline due to COVID-19

Dear Mr Virginijus Sinkevičius,

The undersigned represent a group of International Shipping Associations. Together, and on behalf of our respective Member companies, we write to raise concerns about the shipping community's ability to comply with the Inventory of Hazardous Materials (IHM) requirements of the EU Ship Recycling Regulation (EUSRR) (1257/2013) due

kvalitātes vadības sarakstā, un arī tas prasīs zināmu finansējumu.

Nozare lūdz atlikt prasību ieviešanu

2020. gada 29. jūnijā BIMCO, "Intertanko", "Intercargo", Eiropas un Āzijas kuģu īpašnieku asociācijas, "Cruise Line International Association", "International Chamber of Shipping" un "International Marine Contractors Association", atsaucoties uz Covid-19 pandēmijas radītajām problēmām, kas nepieļauj speciālistu ierašanos

UZZIŅAI

BIMCO ziņo, ka kopumā vairāk nekā 56 tūkstošiem kuģu, tai skaitā tiem, kas nav ES dalībvalstu kuģi, bet ienāks ES ostās, būs nepieciešams IHM sertifikāts.

uz kuģiem, lai klātienē veiktu IHM sertifikāta saņemšanai nepieciešamās pārbaudes, nosūtīja kopīgu vēstuli Eiropas Komisijai ar lūgumu uz 12 mēnešiem atlikt regulas prasību ieviešanu.

“Papildus globālajiem Covid-19 ierobežojumiem, kas aizkavē IHM sertifikācijas procesu, apgrūtinājumu rada arī milzīgais apsekojamo kuģu skaits, jo reāli nav tik liela daudzuma kompetentu speciālistu,” minēts kopīgajā vēstulē.

UZZIŅAI

2009. gadā IHM noteikumi tika iekļauti kā daļa no IMO izstrādātās Honkongas Starptautiskās konvencijas par drošu un videi nekaitīgu kuģu pārstrādi. Honkongas konvencija joprojām nav stājusies spēkā. Tas notiks divus gadus pēc tam, kad konvenciju būs ratificējušas 15 valstis, kas veido 40% no pasaules tirdzniecības kuģu bruto tilpības un vidēji 3% no pārstrādes tonnāžas iepriekšējos 10 gados. Līdz 2020. gada beigām neviens no šiem nosacījumiem nav izpildīts un no nepieciešamajiem 40% sasniegti vien 29,42%.

Eiropas Komisija pasper pussoli pretī kuģu īpašniekiem

2020. gada 20. oktobrī Eiropas Komisija (EK) publicēja pamatnostādnes par EU-SRR noteikto saistību izpildi attiecībā uz IHM visiem kuģiem, kas kuģo Eiropas ūdeņos. Pamatnostādnes atzina atzītas problēmas, ko rada Covid-19, tāpēc EK ir nākusi klajā ar paziņojumu, ka tiks piemērots sešu mēnešu pārejas periods pēc tam, kad 2020. gada 31. decembrī būs stājušās spēkā IHM prasības attiecībā uz ES karoga kuģiem un visiem citiem kuģiem, kas ienāk ES ostās, tātad brīvdienas dotas līdz 2021. gada 30. jūnijam.

Lai gan EK kopumā atzīst Covid-19 radītās problēmas kuģošanas biznesam, tā norāda, ka kuģu īpašniekiem bija pietiekami ilgs laiks, lai vēl pirms pandēmijas varētu sagatavoties jauno prasību izpildei. Tas bija EK svarīgākais arguments, kāpēc IHM prasību ieviešana tiek atlikta tikai uz pusgadu, nevis uz gadu, kā to vēlējās panākt kuģošanas biznesa aprindas.

Ir skaidrs, ka Komisija nevēlas vēl vairāk novilcināt IHM spēkā stāšanos un izrādīt vēl lielāku lojalitāti kuģošanas biznesam, jo kuģu īpašnieki nav ar vajadzīgo izpratni izturējušies pret IHM prasību ieviešanu un vairāku gadu garumā nav veikuši nepieciešamos sagatavošanās darbus.

EK pamatnostādnes kuģu īpašniekiem ir skaidri definēti uzdevumi, kas jāizpilda, un kritēriji, kam jāatbilst, lai tie ostas valsts kontrolei varētu pierādīt, ka ir darīts viss, kas bijis viņu spēkos IHM sertifikācijas procesa ieviešanai. Tikpat svarīgi, lai kuģu īpašnieki atcerētos, ka EK pamatnostādnes nav atbrīvojums no atbildības, bet gan pauze, kas piešķirta jauno prasību izpildē, tāpēc viņiem jāturpina visas darbības, lai pēc iespējas ātrāk savus kuģus sagatavotu un saņemtu IHM sertifikātu.

UZZIŅAI

Saskaņā ar EK informāciju kuģiem, kas ieradīsies Eiropas ostās pēc 2020. gada 31. decembra, ja tiem nebūs derīga IHM vai daļēji pabeigta IHM sertifikācija, būs jāsniedz pierādījumi par visiem pasākumiem, kas veikti, lai iegūtu IHM sertifikātu. Turklāt ES dalībvalstis tiek aicinātas novērtēt katra kuģa īpašnieka īpašos apstākļus un sagatavotības pakāpi IHM prasībām.

Aina joprojām nepievilcīga

Varētu jau teikt: ak, nabaga kuģu īpašnieki, viņiem atkal un atkal uz pleciem gulst jaunas prasības. Kuģu īpašnieku vaimanas varētu izsaukt līdzjūtību, tomēr pietrūkst īstas ticības, lai justu līdzī.

Honkongas konvencija pirms 11 gadiem tika izstrādāta, lai uzlabotu kuģu demontāžas darbu drošību. Šis darbs tiek ierindots starp visbīstamākajiem, jo te ir nepieļaujami augsts bojāgājušo un sakropļoto cilvēku skaits, ne mazums no viņiem sirgst ar neārstējamām slimībām, kas iegūtas, saskatoties ar bīstamajām vielām uz demontējamajiem kuģiem. Indijā, Bangladešā, Ķīnā un Pakistānā cilvēki strādā ar kailām rokām un bez jebkādiem individuālās aizsardzības līdzekļiem. Bet demontējamie milži satur lielu daudzumu bīstamu materiālu, piemēram, azbestu, PCB, TBT un CFC, kas var izraisīt dzīvībai bīstamas slimības, piemēram, plaušu vēzi.

UZZIŅAI

Gadā vidēji ap 1300 lielo okeāna kuģu saņem dzīvības, kad tos noraksta un nodod sagriešanai, bet tikai neliela daļa no tiem nonāk drošās pārstrādes vietās. Aptuveni 70% no visiem sagriešanai domātajiem kuģiem pietauvojas paisuma – bēguma piekrastē tādās jaunattīstības valstīs kā Bangladeša, Indija un Pakistāna, kur tos sagriež daļēji kriminālos kuģu pārstrādes uzņēmumos, ignorējot gan drošības noteikumus, gan vides aizsardzības standartus, tādējādi gūstot maksimālu peļņu.

Lai gan cilvēki iet bojā kuģu demontāžas darbos, attiecīgās valsts varas iestādes, vietējā policija un kuģu sagriešanas laukumos īpašnieki cilvēku nāvei atrod dažādus skaidrojumus, teiksim, apgalvo, ka vieniem nāves cēlonis bijusi sirdslēkme, citi gājuši bojā ceļu satiksmes negadījumos vai vēl kādā citā veidā, tikai ne no gūtajām traumām darba vietā. Piemēram, Alangas demontāžas laukumos oficiāli nav reģistrēts neviens nelaimes gadījums. Cilvēki arvien iet bojā, bet sabiedrība par to klusē, par to nerunā arī par civilizētu sabiedrību uzskatītā Eiropa. Neskatoties uz visām tām šausmām un nelikumībām, kas notiek Dienvidāzijas kuģu demontāžas uzņēmumos, uz nožēlojamiem darba apstākļiem un darbinieku pilnīgu neaizsargātību, kuģu īpašnieki, tai skaitā tādu attīstītu un zaļi domājošu Eiropas valstu kā Beļģija, Itālija, Norvēģija, un ne tikai, turpina šiem uzņēmumiem sagriešanai pārdot savus kuģus.

Tikai 2020. gada 3. ceturksnī vien no 170 sagriešanai nodotajiem kuģiem 110 nonāca Dienvidāzijas pludmalēs, kur šo kuģu sagriešana joprojām turpināja apdraudēt cilvēku dzīvības.

Jaunākie vides, cilvēktiesību un darba tiesību organizācijas “NGO Ship-breaking Platform” dati atklāj, ka no jūlija līdz septembrim tikai Bangladešas pludmalē četri strādnieki tika smagi ievainoti un viens zaudēja dzīvību. Bet līderi kuģu nodošanā pārstrādei Dienvidāzijas kuģu demontāžas pludmalēs ir bijuši tādu valstu kā Grieķija, Japāna, Krievija un Dienvidkoreja kuģu īpašnieki.

►►► 24. lpp.

►►► 23. lpp.

Tieši tāpat, kā tas noticis visus iepriekšējos gadu desmitus, arī 2020. gadā 3. ceturksnī trešajai daļai no sagrieztajiem kuģiem tikai dažas nedēļas pirms nonākšanas pārstrādē tika nomainīts karogs uz Komoru salu, Gabonas, Palau, Sentkitsas un Nevisas karogu. Šie karogi parasti savus pakalpojumus piedāvā tieši "kuģu pēdējai gaitai".

"NGO Shipbreaking Platform" arī informē, ka vismaz septiņi kuģi pirms savas pēdējās gaitas bija reģistrēti zem ES valstu, piemēram, Kipras, Vācijas un Maltas, karoga, bet, lai apietu ES tiesību aktus, tika pārreģistrēti "pēdējās gaitas" reģistrā. Piemēram, Polijas kuģošanas kompānijai piederošais *ro-ro* kuģis "Zeran" jūlija beigās Maltas karogu nomainīja pret Panamas karogu un nelikumīgi pameta Turcijas ūdeņus, bet jau septembrī nonāca Bangladešas pludmalē. Islandes prokuratūra sākusi izmeklēšanu par divu Islandes kuģošanas kompānijai "Eimskip" piederošo konteinerkuģu nelegālu transportēšanu sagriešanai uz Indiju.

ES dubultā morāle

"NGO Shipbreaking Platform" brīdina, ka Eiropas Savienības tiesību akti, kas atļauj toksisko kuģu eksportu uz jaunattīstības valstīm, pārkāpj Bāzeles konvencijā noteiktās saistības un ir pretrunā ar "Zaļo vienošanos".

UZZIŅAI

Bāzeles konvencija ir starptautisks līgums, kura mērķis ir samazināt bīstamo atkritumu pārvietošanos starp valstīm, kā arī novērst šo atkritumu pārvietošanu no attīstītajām uz mazāk attīstītām valstīm.

Saskaņā ar ES Kuģu pārstrādes regulu ar ES karogu reģistrētie tirdzniecības kuģi, kuru bruto tilpība pārsniedz 500 BT, jāpārstrādā drošās un videi nekaitīgās kuģu pārstrādes iekārtās, kas ir iekļautas Eiropas apstiprināto kuģu pārstrādes iekārtu sarakstā. Tas pirmo reizi tika izveidots 2016. gadā un periodiski tiek atjaunināts, lai pievienotu jaunāko informāciju. Šajā sarakstā pārsvarā ir ES un Turcijas kuģu būvētavas, savukārt lielākā daļa Dienvidāzijas



kuģu demontēšanas laukumu neatbilst ES deklarētajām drošības un vides prasībām.

Diemžēl ES vārdos un arī dokumentos paustie standarti joprojām nesaskan ar dzīves realitāti, tāpēc "NGO Shipbreaking Platform" aicina ES steidzami rīkoties, lai reāli nodrošinātu juridisko atbilstību gan Atkritumu transportēšanas regulai, gan Kuģu pārstrādes regulai. Izrādās, ka "NGO Shipbreaking Platform" izteiktajām bažām par ES dubulto morāli ir reāls pamats, jo nācis gaismā fakts, ka ES izteikusi priekšlikumu dažām Dienvidāzijas kuģu demontāžas pludmalēm, tai skaitā, piemēram, Indijā, parakstīt īpašu divpusēju nolīgumu par kuģu sagriešanu, kas ļautu ES apiet Bāzeles konvencijas grozījumus, kas stājās spēkā 2019. gada decembrī.

"Vienkārši runājot, ES vēlas panākt tādu dokumentu aizpildīšanas kārtību, kas atļautu ES toksiskajiem kuģiem bez problēmām doties uz Dienvidāzijas pludmalēm demontāžai un pārstrādei," viedokli pauž "The Basel Action Network" (BAN) izpilddirektors Džims Pukets. "Taču nevajadzētu aizmirst, ka tagad, kad ir spēkā Bāzeles konvencijas grozījumi, tas ir saistošs starptautisks likums, kas neļauj tādu trešās pasaules valstu kā, piemēram, Indija, Pakistāna un Bangladeša kuģu demontāžas laukumus iekļaut ES

UZZIŅAI

Kuģu demontāžas un sagriešanas laikā rodas tāds piesārņojums kā azbesta putekļi, svina, alvas organiskie savienojumi, piemēram, ārkārtīgi toksiskais alvas savienojums tributilalva (TBT), ko izmanto pretapaugumu krāsas ražošanā, polihlorētie organiskie savienojumi (PCB), sadegšanas blakusprodukti, piemēram, policikliskie aromātiskie ogļūdeņraži (PAO), dioksīni, furāni un citi.

apstiprinātajā kuģu pārstrādes iekārtu sarakstā."

Saskaņā ar ES "Zaļo vienošanos" un ES aprites ekonomikas rīcības plānu (CHEAP) ES nevajadzētu eksportēt savas atkritumu problēmas uz trešajām valstīm. Vēl jo vairāk tāpēc, ka saskaņā ar ES "Zaļo vienošanos" Eiropa ir apņēmusies līdz 2050. gadam kļūt par klimata neitrālu pasaules teritoriju. "NGO Shipbreaking Platform" visai stingri mudina ES būt atbildīgākai par savu politiku un sekot, lai vārdos paustais saskanētu ar reālo rīcību.

Šādam viedoklim piekrist arī Eiropas Vides biroja (*The European Environmental Bureau* – EEB) aprites ekonomikas politikas vadītāja Stīvena Arditi: "Šāda ES rīcība sniegtu nepareizu signālu pārējai pasaulei, kas liktu apšaubīt, ka ES nopietni domā par atbildīgu aprites ekonomiku un starptautiskajām tiesībām. Ļaujot demontēt Eiropas kuģus Dienvidāzijā, Eiropa ne tikai eksportē bīstamos atkritumus un apdraud cilvēku veselību jaunattīstības valstīs, bet arī nonāk pretrunā ar pašas ambīcijām palielināt ottrreizējo izejvielu piegādi Eiropā."

Taču pagaidām nekas nemainās, un Dienvidāzijas pludmales joprojām ir galvenais galamērķis pasaules flotes pēdējā gaitā. Kuģu pārstrādes bizness ir ienesīgs un, kā tagad mēdz teikt, *rullē*. Pasaules Bankas pētījums liecina, ka trīs līdz četrus mēnešu laikā Bangladešas kuģu demontāžas laukumos sagrieztie kuģi dod aptuveni vienu miljonu dolāru tīrās peļņas. Vairāk nekā 90% no kuģa un visa, kas tajā un uz tā atrodas, var nodot ottrreizējai pārstrādei: dzinējus, baterijas, ģeneratorus, kilometriem vara vadu, iluminatorus, glābšanas laivas, un uzskatījamu varētu turpināt vēl un vēl. Bet Eiropai pārmet politiku vārdos, ne darbos, un politiskās gribas trūkumu, bet ar to gan patiesībā vajadzētu saprast spēcīgu Eiropas kuģu īpašnieku lobiju, kas neļauj šai gribai pieņemties spēkā. Ja godīgi, izskatās, ka Eiropa atviegloti nopūšas, jo kuģu demontēšanas ārprieks nenotiek tās pagalmā. Taču pasaulē viss ir tik cieši saistīts, par ko mums jāva pārliecināties starptautiskais un starpnacionālais Covid-19. Un tā ir realitāte. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 75. sesija

IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 75. sesija (MEPC 75) notika tiešsaistē ar ierobežotu darba kārtību no 2020. gada 16. līdz 20. novembrim. Sesijas laikā pieņemti vai apstiprināti grozījumi vairākās konvencijās vai to pielikumos.

Pieņemti grozījumi MARPOL VI pielikumā par degvielas paraugu noņemšanu uz kuģiem un sēra satura pārbaudi/verifikāciju, kā arī par projektēto energoefektivitātes indeksu (EEDI).

Pieņemti grozījumi Balasta ūdens konvencijā par balasta ūdens pārvaldības sistēmu (BWMS) testēšanu pirms nodošanas ekspluatācijā.

Apstiprināti grozījumi MARPOL VI pielikumā par esošo kuģu energoefektivitātes indeksu (EEXI), oglekļa intensitātes rādītāju reitingu (CII) un uzlaboto kuģu energoefektivitātes pārvaldības plānu (SEEMP).

Apstiprināti grozījumi MARPOL konvencijas I pielikumā, Arktikas ūdeņos paredzot aizliegumu izmantot un pārvadāt smago degvielu, kas izmantojama kuģa ekspluatācijai.

Apstiprināti grozījumi AFS konvencijā, nosakot ierobežojumu aktīvās vielas sibutrīna kā biocīda lietošanai pretapaugšanas sistēmās.

Degvielas paraugu noņemšana

Ar grozījumiem ievieš divus jaunus kuģa degvielas paraugu veidus, lai pārliecinātos par atbilstību MARPOL konvencijā noteiktajām sēra satura prasībām un pārliecinātos par aizlieguma ievērošanu pārvadāt degvielu, kurā sēra saturs pārsniedz 0,50%. Šie divi degvielas paraugu veidi ir izmantošanai paredzētais paraugs uz kuģa, kas ņemts no degvielas sistēmas ("in-use" sample), un uz kuģa esošas degvielas paraugs ("on-board" sample), kuru paredzēts izmantot un pārvadāt degvielas uzglabāšanas tvertnēs.

Grozījumi arī paredz, ka būs nepieciešams aprīkot vai noteikt paraugu noņemšanas punktus "in-use" degvielas paraugu noņemšanai. Šīs prasības būs piemērojamas esošajiem kuģiem,

kas uzbūvēti pirms 2022. gada 1. aprīļa, un tas jāveic ne vēlāk kā pirmajā IAPP atjaunošanas apskatē, kas veikta 2023. gada 1. aprīlī vai vēlāk.

Paraugu noņemšanas vietu ierīkošana vai noteikšana nav piemērojama degvielas sistēmai, kas paredzēta degvielām ar zemu uzliesmošanas temperatūru (uzliesmošanas temperatūra <60°C).

MARPOL konvencijas VI pielikuma VI papildinājumam tika pievienota jauna 2. daļa, kurā norādīta jauna "in-use" un "on-board" degvielas paraugu verifikācijas procedūra. Lai izvairītos no nepamatotas sankciju piemērošanas kuģiem par sēra satura pārsniegšanu degvielās, kas bieži vien nav kuģa vaina, testējot "in-use" un "on-board" degvielas paraugus, kuģa degvielu, kurā sēra saturs nepārsniedz 0,53%, var atzīt par atbilstošu (emisijas kontroles rajonos ECA – 0,11%).

Paredzams, ka šie grozījumi stāsies spēkā 2022. gada 1. aprīlī.

Grozījumi Balasta konvencijā

Balasta ūdens pārvaldības sistēmu (BWMS) testēšana pirms nodošanas ekspluatācijā būs nepieciešama pie sākotnējās vai papildu apskates iekārtu nomaigšanas gadījumā. Tā ir balstīta uz šajā sesijā apstiprināto pārskatīto cirkulāru par balasta ūdens pārvaldības sistēmu testēšanu pirms nodošanas ekspluatācijā (BWM.2/Circ.70/Rev.1). Grozījumi Balasta konvencijā paredz arī izmaiņas Starptautiskajā balasta ūdens pārvaldības apliecībā. Apliecības forma ir papildināta ar iespēju veikt atzīmes par uz kuģa izmantojamo balasta ūdens pārvaldības metodi (attiecīgi D-1, D-2, D-4 vai cita). Šādi grozījumi rada iespēju apliecībā norādīt informāciju par alternatīvu balasta pārvaldības izmantošanu uz kuģa.

Paredzams, ka šie grozījumi Balasta konvencijā stāsies spēkā 2022. gada 1. jūnijā.

Sesijā tika pieņemts arī pārskatītais cirkulārs par balasta ūdens paraugu noņemšanu un testēšanu iekārtu izmēģinājumos saskaņā ar Balasta

konvenciju un G2 vadlīnijām (BWM.2/Circ.42/Rev.2).

Esošo kuģu energoefektivitāte

Tika apstiprināts grozījumu projekts MARPOL konvencijas VI pielikumā, ieviešot jaunus noteikumus kuģu SEG emisiju mazināšanai. Grozījumi paredz papildināt MARPOL konvencijas VI pielikumu ar esošo kuģu energoefektivitātes indeksu (EEXI), oglekļa intensitātes rādītāju kuģa ekspluatācijas laikā (CII), ko izsaka ar pakāpēm "A" līdz "E", un pilnveidotu kuģu energoefektivitātes pārvaldības plānu (SEEMP) ar norādēm par obligātu saturu tajā, apstiprinājuma procedūrām un šo plānu pārskatīšanu.

EEXI visiem esošajiem kuģiem neatkarīgi no uzbūvēšanas gada noteiks prasību, kas līdzvērtīga projektētā energoefektivitātes indeksa (EEDI) 2. vai 3. fāzei (ar dažām korekcijām), un tā ir paredzēta kā vienreizēja sertifikācija. Būs jāveic EEXI apstiprināšana, kā rezultātā tiks izsniegta jauna energoefektivitātes apliecība ne vēlāk kā pirmajā ikgadējā Starptautiskajā gaisa piesārņojuma novēršanas (IAPP) apskatē 2023. gada 1. janvārī vai vēlāk.

Visiem kravas un kruīza kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5000, jāaprēķina CII, un ik gadus tiem tiks piešķirta pakāpe no "A" līdz "E". Pakāpju sliekšņi tiks pakāpeniski palielināti līdz 2030. gadam. Attiecībā uz kuģiem, kuri trīs gadus pēc kārtas iegūst "D" pakāpi vai vienā gadā "E" pakāpi, SEEMP ietvaros ir jāizstrādā un jāapstiprina korektīvo pasākumu plāns.

2023. gada 1. janvārī vai pirms tā uz visiem kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 400, jābūt apstiprinātam SEEMP, kurš tiks regulāri pārskatīts. Kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 SEEMP jāiekļauj arī obligāts saturs, piemēram, ieviešanas plāns par to, kā sasniegt CII mērķus.

Paredzams, ka grozījumi stāsies spēkā 2023. gada 1. janvārī, līdz tos pieņems MEPC 76. sesijā 2021. gada jūnijā.

►►► 25. lpp.

Smagās degvielas izmantošanas aizliegums Arktikas ūdeņos.

Ir izstrādāti un apstiprināti grozījumi MARPOL konvencijas I pielikuma 43A noteikumā, kas aizliedz smago degvielu (HFO) kā degvielu izmantot un pārvadāt Arktikas ūdeņos no 2024. gada 1. jūlija. Ierosinātais spēkā stāšanās datums kuģiem, kas atbilst 12A noteikumam (degvielas tvertņu aizsardzība, piemēram, dubultkorpus), ir 2029. gada 1. jūlijs. Arktikas piekrastes valstij ir iespēja piešķirt atbrīvojumu no šī aizlieguma sava karoga kuģiem, kas kuģo tās valsts jurisdikcijā esošajos ūdeņos. Šāds atbrīvojums var būt derīgs tikai līdz 2029. gada 1. jūlijam.

Paredzams, ka grozījumi stāsies spēkā 2024. gada 1. jūlijā, līdz tos pieņems MEPC 76. sesijā 2021. gada jūnijā.

AFS konvencija

Apstiprināja grozījumus AFS konvencijas I pielikumā, papildinot to ar jaunu kā biocidu lietojamu aktīvo vielu – sibu trīnu (*cybutryne*), kā arī iekļaujot punktu rezolūcijas tekstā par jaunā Starptautiskās pretapaugšanas sistēmas apliecības izsniegšanu.

Tas nozīmē aizliegumu no 2023. gada 1. janvāra izmantot vai atkārtoti izmantot pretapaugšanas sistēmas, kas satur sibu trīnu. Visiem kuģiem šādas pretapaugšanas sistēmas jānoņem vai jāizolē ne vēlāk kā 60 mēnešus pēc pēdējās šādas pretapaugšanas sistēmas izmantošanas pirms 2023. gada 1. janvāra.

Aizliegums neattieksies uz:

- stacionārām un peldošām platformām, FSU un FPSO, kas uzbūvētas pirms 2023. gada 1. janvāra un nav bijušas dokā tajā datumā vai vēlāk;
- kuģiem, kas neveic starptautiskus reisus;
- kuģiem, kuru bruto tilpība ir mazāka par 400 un kuri veic starptautiskos reisus, ja tam piekritusi piekrastes valsts.

Paredzams, ka grozījumi stāsies spēkā 2023. gada 1. janvārī, līdz tos pieņems MEPC 76. sesijā 2021. gada jūnijā. ■

Materiālu sagatavoja Latvijas Jūras administrācijas eksperti vides aizsardzības jautājumos Ieva Šmite un Juris Skrube

Vai IMO nepieciešams restarts?

Vēsturnieks, publicists un sociologs Sirils Nortkots Pārkinsons savā mūžā sarakstīja ap 60 grāmatu, tomēr lielāko slavu guva ar tā sauktajiem “Pārkinsona likumiem”. Lai gan tie bija satīriski vērojumi, tomēr visai atbilstoši īstenībai. 1955. gadā domātājs likumus formulēja kā joku feļetonā žurnālam “The Economist”. Joks aizgāja uz urrā, jo izrādījās, ka sabiedrība tādus domugraudus ne tikai pieprasa, bet ir arī gatava par tiem diskutēt.

Tā, piemēram, pirmais Pārkinsona likums vēsta: “Darbs palielinās tieši tik daudz, lai aizņemtu visu tā izpildei pieejamo laiku.” Pie šāda secinājuma sociologs nonāca, pētot valsts administratīvās sistēmas darbību un konstatējot, ka birokrātiskajai sistēmai piemīt īpašība augt un plesties, jo valda uzskats, ka administratīvā darba apjoma pieaugumam, lai tas būtu īsts vai izdomāts, ir jāatspoguļojas darbinieku skaita palielinājumā.



Veidojot starptautiskās jūrnieceības izdevumu apskatus, analizējot nozares speciālistu izteiktos viedokļus, ievēroju, ka daudzi žurnālisti jūrnieceības nozares dažāda ranga amatpersonām par IMO institūciju mēdz uzdot līdzīgus jautājumus. Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš intervijā “Jūrniecekam” teica: “Katra jauna konvencija līdzī nes virkni pasākumu: būs jāorganizē jaunas pārbaudes, būs jauni dokumentu kalni, jauni birokrātiskie procesi. Un tad vienā brīdī visi saprot, ka jaunajām aktivitātēm

nepietiek ar iepriekšējiem resursiem, ka vecais aparāts to visu nevar paveikt, tāpēc jāveido jauni biroji, jāpieņem papildu cilvēki, kas ir saistīti ar papildu izmaksām. Un tas viss griežas kā riteni, veļas kā sniega bumba no kalna, kļūstot arvien lielāka un lielāka. Un, visbeidzot, ja mēs atgriežamies pie tā, kam tas viss domāts – pie jūrnieceka, tad redzam, kā viņa priekšā aug dokumentu kaudze, ar kuru viņam ir jātiek galā. Un tad jūrnieceki paceļ balsi, ka viņi to visu nevar paveikt. Viņi saka: paskatieties, kurp jūs ejat! Arī es, protams, nereti sev uzdošu jautājumu: cik ilgi un cik tālu tas viss turpināsies? Kurā brīdī šis vadzīs lūzīs? Skaidrs, ka vienā brīdī tam ir jānotiek.”

Bet jautāts, diez vai arī IMO ģenerālsekretārs un citas amatpersonas par šiem jautājumiem ar sevi apspriežas, vai par to visu domā, Jānis Krastiņš pauda viedokli: “Šķiet, ka IMO aparātā par to visu īsti neviens nedomā, jo valda viedoklis, ka visu laiku ir kaut kas jauns jāražo. Un tie, kuri šo IMO stratēģiju veido, lielā mērā ir pazaudējuši saikni ar realitāti, ar to, kas notiek kuģošanas biznesā un jūrnieceības nozarē vispār, bet iespējams, ka lielai daļai no šī birokrātiskā aparāta reāla saikne ar jūrnieceību nekad nav bijusi, tāpēc viņi nemaz nesaprot, kādu birokrātisko nastu uzkrāj jūrniecekiem. Domāju, ka tas 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, un, lai to sasniegtu,

UZZIŅAI

Konvencija par IMO dibināšanu tika pieņemta 1948. gada 6. martā Ženēvā notikušajā ANO Jūras konferencē, bet spēkā stājās desmit gadus vēlāk – 1958. gada 17. martā, kad to bija ratificējuši 21 valsts. Kopš 1959. gada IMO centrālā mītne atrodas Londonā.

ir vajadzīgas jaunas konvencijas un ierobežojumi.”

Jāņa Krastiņa teiktajam kā punkts uz “i” kalpo Pārkinsona proporcionālītātes jeb trivialitātes likums, kas saka: “Laiks, kas iztērēts sēdes darba kārtības punktam, ir apgriezti proporcionāls naudas summai, kuru šis punkts ietver.” Trivialitātes likumu tāpat var skaidrot, ka apspriešanas laiks ir apgriezti proporcionāls konkrētā jautājuma atbildīgumam. Proti, apspriedē katrs labprāt izteiksies nesvarīgos jautājumos, taču izvairīsies runāt, ja jautājums ir svarīgs un jāpieņem atbildīgs lēmums.

1949. gadā, kad par jūrniecības centru kļuva Londona, tā tiešām sevi varēja uzskatīt par pasaules jūrniecības centru, jo Lielbritānijai tolaik ne tikai bija lielākā tirdzniecības flote pasaulē, bet Londona kopš Otrā pasaules kara joprojām bija “mājvieta” Grieķijas, Norvēģijas un Nīderlandes tirdzniecības flotēm. Arī tad, kad 1959. gadā tirdzniecības flotes sāka pāriet uz atvērtajiem reģistriem un Lielbritānijas karogs zināmā mērā zaudēja savu svaru, Londona joprojām palika kuģu brokeru, finanšu, likumdošanas, arbitražas un visa pārējā ar jūrniecību saistītā centrs. Kopš 1959. gada arī IMO centrālā mītne joprojām atrodas Londonā.

Lielbritānijas tirdzniecības flote savu lielāko tonnāžu sasniedza 1977. gadā, un šāda tendence turējās līdz 1982. gadam, kad sākās relatīva lejupslīde, taču neviens jūrniecībā iesaistītais to īsti nepamanīja, un Lielbritānija saglabāja savu vēsturiski izveidoto varenas jūras lielvalsts tēlu. Vēl jo vairāk tāpēc, ka Londonā bija “Lloyds” sēdeklis, te atradās lielākā daļa P&I klubu, Baltijas birža, lielākā daļa brokeru, bankas, juristi, šķīrējtiesneši, eksperti un dažādas ar jūrniecības nozari saistītas asociācijas. 1948. gadā Ženēvā notikušajā konferencē tika panākta

vienošānās, ka tiks izveidota jauna ANO aģentūra, ko tolaik nosauca par Starpvaldību konsultatīvo jūrniecības organizāciju (IMCO). No 1959. gada, kad Londona kļuva par IMO centru, līdz 1982. gadam IMCO klīda pa Londonu, īrējama biroja telpas dažādās ēkās, sākot no *Chancery Lane* un *Berners Street* līdz pat *Piccadilly*.

Savu pastāvīgo mājvietu Alberta krastmalā un jauno nosaukumu – *International Maritime Organization* (IMO) – organizācija ieguva 1982. gadā. Tā vairs nebija “starpvaldību konsultatīvā organizācija”, bet “jūrniecības organizācija”. Pēc daudzu jūrniecības vēstures pētnieku domām, līdz 1982. gadam kā konsultatīvā padome tā tiešām darīja svētīgu darbu, bija progresīva, pieņēma izsvērtus un nozarei ļoti svarīgus lēmumus, bet vēlāk kļuva arvien birokrātiskāka, ietekmējamāka un mazāk noderīga.

Pārkinsona likums par to saka: “Tiklīdz organizācija izveido sev galveno štābu, tā nolemta norietam.” Endrū Kreigs Benets, kurš desmit gadus bija “*Lloyd’s List*” komentētājs un joprojām ir publicists un kuģošanas nozares analītiķis, uzskata, ka IMO jau kādu laiku ir aizmigusi un pienācis pēdējais brīdis to pamodināt. Viņš pieļauj domu, ka tai par labu varētu nākt dzīvesvietas maiņa, kur pa logu varētu redzēt intensīvu kuģu kustību un ostu darbību.

Endrū Kreigs Benets: “IMO tagad atrodas nepareizajā vietā. Pēc būtības ēka Alberta krastmalā vairāk atgādina aizmigušu ziloni. Tagad pandēmijas dēļ tā bijusi slēgta mēnešiem ilgi, bet vai kāds to vispār ir pamanījis? Vai tas ir ko mainījis? Iespējams, ka tas ir tāpēc, ka kuģniecības nozares smaguma centrs no Atlantijas okeāna ziemeļiem jau labu laiku ir pārvietojies uz Kluso okeānu. Ir sācies Klusā okeāna gadsimts, un arvien nozīmīgāki ir tādi vārdi kā Tokija, Seula, Šanhaja, Honkonga, Manila, protams, Singapūra, nevis Londona, kas vairs nav pat Eiropas Savienībā. Vai nebūtu laiks IMO no mainīt centrālā biroja adresi? Bet tam, protams, nepieciešams pārliecināošs dalībvalstu vairākuma atbalsts. Piecas no manis uzskaitītajām pilsētām to var izdarīt bez problēmām, un pat Manila, ja vēlas, var izskatīties

diezgan labi, jo ne velti šeit jau ir IIRI un ADB mājvieta.”

IMO saņem kritiku no nozares

Jau gadus desmit IMO saņem kritiku par to, ka lēmumu pieņemšanas process nav caurspīdīgs, un šo kritiku pauž ne tikai sabiedriskās organizācijas, kurām IMO ir tikai padomdevēja statuss, bet arī pašas dalībvalstis, tāpēc IMO apsver dalībvalstu priekšlikumu palielināt caurredzamību lēmumu pieņemšanā un mazināt kuģošanas industrijas lobiju ietekmi.

Dalībvalstis norāda uz pieciem aktuālākajiem jautājumiem, kurus tās vēlas apspriest IMO: 1. Kā Padomei kļūt aktīvākai politikas izstrādē, vadīšanā un uzraudzībā? 2. Kā Padomei panākt visu IMO dalībvalstu interešu līdzsvarotu pārstāvniecību? 3. Padomes pilnvaru pagarināšana no diviem līdz četriem gadiem. 4. Padomes un asamblejas lēmumu un diskusiju pieejamība dalībvalstīm un sabiedrībai, kā arī darbības caurredzamība. 5. Padomei būtu jāpārbauda to nozaru struktūru loma, kuras piedalās IMO sanāksmēs, un jāizvērtē, vai šīs struktūras un lobiji patiesi atspoguļo jūrniecības intereses.

Asu kritiku IMO virziena raidīja “International Bunker Industry Association” (IBIA) priekšsēdētājs Mauls Jorgensens, kurš puda viedokli, ka IMO nav izpratnes par to, kas tirgū notiek kuģa īpašnieka un operatora pusē. Atbildība tiek prasīta no kuģu īpašniekiem, bet IMO gadiem ilgi nerisina jautājumus, lai panāktu, ka tiek uzlabota kuģu degvielas kvalitāte, kas joprojām ir pārāk zema. IBIA viedoklim, ko pārstāv vairāk nekā 600 kuģu īpašnieku, pievienojas arī ICS un IPTA, uzskatot, ka tie ir politiski jautājumi un daļa no globālās politikas darba kārtības.

Skaidrs, ka institūcija, kuras uzdevums ir regulēt nozares darbību, nekad nebūs populāra, tomēr nepopulāri lēmumi ir nenovēršami un nepieciešami ilgtspējīgas attīstības labad. Ja lēmumi ir pamatoti, tad problēmām nevajadzētu būt, tomēr tirgū visu nosaka nauda. Kā teicis kāds klasiķis, biznesā draugu nav, ir intereses. Un lobiji turpina darīt savu darbu. ■

NBS Jūras spēku Mācību centra lielākais izaicinājums – modernas materiāltehniskās bāzes uzturēšana



K. Zelčs izsaka pateicību līdzšinējam centra komandierim komandkapteinim Artim Guzlēnam.



2020. gada 5. novembrī Nacionālo bruņoto spēku Mācību vadības pavēlniecības Jūras spēku Mācību centra (JSMC) komandiera amatā stājās komandleitinants Kaspars Miežītis, kurš teic, ka jaunos pienākumus uzņemas ar vislielāko atbildības sajūtu, un piebilst, ka nenāk, lai reformētu vai mainītu, bet gan lai papildinātu un ar savu 27 gadus ilgo pieredzi, skatījumu uz lietām palīdzētu JSMC turpināt to ceļu, pa kuru tas sekmīgi virzās jau 29 gadus – nodrošināt kvalitatīvu un mūsdienu prasībām atbilstošu zināšanu apguvi NBS un sadarbības partneru personālsastāvam.

Jūras spēku Mācību centra komandieris komandleitinants Kaspars Miežītis atzīst, ka jūtas pagodināts par to, ka Mācību vadības pavēlniecības un Jūras spēku komandieri saskatījuši viņā virsnieku, kuram turpmāk uzticēt militārās mācību iestādes vadību. Kaspars Miežītis saņēmis arī aizsardzības ministra Goda zīmi "Par ieguldījumu bruņoto spēku attīstībā", NBS komandiera 2. un 3. pakāpes Goda zīmi "Par nopelniem", kā arī NBS komandiera Goda zīmi "Par centību militārajā dienestā".

Iepriekšējais centra komandieris komandkapteinis Artis Guzlēns, kurš šo amatu ieņēma no 2016. gada 1. augusta, norāda, ka šo gadu laikā būtiski uzlabota JSMC apmācības

kvalitāte, piesaistot profesionālus pasniedzējus no Jūras spēkiem, veikts mācībspēku audits, iegādāti jauni materiāltehniskie līdzekļi un pilnveidota jau esošā līdzekļu bāze. Visi šie pasākumi ļāvuši uzlabot mācību programmas, tādējādi ceļot arī mācību centra prestižu. Pateicoties viņa aktivitātei un entuziasmam, mācību centrs ir pilnvērtīgi iesaistījies Nacionālās aizsardzības akadēmijas Jūras spēku kadetu praktiskajā apmācībā, kā rezultātā Jūras spēki turpmāk saņems jūrniecības jomā ievērojami zinošākus jaunos virsniekus.

"Arī mūsu JS Mācību centrs, tāpat kā Nacionālie bruņotie spēki kopumā, šobrīd nedaudz izjūt vidējā līmeņa virsnieku trūkumu, taču lielākais izaicinājums ir modernas materiāltehniskās bāzes uzturēšana, jo jūrnieku apmācība līdzīgi kā lidotāju apmācība ir salīdzinoši

i UZZIŅAI

Komandleitinants Kaspars Miežītis dienestu bruņotajos spēkos sāka 1993. gadā, militāro izglītību ieguvis Vācijā, bet vecākā virsnieka kursu absolvējis ASV. Komandējošā sastāva virsnieka pieredze iegūta, dienot Jūras spēku Mācību centra jūrniecības mācību daļas un Jūras spēku Jūras operāciju centra priekšnieka amatos. Dienesta laikā bijis mīnu kuģu M-03 "Namejs", M-06 "Tālivaldis" un M-08 "Rūsiņš" komandieris. Starptautiskā dienesta pieredze gūta gan štāba priekšnieka, gan komandiera amatā Baltijas valstu jūras eskadrā (BALTRON). Tāpat piedalījies Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā "Atalanta", kā arī NATO patstāvīgajā pretmīnu grupā.

dārga – vajadzīgi dažādi trenāžieri, simulatori un citas iekārtas. Turklāt šajā mācību centrā mācās arī citas NBS vienības, piemēram, Speciālo uzdevumu vienība šeit apgūst taktisko laivu vadīšanu un ūdenslīdzēju iemaņas,” norāda komandkapteinis Guzlēns.

Par jauno Mācību centra komandieri viņš saka, ka komandleitinants Kaspars Miežītis ir viens no pieredzējušajiem jūrnikiem un virsniekiem Jūras spēkos, un novēl viņam turpināt jau iesāktos Mācību centra attīstības projektus, kā arī pacietību, jo daudzi procesi ir laikietilpīgi un pārmaiņas nenotiek ātri.

Komandkapteinis Artis Guzlēns bruņotajos spēkos sāka dienēt 1991. gada 6. novembrī, kad tika likti pamati neatkarīgās Latvijas bruņotajiem spēkiem, dienesta gaitas uzsākot Vārves Robežsargu mācību centrā.

Vēlāk dienējis dažādos amatos Robežsargu brigādes 7. Ventspils robežsargu bataljonā, bet komandējošā sastāva virsnieka dienesta pieredze gūta, dienot gan Jūras spēku Krasta apsardzes bataljonā vada un rotas komandiera amatos, gan Jūras spēku flotiles Jūras novērošanas un sakaru dienesta komandiera amatā. Šajā amatā komandkapteinis Guzlēns strādāja pie Jūras novērošanas sistēmas izveides un ieviešanas. Starptautiskā dienesta pieredze gūta NATO štābā Nīderlandē.

Virsnieka izglītība iegūta Nacionālajā aizsardzības akadēmijā, savukārt vecākā štāba virsnieka kursu absolvējis ASV. Komandkapteinis Guzlēns saņēmis aizsardzības ministra Goda zīmi “Par ieguldījumu bruņoto spēku attīstībā”, piemiņas medaļu “Sekmējot Latvijas dalību NATO”, kā arī NBS komandiera Goda zīmi “Par centību militārajā dienestā” un 3. pakāpes Goda zīmi “Par nopelniem”.

Mācību vadības pavēlniecībā bez Jūras spēku Mācību centra ietilpst arī Nacionālā aizsardzības akadēmija, Kājnieku skola, Instruktoru skola, Kaujas atbalsta un nodrošinājuma mācību centrs, Sakaru skola un Valodu skola. MVP komandieris un vienlaicīgi arī Nacionālās aizsardzības akadēmijas rektors kopš 2020. gada 24. jūlija ir pulkvežleitnants Oskars Kudlis.

Uzlabojas kuģošanas drošība Kategatā un Skagerakā

No 2020. gada 1. jūlija Kategatā un Skagerakā izveidoti jauni kuģošanas maršruti, kas palielinās kuģošanas drošību maršrutā, ko katru gadu šķērso vairāk nekā 70 tūkstoši kuģu

Dānijas Jūras administrācija sadarbībā ar Zviedrijas Transporta aģentūru un abu valstu kartēšanas iestādēm sagatavojušas kuģiem informāciju par jaunajām kartēm. Jaunos kuģošanas maršrutus IMO apstiprināja jau 2018. gadā.

Līdzšinējais Kategata kuģošanas maršruts tika izveidots pirms vairāk nekā 40 gadiem un vairs nav piemērots mūsdienu lielajiem kuģiem, tai skaitā lielajiem tankkuģiem, kas dodas uz Baltijas jūru un atpakaļ.

Jaunie kuģošanas maršruti izveidoti tā, lai radītu paredzamākus satiksmes modeļus un regulētu kuģu satiksmi, tādējādi palielinot navigācijas drošību. Dažās vietās ir ieviestas tā sauktās satiksmes nošķiršanas shēmas, kas vienkāršo kuģošanu un palīdz novērst kuģu sadursmes.

Papildus jau tradicionālajiem navigācijas palīgīdzekļiem jaunie kuģošanas maršruti vairākās vietās tiks marķēti ar virtuālām AIS bojām. Šāda veida bojas no tradicionālajām atšķiras ar to, ka fiziski tās neatrodas ūdenī un ir redzamas tikai kuģa navigācijas sistēmā, turklāt AIS sistēmu var izmantot ātras informācijas nosūtīšanai tieši uz kuģiem.

ASV jūrniecības nozare gaida pārmaiņas

Tagad, kad Džo Baidens ir uzvarējis Donaldu Trampu ASV prezidenta vēlēšanās un kopā ar viceprezidenti Kamalu Harisu gatavojas pārņemt valdīšanu Baltajā namā, visas ieinteresētās ASV jūrniecības nozares personas gaida, ko viņiem nozīmēs “zilais vilnis”, ko Baidens un Harisa solīja savas kampaņas laikā.

Tieši tāpat, kā tas noticis citviet pasaulē, arī ASV ekonomika, jūrniecības nozare un ostas ir cietušas no Covid-19 pandēmijas. Viens no vadošajiem ASV advokātu birojiem “Cozen O’Connor”, kas specializējas jūras tiesību jomā, publiski pauž viedokli, ka visai ASV jūrniecības nozarei krīzes pārvarēšanai nepieciešams valsts atbalsts, un “Cozen O’Connor” advokāts Džefs Vogels uzskata, ka ir jābūt tūlītējai valdības rīcībai, īpaši jau tāpēc, ka 2020. gada aprīlī Donalds Tramps šo nozari izslēdza no atbalstāmo saraksta. Tāpat Džefs Vogels iezīmē tos jūrniecības segmentus, uz kuriem Baidenam visvairāk būtu jākoncentrējas savu pilnvaru laikā. Pēc Vogela teiktā, nozares pārstāvji no jaunās administrācijas gaidīs un

arī pieprasīs izmaiņas šajā jautājumā, jo nenovēršams ir pandēmijas otrais vilnis, bet jūrniecības bizness un kuģošanas nozare joprojām cieš zaudējumus un aktivitāte šajā jomā ir zemāka nekā pirms Covid-19.

“Nozarei vajadzīgs papildu atbalsts un sava veida atvieglojumi, lai kompensētu ietekmi, ko esam piedzīvojuši 2020. gadā ekonomiskās lejupslīdes un Covid-19 rezultātā,” viedokli pauž Vogels. “Nozari turpina ietekmēt pieprasījuma kritums pēc kravām un pieaugušās ekspluatācijas izmaksas, sākot ar nepieciešamību nodrošināt individuālos aizsardzības līdzekļus kuģu apkāpēm un risināt darba vides īpašas pielāgošanas pasākumus.”

ASV Kongresā jau notiek darbs, lai jūrniecības nozarei nodrošinātu papildu finansējumu. Pašlaik aptuveni 50% nodokļu atlaides tiek piemērotas civilo aģentūru kravām, kā arī lauksaimniecības kravām, kas tiek pārvadātas ar ASV karoga kuģiem, bet Vogels ierosina, lai atlaides šīm kravām sasniegtu 100%, kas varētu palīdzēt atdzīvīnāt nozari.

Pasaules ziņas un jaunumi

Krahu piedzīvo kruīzu nozare

Kruīzu nozare un kruīza līniju dalībnieki bija pirmie, kas cieta no pandēmijas izraisītās krīzes. Pēc "Cruise Lines International Association" informācijas, kruīzu bizness katru gadu pasaules ekonomikā ienes vairāk nekā 150 miljardus ASV dolāru, bet kruīza operāciju pārtraukšana 2020. gadā pasaules ekonomikā ir radījusi zaudējumus aptuveni 50,24 miljardu ASV dolāru apmērā, zaudēti vairāk nekā 334 tūkstoši darba vietu un 14,75 miljardi ASV dolāru kruīzu nozares darbaspēka algās.

Kāda būs jaunā pasaule?

Starptautiskā kuģošana ir neatņemama pasaules ekonomikas sastāvdaļa, ar kuģiem pārvadā apmēram 90% no pasaules tirdzniecības apjoma. Lai nodrošinātu jūras kravu pārveidājumus, ik dienas tiek patērēti četri miljoni barelu naftas, kas ir 4% no pasaules naftas ražošanas apjoma. Enerģija, kas vajadzīga viena liela konteinerkuģa reisam pāri okeānam, ir līdzvērtīga tai, kāda nepieciešama 50 tūkstošu dzīvojamo māju apsildīšanai. Kuģu īpašnieki lieliski apzinās, ka nepieciešams radikāli samazināt CO2 izmešus, bet ir pilnīgi skaidrs, ka to var izdarīt tikai ar jaunas paaudzes tehnoloģijām un jauna veida degvielu, kas nerada emisijas. Tieši tāpēc 2020. gadā visbiežāk uzdoti jautājumi, kāda būs šī jaunās paaudzes degviela, kādas būs jaunās kuģu dzinēju sistēmas, kā tiks modernizēti kuģi un kā notiks pilnīgi jauna globālā degvielas uzpildes tīkla izveide. Ir vairāki potenciālie risinājumi, piemēram, ūdeņradis vai amonjaks, kas tiek ražoti no atjaunojamiem enerģijas avotiem, taču tie vēl netiek ražoti tādā apjomā vai formā, lai būtu piemēroti lieliem okeāna kuģiem. Joprojām ir jāatbild uz daudziem sarežģītiem tehniskiem jautājumiem, tostarp par drošību, uzglabāšanu, sadali, enerģijas blīvuma apsvērumiem un citiem. Īsāk sakot, zinātnieki vēl nezina, kāda būs nākotnes degviela, bet ir pārliecināti, ka nepieciešams revolucionārs tehnoloģiskais lēciens,

līdzīgi kā 20. gadsimta sākumā, kad buriniekus nomainīja tvaikoņi. Tiek pausts viedoklis, ka vajag izveidot zinātniskās pētniecības fondu, kas akumulētu finanses, lai tās ieguldītu intensīvā pētniecības darbā, un šīs iniciatīvas autori aicina IMO atbalstīt priekšlikumu. Zinātnieki uzskata, ka pašlaik katastrofāli trūkst līdzekļu zinātniskajiem pētījumiem, un finanšu resursu piesaiste ir tikpat liels izaicinājums kā jaunas paaudzes degvielas zinātniskie meklējumi.

ANO Tirdzniecības un attīstības konference vērtē situāciju jūrniecības nozarē

ANO Tirdzniecības un attīstības konferences (*United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD*) ziņojumā teikts, ka pandēmija ir apliecinājusi digitalizācijas ātrāku ienākšanu un papīra dokumentu laikmeta norietu jūrniecības nozarē, tai skaitā arī ostās. UNCTAD ziņojumā norādīts, ka nepieciešams pastiprināt digitālo dokumentu standartus, drošību un elektroniskās dokumentācijas savietojamību.

No otras puses, pandēmija ir arī parādījusi, ka digitalizācijai līdzī nāc paaugstināti kibernetikas riski, kas var radīt milzīgas problēmas kuģošanas, cilvēku un vides drošībai un pasaules jūras tirdzniecības pakalpojumiem. Tā, piemēram, "CMA CGM Group" ilgu laiku bija spiesta strādāt, lai atjaunotu piekļuvi visām informācijas sistēmām pēc tam, kad 2020. gada 28. septembrī tā piedzīvoja kibernetisku uzbrukumu.

UNCTAD arī ziņo, ka tirgus pieprasījums, tātad arī pieprasījums pēc jūras kravu pārveidājumu pakalpojumiem, 2020. gadā ir piedzīvojis aptuveni 4,1% kritumu.

"Lai gan vērojams tirgus pieprasījuma kritums, tomēr arī pandēmijas laikā jūras transports nav zaudējis savu milzīgo lomu globālajā kravu piegādes ķēdē, un jūrniekiem, protams, ir vissvarīgākā loma šo pakalpojumu nodrošināšanā. Kopumā jūras transports un loģistika nodrošināja būtisku preču plūsmu kustību.

Kuģi turpināja pārvietoties un ostas palika atvērtas, tāpēc mums vajadzētu būt pateicīgiem jūrniecības nozarei, ka cilvēki visā pasaulē joprojām var iegādāties pārtiku, zāles un pirmās nepieciešamības preces. Jūrnieki šīs pandēmijas laikā ir daudz upurējuši, tāpēc viņi un arī citi jūrniecības darbinieki ir jāpasludina par galvenajiem darbiniekiem," teikts UNCTAD ziņojumā.

Ja, pandēmijai norimstot, atsāksies ekonomiskā aktivitāte, sagaidāms, ka jūras tirdzniecības apjoms 2021. gadā varētu pieaugt par 4,8%, bet neviens nevar būt drošs par to, kā turpinās izplatīties Covid-19 vīruss, tāpēc turpmākie pandēmijas vilņi diemžēl var izraisīt arī straujāku kuģniecības kritumu.

Vai "Maersk" zaudēs savas līderpozīcijas?

"Maersk", kas pēdējā ceturtdaļgadsimta laikā ir bijusi pasaules lielākā konteinerkravu pārveidājumu kompānija, globālo līnijpārveidātāju reitingā drīz varētu atdot līderpozīciju



alianse partnerim MSC. Par to savā ziņojumā, pamatojoties uz MSC pēdējā laika aktivitātēm konteinerpārveidājumu tirgū un 23 tūkstošu TEU kuģu jaunbūves pasūtījumu, raksta Kopenhāgenā bāzētās "Sea-Intelligence" analītiķi.

Kuģu īpašnieki joprojām pamet kuģus un jūrniekus

Kuģu īpašnieki joprojām pamet savus kuģus un apkalpes. Pēc 2017. gada, kad tika fiksēts pamesto kuģu un apkalpju rekords, dažus gadus šis skaits samazinājās, bet 2020. gadā statistika atkal pieauga.

Neskatoties uz vietējo varas iestāžu centieniem novērst kuģu un jūrnieku

pamešanu, tieši Apvienotie Arābu Emirāti ir reģions, kur reģistrēts visvairāk pamešanas gadījumu, apmēram 12% no pasaules kopējā skaita. Pēc statistikas visvairāk no pamešanas cieš Indijas jūrnieki, tiem seko viņu ukraiņu kolēģi.



Kartē ar punktiem parādīta pamesto kuģu aina 2020. gada septembrī. *Periploous Cretiti* dati.

Stājas spēkā kiberdrošības pārvaldības prasības uz kuģiem

Tā kā jūrniecības industrija kļūst arvien savienotāka un visi tās posmi arvien atkarīgāki no digitālajiem risinājumiem, kiberdrošība ir kļuvusi par atslēgu kuģu drošai ekspluatācijai: cilvēku, kuģu, kravu un vides aizsardzībai. Taču nepietiekama kiberdrošība kuģniecības nozarē jo īpaši rada ievērojamus riskus kuģu, apkalpju un kravas drošībai, kā arī kuģu īpašnieku reputācijai.

IMO pieņēmusi rezolūciju MSC 428 (98), ar ko nosaka, ka kuģa drošības sistēmas pārvaldībā ir jāievēro kiberriska pārvaldības saskaņā ar ISM kodeksa un MSC 428 (98) rezolūcijas prasībām. IMO rezolūcija MSC.428 (98) mudina karoga valstis nodrošināt, lai kiberrisku kontroles procedūras tiek iekļautas jau esošajās ISM kodeksa drošības pārvaldības sistēmās (SMS). Pirmajā ikgadējā pārbaudē, kas uz kuģiem notiks pēc 2021. gada 1. janvāra, būs jāpierāda, ka kiberdrošība ir neatņemama kuģa drošības vadības sistēmas sastāvdaļa.

Cēloņi un sekas

Saskaņā ar "Futureautics" pētījumu nedaudz mazāk par pusi aktīvo jūrnieku, kas piedalījās aptaujā, apgalvoja, ka ir strādājuši uz kuģa, kas piedzīvojis kiberuzbrukuma draudus, un tikai 15% no viņiem atzina, ka ir saņēmuši jebkāda veida kiberdrošības apmācību. Šie skaitļi diemžēl

norāda uz vispārēju izpratnes trūkumu par drošību un drošu praksi, ko var uzlabot, rīkojot mācības un seminārus. Problēmas sagādā arī sistēmu jaunināšana, ko nepieciešams veikt, lai palielinātu kuģa drošību, ņemot vērā, ka kiberuzbrukumi kuģa tehnoloģijām var izraisīt smagas sekas.

Pieaug pirātu uzbrukumi tirdzniecības kuģiem

Pēc "ReCAAP ISC" datiem, no 2020. gada janvāra līdz oktobrim Āzijas reģionā notika 84 pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumi pret tirdzniecības kuģiem, no kuriem 82 bija reāli uzbrukumi, bet divi uzbrukuma mēģinājumi, un tas ir par 35% vairāk, salīdzinot ar 2019. gada to pašu laika posmu, kad tika reģistrēti 62 incidenti. Incidentu skaita pieaugums bija Bangladešā, Indijā, Filipīnās, Vjetnamā, Dienvidķīnas jūrā un Singapūras šaurumā, un tas ir bijis lielākais pēdējo piecu gadu laikā.

Ķīnā aug pieprasījums pēc jēlnaftas

Ķīnas jēlnaftas imports 2020. gadā ir sasniedzis jaunu rekordu. No janvāra līdz oktobrim Ķīna no Saūda Arābijas nopirka vidēji 1,52 miljonus barelu jēlnaftas dienā. Analītiķi atzīmē, ka Ķīnai ir bijusi laba apetīte, un tā ir kļuvusi par galveno jēlnaftas pircēju pasaulē, it īpaši Covid-19 pandēmijas laikā, kad citu valstu pieprasījums un pirkšanas apjoms samazinājās. Taču Saūda Arābija nebija vienīgā valsts, kas guva labumu no Ķīnas pieprasījuma. Irāka kļuva par nākamā lielāko jēlnaftas eksportētāju uz Ķīnu, sekoja Krievija ar vidēji 0,92 miljoniem barelu dienā, tāpat ieguvas bija arī citas valstis, piemēram, Brazīlija un Angola.

No 2021. gada 1. janvāra Eiropas Savienība Apvienotās Karalistes karoga kuģus klasificēs kā trešo valstu kuģus

No 2021. gada 1. janvāra ES dalībvalstis Apvienotās Karalistes karoga kuģus klasificēs kā trešo valstu kuģus, un saskaņā ar ES Kuģu pārstrādes regulu (EU-SRR) no

1. janvāra Apvienotās Karalistes kuģiem (500 GT un vairāk) stājas spēkā prasība par bīstamo materiālu uzskaites (IHM) sertifikātu, kas tiks pieprasīts, šiem kuģiem ieejot kādā no ES dalībvalstu ostām. Sakarā ar Covid-19 pandēmiju ES dalībvalstīm šī prasība uz pusgadu tika atlikta.

"P&I Club" laiž klajā jaunu tiešsaistes video sēriju "Jautājiet ekspertam"

Lai risinātu savas finansiālās problēmas, Lielbritānijas "P&I Club" ekspertu komanda ir laidusi klajā jaunu tiešsaistes maksas video sēriju "Jautājiet ekspertam". Atzīti speciālisti jūrniecības nozares pārstāvjiem sniedz padziļinātu informāciju par svarīgākajiem ar nozari saistītajiem jautājumiem, kā arī izvērstu analīzi par specifiskiem tematiem. Kodolīgi 30 minūšu videoklipi ietver intervijas ar atzītiem konkrētās jomas ekspertiem, kuri risina specifiskas problēmas plašā jūrniecības sektorā, palīdzot auditorijai padziļināti izprast kādu problēmu, piemēram, nīršanas operācijās, saistībā ar kiberdrošības riskiem, kā arī daudzās citās jomās. *Online* formāts un kompakti pasniegtā informācija ir droša un ērta, kas jo īpaši svarīgi ir šajā pandēmijas laikā.

Atlaides vairs nebūs spēkā

Austrālijas Jūras drošības pārvalde (AMSA) paziņojusi, ka, neraugoties uz pandēmijas turpināšanos, no 2021. gada 28. februāra nepieļaus nekādas atlaides un stingri raudzīsies, lai jūrniekiem nepārtraukts darbs uz kuģa nepārsniegtu MLC konvencijā noteikto 11 mēnešu robežu. AMSA paskaidroja, ka kuģu operatoriem ir bijis pietiekami daudz laika pielāgoties Covid-19 realitātei un izstrādāt jaunus jūrnieku repatriācijas un apkalpju maiņas plānus, kas pandēmijas dēļ ir bijuši kavēti, tādējādi pārkāpjot MLC konvencijas prasības.

AMSA uzsver, ka jūrnieki, strādājot uz kuģiem saskaņā ar pagarinātiem darba līgumiem, upurē sevi pasaules tirdzniecības un ekonomikas uzturēšanai, un tas nodara kaitējumu jūrnieku fiziskajai un garīgajai veselībai, jo obligātās karantīnas un citu ar Covid-19 saistītu

►►► 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

ierobežojumu dēļ jūrnieki nav varējuši izmantot krasta atvaļinājumu, satikties ar draugiem un ģimeni. Kopš 2020. gada jūnija Austrālija aizturējusi jau vismaz piecus kuģus, jo apkalpes locekļiem bija beidzies darba līgums.

Jaunākais "Copernicus" satelīts turpinās jūras līmeņa mērījumus vismaz līdz 2030. gadam

Jaunākais "Copernicus" satelīts "Right-6 Michael Freilich" tika palaists 2020. gada 21. novembrī. Tā kā klimata pārmaiņu dēļ ceļas vidējais jūras līmenis pasaulē, jaunais un modernais satelīts turpinās jūras līmeņa mērījumus vismaz līdz 2030. gadam. Tāpat, pateicoties "Right-6 Michael Freilich", vairāk nekā par 60% tiks uzlabotas "Copernicus Marine" novērošanas un modelēšanas iespējas. Jaunā satelīta palaišana ir daļa no Eiropas Komisijas "Copernicus" programmas un ietver vairāku aģentūru partnerību: EKA, EUMETSAT (Eiropas Meteoroloģisko satelītu izmantošanas organizācija), NASA-JPL (NASA Jet Propulsion Laboratory), NOAA (ASV National Ocean and Atmospheric Administration) un CNES (Francijas Nacionālais kosmosa pētījumu centrs) u.c.

Tā kā miljoniem cilvēku visā pasaulē ir apdraudēti jūras līmeņa celšanās dēļ, ir svarīgi turpināt mērīt jūras virsmas mainīgo augstumu, lai, pieņemot lēmumus, tie būtu balstīti uz kompetentiem, drošiem un ticamiem faktiem. Jūras līmeņa celšanās ir viens no galvenajiem klimata pārmaiņu rādītājiem, un kopš 1990. gadu sākuma tas ir cēlies par 3,3 milimetriem gadā. Jaunākie aprēķini liecina, ka jūras līmeņa celšanās paātrinās un pēdējos gados kāpums ir bijis īpaši straujš.

Kopš 2020. gada janvāra maksimālais sēra dioksīda saturs kuģu degvielā visā pasaulē tika samazināts no 3,5% līdz 0,5%, kas tiek darīts, lai mazinātu gaisa piesārņojumu un aizsargātu cilvēku veselību un vidi. Turpmākajos gados tiks ierobežota arī kuģniecības slāpekļa dioksīda emisija, bet kuģu uzraudzība

joprojām ir neatrisināts jautājums, un tagad to palīdzēs risināt "Copernicus Sentinel-5P" satelīts.

"Copernicus Marine Service" moduļi okeānos seko plastmasas piesārņojumam

"Copernicus Marine Service" pēdējo desmit gadu laikā veiktie okeano-grāfiskie pētījumi rāda, ka plastmasas piesārņojums ir sasniedzis visus pasaules okeānus un katru okeāna daļu, un tas tiek uzskatīts par galveno apdraudējumu ekosistēmām. Ik gadus pasaules okeānos nonāk vairāk nekā astoņi miljoni tonnu plastmasas. Tas jūras faunu un floru ietekmē tikpat lielā mērā kā šī piesārņojuma radītāja – paša cilvēka dzīves kvalitāti. Tiek lēsts, ka plastmasas piesārņojuma dēļ katru gadu iet bojā 100 tūkstoši jūras zīdītāju, un tas notiek pat tik attālinātās vietās, kur praktiski nenotiek aktīva cilvēku darbība.

"Copernicus Marine Service" ar īpaši izstrādātu moduļu palīdzību veic plastmasas daļiņu izsekošanu, kas ļauj uzraudzīt, kādā veidā plastmasa nonāk okeānā un kā tā izplatās.

Aktivizējas kontrabandisti

Pēdējo 12 mēnešu laikā vērojamas kontrabandistu aktivitātes Adenas līcī, it īpaši ieroču kontrabanda uz un no Jemenas. Kontrabandai tiek izmantoti bruņoti kuģi, kuri visbiežāk atrodas bijušo pirātu vadoņu kontrolē un kurus diemžēl kļūdaini var noturēt par tirdzniecības kuģu bruņotās apsardzes kuģiem. Tāpat notiek arī cilvēku tirdzniecība, lai gan 2020. gadā tā uz kontrabandas kopējā fona ir samazinājusies.

Spānijas policija uz kuģa "Unispirit" konfiscē 1,2 tonnas kokaīna

Spānijas policija un muiža uz kuģa "Unispirit", kas ar kukurūzas kravu nāca no Brazīlijas, konfiscēja vairāk nekā 1,2 tonnas kokaīna, un tas notika tikai divas nedēļas pēc tam, kad viņu brazīliešu kolēģi uz šī paša kuģa 3. oktobrī Santjago ostā jau bija konfiscējuši 1,5 tonnas narkotiku.

Brazīlijas varas iestādes arī ziņoja, ka kuģis nelikumīgi pametis ostu un ir aizdomas, ka visu narkotiku kravu nav izdevies konfiscēt.

Spānijas muitas, "Guardia civil" un valsts policijas darbinieku grupa 16. oktobrī pārtvēra kuģi "Unispirit" 50 jūras jūdzes no Kanāriju salām, pavadīja to uz Laspalmasas ostu, kur rūpīgi pārmeklēja kravu. Starp maisiem, kuros bija 3,5 tonnas kukurūzas, viņi 12 maisos atrada 1,2 tonnas kokaīna. Izmeklēšana turpinās.

Jau 2019. gada novembrī pie Gališijas krastiem Spānijas ziemeļrietumos Spānijas, Apvienotās Karalistes, Portugāles, ASV un Brazīlijas varas iestāžu kopīgajā operācijā tika pārtvērt "narkotiku zemūdene" un konfiscētas 3 tonnas kokaīna.

Konfiscē līdz šim lielāko hašiša daudzumu, kas Spānijā ievests pa jūru

Spānijas valsts policijas un Nodokļu aģentūras kopīgas operācijas rezultātā izdevies konfiscēt līdz šim lielāko hašiša daudzumu, kas Spānijā ievests pa jūru. Piecu dienu laikā tika aizturētas četras vienai organizācijai piederošas jahtas: "Sweet Breeze", "Eagle Ray", "Amaalta" un "Carla", kas veda vairāk nekā 30 tonnu hašiša. Tika arestēti deviņi noziedzīgā grupējuma bulgāru un krievu tautības locekļi, kuri, lai slēptu pēdas, centās aizdedzināt jahtas.

Operācija ar nosaukumu "Goleta-Gratil" tika veikta no 24. līdz 28. septembrim trīs dažādos Atlantijas okeāna reģionos, un tajā piedalījās četri patruļkuģi, helikopters, muitas uzraudzības lidmašīna un Spānijas kara flotes kuģi.

Konfiscētie kuģi kopā ar narkotikām un aizturētajiem nodoti kompetentām tiesu iestādēm.

Policijas darbības ir smags trieciens par lielāko noziedzīgo grupējumu uzskatītajai organizācijai, kas nodarbojas ar hašiša tirdzniecību pa jūru un ko veido noziedznieki no Austrumeiropas valstīm. Divās operācijās 2020. gada pavasarī un rudenī konfiscētas vairāk nekā 34 tonnas hašiša un sešas jahtas, kuru vērtība pārsniedz piecus miljonus eiro.■

Mākslīgais intelekts cīņā ar kontrabandu

Jūras izlūkošanas un analītikas kompānija “Windward” izmanto mākslīgo intelektu, lai identificētu un precīzi noteiktu Eiropas ūdeņos kuģojošos kuģus, par kuriem ir aizdomas, ka tie nelegāli pārvadā narkotikas izplatīšanai kontinentā. Narkotiku kontrabanda pa jūras ceļiem šobrīd Eiropai ir kļuvusi īpaši aktuāla, jo Covid-19 dēļ tiek ierobežotas daudzas gaisa satiksmes iespējas, ko kontrabandisti izmantoja narkotiku tirdzniecībai.

Eiropai ir vairāk nekā 65 tūkstoši kilometru gara krasta līnija, kas ir milzīgas durvis potenciālajiem kontrabandistiem un nelegālajiem tirgotājiem. Izmantojot “Windward” tehnoloģiju, MAOC (N) (*Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics*) un citas institūcijas tagad var skaidri pārredzēt globālo jūras tirdzniecību un iegūt reāllaika informāciju, kuri kuģi uzskatāmi par drošiem un kuri, iespējams, tiks iesaistīti nelikumīgās darbībās.

“Windward” jau desmit gadus strādā pie jaunāko tehnoloģiju ieviešanas flotē un piedāvā modernus risinājumus jūrniecības nozares digitalizācijai, kā arī efektīvus analītiskās izlūkošanas risinājumus. Jūrniecības nozares digitalizācijā “Windward” sadarbojas ar kuģu īpašniekiem, bankām, valdībām un apdrošināšanas sabiedrībām, lai sniegtu ar tehnoloģijām pamatotu riska analīzi. “Mums ir visaptveroša, atvērta platforma, kas ņem vērā kuģa īpašumtiesību identitāti, kravas redzamību, kuģa atrašanās vietu un reisu modeļus, apvieno tos platformā ar nosaukumu MAIA (saīsinājums no jūras mākslīgā intelekta analītikas) un sniedz ieteikumus.

2020. gada oktobra sākumā “Windward” noslēdza sadarbības līgumu ar MAOC (N), lai, izmantojot jaunākās tehnoloģijas, identificētu nelegālās tirdzniecības pārvadātājus, pirms tie ar kontrabandas kravu ieradusies Eiropā.

UZZIŅAI

“The Maritime Analysis and Operation Centre – Narcotics” (MAOC (N)) ir starpvaldību darba grupa narkotiku kontrabandas uz Eiropu pa jūru apkarošanai, un tajā darbojas septiņas ES dalībvalstis: Spānija, Francija, Īrija, Itālija, Nīderlande, Portugāle un Apvienotā Karaliste (pirms *Brexit*).



MAOC (N) izmanto “Windward” progresīvo jūras izlūkošanas platformu, lai paaugstinātu centra spējas identificēt un uzraudzīt interesējošos kuģus, sadarboties starptautiskā līmenī, kā arī uzlabot savus izlūkdatumus, lai galu galā izsekotu nelegālo tirdzniecību. MAOC (N) sagatavo slepenus izlūkošanas ziņojumus par iespējamām nelegālām darbībām, kuri jau apliecinājuši augstu precizitātes līmeni, kas ir vērā ņemams arguments tiesvedības procesā un notiesājoša lēmuma pieņemšanā.

Eiropas un citu pasaules valstu institūcijas saskaras ar daudzām problēmām, kad jautājums skar jūras robežu aizsardzību, sākot no informācijas pārslodzes, nepilnīga attēla, fragmentētiem datiem utt. “Windward” jaunākās tehnoloģiju platformas ir palīdzējušas samazināt šīs nepilnības, un tas ļauj piedzīvot pārmaiņīgas pasaules jūrniecības nozarē, sākot no ikdienas lēmumu pieņemšanas un beidzot ar preventīvu pasākumu veikšanu. Dinamiskāka informācijas iegūšana un apstrāde sniedz visaptverošu un reālistisku skatījumu arī

UZZIŅAI

“Windward” rīcībā ir 300 analītikas modeļu un vairāk nekā 10 miljardi datu, kas savākti astoņu gadu laikā, veicot apjomīgus pētījumus, tai skaitā par kuģu maršrutiem, ātrumu un neparastām kursa izmaiņām, uzvedību, kas ir pamats, lai prognozētu, kuri kuģi varētu būt iesaistīti nelikumīgās darbībās.

uz jūras ekosistēmu, vides drošības jautājumiem un ilgtspējīgu attīstību, kas šodien tiek likts arī jūrniecības nozares darbības pamatā.

“Preventīvās izlūkošanas darbības jūras un piekrastes uzraudzībā ir ļoti precīzs un progresīvs risinājums, kas kļūvis par neatņemamu sastāvdaļu cīņā pret narkotiku kontrabandu visā Eiropā,” sacīja MAOC (N) izpilddirektors Maikls O'Salivans. „Mēs izmantojam “Windward” platformu, lai uzraudzītu nelikumīgu jūras darbību, un šajā ziņā AIS dati ir izrādījušies viskvalitatīvākie un kopā ar jaunākajiem analītiskajiem risinājumiem ļauj daudz plašāk sekot visam, kas notiek kuģošanas ceļos, kā arī daudz efektīvāk sadarboties pasaulē mērogā.”

Publiskota Jūras kravas harta

Lai palielinātu lielo rūpniecības korporāciju atbildību un darbību saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas izvirzītajiem dekarbonizācijas mērķiem, starptautiskā bezpeļņas organizācija "Global Maritime Forum" izstrādājusi un publiskojsi Jūras kravas hartu, kas nosaka jaunu atbildības līmeni kuģošanas biznesam, vides standartiem atbilstošu lēmumu pieņemšanu un pārredzamus klimata ziņojumus. Saskaņā ar ANO aplēsēm pasaules kuģniecības nozare apkalpo aptuveni 80% no pasaules tirdzniecības kravu plūsmas un būs atbildīga par 2–3% no pasaules siltumnīcefekta gāzu emisijām gadā.

Lielākās rūpniecības korporācijas enerģētikas, lauksaimniecības, kalnrūpniecības un preču tirdzniecības nozarēs izmanto globālos pārvadājumu pakalpojumus, lai transportētu jēlnaftu, ogles, dzelzsrūdu, graudus un citas beztaras preces, kas veido vairāk nekā 80% no pasaules jūras tirdzniecības.

Jūras kravas harta nosaka standartus, lai atklātu, vai korporāciju kuģniecības darbības ir saskaņotas ar klimata mērķiem. Harta atbilst IMO dalībvalstu pieņemtajai politikai, tai skaitā arī mērķim līdz 2050. gadam vismaz par 50% samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas no pasaules kuģniecības.

Globālā jūrniecības foruma rīkotājdirektore, projektu un programmu vadītāja Johanna Kristensena: "Jūras kravas harta ļauj dažādu rūpniecības nozaru vadītājiem izmantot savu ietekmi, lai virzītu pārmaiņas un veicinātu zāļu kuģniecību, izvēloties jūras transportu, kas saskaņots ar klimata mērķiem."

Jūras kravas hartas dibinātāji ir "Anglo American", "ADM", "Bunge", "Cargill Ocean Transportation", "COFCO International", "Dow", "Equinor", "Gunvor Group", "Klaveness Combination Carriers", "Louis Dreyfus Company", "Norden", "Occidental", "Shell", "Torvald Klaveness", "Total" un "Trafigra".■

Pirātu uzbrukumi nemazināsies

113 km garais Singapūras šaurums, kas savieno Malakas šaurumu ar Dienvidķīnas jūru, gadsimtiem ir bijis viens no galvenajiem Āzijas kuģošanas ceļiem. Pirms Eiropas koloniālisma laikmeta šaurums tika uzskatīts par nozīmīgu tirdzniecības vietu, jo tas savienoja Indijas okeānu ar Ķīnu, bet kopš eiropiešu ierašanās un Singapūras dibināšanas 1819. gadā šaurums kļuvis par vienu no visvairāk noslogotajiem pasaulē ar satiksmes apjomu aptuveni 100 tūkstoši kuģu gadā.

Pēdējo pāris gadu laikā tieši Singapūras šaurums piedzīvojis arvien vairāk pirātu uzbrukumu. Saskaņā ar "The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia" (ReCAAP) datiem 2019. gadā šaurumā notika 31 pirātisma incidents, salīdzinot ar septiņiem reģistrētajiem gadījumiem 2018. gadā. Pagaidām vēl pārāgri spriest, kāda būs 2020. gada aina, bet, piemēram, 26. oktobrī tikai ar divu stundu intervālu notika bruņoti uzbrukumi trim kuģiem, bet kopumā oktobrī tika ziņots par sešiem incidentiem, kas ir lielākais uzbrukumu skaits vienā mēnesī šajā reģionā. Neskatoties uz Japānas un Singapūras varas iestāžu mēģinājumiem apkarot pirātismu, situācija pasliktinās, un incidentu pieaugums rada bažas.

Singapūra Āzijas kontekstā

Pirātu uzbrukumi, kas notiek netālu no Singapūras, būtiski atšķiras no tiem, kas notiek pārējā Āzijas reģionā, un ne tikai motīvu dēļ, bet arī izvērtējot to, kas iesaistās šajos uzbrukumos. "DWF Global Legal Business" vadītājs Džonatans Moss uzskata, ka lielākā daļa uzbrukumu notiek ekonomisku iemeslu dēļ.

"Singapūra ir bagāta salu valsts, tāpēc arī tirdzniecības kuģos pārvadātās preces ir ļoti vērtīgas. Salīdzinot ar citiem Āzijas reģioniem, šī ir milzīga zelta bedre," saka Moss

Starptautiskās konsultāciju kompānijas "Schillings" eksperte Britanija Damora Singapūras šaurumā notiekošo pirātismu definē kā oportūnistisku, un pauž viedokli, ka uzbrucēji vairākumā gadījumu nav savā starpā saistīti un neveido vienotu pirātu tīklu. Tieši tāpēc nevarot teikt, ka Singapūras šaurumā notiekošais radītu tiešu apdraudējumu valsts iekšējai stabilitātei.

"Atšķirībā no nemiernieku grupām, kas darbojas Mjanmas piekrastes tuvumā vai Filipīnu dienvidos, lielākā daļa pirātu Singapūras šaurumā nav saistīti ar jebkāda veida bruņotajām grupām," saka Damora. "Trīs ceturtdaļās Singapūrā notikušo uzbrukumu pirāti nav bijuši bruņoti un nevienš jūrnieks nav cietis. Pirāti Singapūras šaurumā parasti nemēdz kaitēt apkalpei, savukārt citos reģionos jūrnieku nolaupīšana un cietsirdīga izturēšanās pret viņiem notiek visai bieži. Tā, piemēram, islāmistu separātistu organizācija "Abu Sayyaf", kas cieši saistīta ar ISIS, ir viena no grupām, kas jau gadiem ilgi veic uzbrukumus Filipīnās, tostarp nolaupa jūrniekus, lai pieprasītu izpirkuma maksu."

Kāpēc tagad?

Lai arī uzbrukumu skaits ir pieaudzis, jūras drošības kompānija "ARC COO" skaidro, ka katru gadu incidentu skaits tomēr ir mainīgs.

"Apmēram pirms pieciem gadiem Singapūras šaurumā pirāti īpaši

specializējās mazo tankkuģu kravu laupīšanā. Tomēr jāatzīst, ka gandrīz vienmēr šajā reģionā ir notikušas zādzības un laupīšanas arī no cita tipa un lieluma kuģiem,” teic “ARC COO” direktors Viljamss. “Pirātisms vienmēr ir atspoguļojis sociālo un ekonomisko situāciju šajā reģionā. Papildu bonuss pirātiem ir reģiona ģeogrāfiskā atrašanās vieta ar daudzām salām, kuras ir grūti efektīvi uzraudzīt, liels satiksmes apjoms, kā arī sociālpolitiskie faktori. Tātad, ja rodas bezdarba problēmas vai saasinās kādi citi apstākļi, kas ietekmē peļņas iespējas, piemēram, sarūk zivju krājumi, uzplaukst pirātisms, jo ar noziedzīgām darbībām var iegūt līdzekļus un nopelnīt iztiku. Ir vēl viens pirātismu veicinošs faktors – pārlietu liela varas iestāžu pašapmierinātība, kas liek domāt, ka Singapūras šaurumā salīdzinājumā ar Āfrikas austrumu krastu, īpaši Somālijas piekrasti un Adenas līci, nekādu īpašu problēmu nav.”

Vai Covid-19 ir bijusi kāda ietekme?

Par to, vai Covid-19 pandēmija ir vai nav ietekmējusi pirātismu, eksperti nav vienprātīgi. Vieni uzskata, ka koronavīruss nav mainījis pirātu paradumus un ietekmējis uzbrukumu raksturu, citi domā, ka pandēmijai ir liela loma uzbrukumu pieaugumā.

“Esošo resursu pārdalīšana pandēmijas seku mazināšanai patiešām ir bijis viens no izejām, kāpēc samazinājusies jūras uzraudzība un piekrastes valsts sadarbība,” uzskata Damora. “Pandēmija ir skārusi arī globālo tirdzniecību, bet tas ietekmē cilvēku dzīves līmeni un veicina noziedzīgu darbību pieaugumu. Arī kuģošanas kompānijas izmaksu taupīšanas nolūkā ir samazinājušas finansējumu drošības pasākumiem, un tas kuģus, kravas un apkalpes ir padarījis daudz neaizsargātākus un vieglāk sasniedzamus pirātiskiem uzbrukumiem. Vēl jāatzīmē, ka būtiski ietekmēts ir bijis arī naftas tirgus, kas daudzus tankkuģus padarījis par peldošiem naftas uzglabāšanas rezervuāriem, kas pirātiem, protams, ir iekārojams kumoss.”

Eksperti uzskata, ka, ņemot vērā pašreizējos apstākļus, pirātu uzbrukumi nemazināsies. Kad jārīsina

citas, šķietami svarīgākas problēmas, drošība bieži vien paliek otrajā plānā, bet no tā cieš kuģi, kravas un apkalpes. Ja nozare vēlas, lai pirātu uzbrukumi mazinātos, tai nopietni jādomā par drošības pasākumiem. Kamēr turpināsies pandēmijas izraisītā ekonomiskā lejupslīde, pirātisms nemazināsies, jo vienmēr būs cilvēki, kuri meklēs alternatīvas iespējas gūt ienākumus, un viens no veidiem diemžēl ir noziedzība jūrā.

ICC IMB aicina visus uzņemties atbildību par jūrnieku drošību

ICC IMB (*International Maritime Bureau*) dati liecina, ka 2020. gada pirmajos deviņos mēnešos pasaules jūrās palielinājies pirātisms, bruņotās laupīšanas un Gvinejas līcī par 40% pieaudzis jūrnieku nolaupīša-



nas gadījumu skaits. Ar ieročiem un nažiem bruņoti pirāti nolaupa lielas jūrnieku grupas pat vairāku simtu jūdžu attālumā no Rietumāfrikas krastiem. Četrpadsmit uzbrukumu rezultātā pie Nigērijas, Beninas, Gabonas, Ekvatoriālās Gvinejas un Ganas tika nolaupīti 85 jūrnieki un vēl 32 jūrnieki turēti kā ķīlnieki uz saviem kuģiem nolūkā iegūt izpirkuma maksu. 2020. gada pirmajos deviņos mēnešos jūrnieki ziņoja par 134 uzbrukumiem, kopumā pirāti iekļuva 112 kuģos, apšaudīja piedzīvoja seši kuģi un tika ziņots par 12 uzbrukuma mēģinājumiem. Gvinejas līcī nolaupīti arī divi zvejas kuģi.

“Kuģu apkalpes saskaras ar milzīgu spiedienu Covid-19 dēļ, bet vardarbīga pirātisma vai bruņotās laupīšanas risks rada vēl papildu stresu,” sacīja IMB direktors Maikls Haulets, kura vadītais Pirātisma ziņojumu centrs kopš 1991. gada pieņem jūrnieku ziņojumus par pirātu uzbrukumiem, apkopo datus, cenšoties atbalstīt jūrniekus un zvejniekus visā pasaulē.

“Saņemot ziņu par pirātu uzbrukumu kuģim, IMB ātri reaģē un sazinās ar attiecīgajām varas institūcijām, un informācijas operatīva atvērta ir tas, ko mēs varam darīt, bet ar to vien ir stipri par maz. Tāpēc mēs mudinām visas piekrastes valstis, to drošības uzraudzības institūcijas un reģionālās sadarbības organizācijas uzņemties atbildību par jūras drošības nodrošināšanu savā ekonomiskajā zonā. Tikai kopīgiem spēkiem varam panākt lielāku drošību jūrā un drošu tirdzniecību.”

Kopumā atbildīga rīcība un esošās situācijas reāla izpratne ir svarīga visai jūrniecības nozarei: kuģu īpašniekiem, operatoriem, apdrošinātājiem un citām ieinteresētajām pusēm. To ir svarīgi apzināties arī tad, kad karoģa valstis vai kuģošanas kompānijas izstrādā savus vadlīniju dokumentus. Apdraudējums kuģošanas

drošībai ir mainīgs, tāpēc nepieciešams pastāvīgi atjaunot zināšanas par pasākumiem, kas nepieciešami, lai iespējami labāk nodrošinātu jūrnieku, kuģu un kravu aizsardzību.

Aprīļa sākumā, konteinerkuģim “Fouma” iebrūcot Gvajakilas ostā Ekvadorā, astoņi bruņoti iebrūcēji raidīja brīdinājuma šāvienus uz komandtiltiņu, iekāpa kuģī, atvēra vairākus konteinerus, izņēma no tiem nezināmas preces un aizbēga divās ātrlaivās. Nevienš necieta. Tomēr šo uzbrukumu analītiķi vērtē kā pamatu satraukumam, jo laupītājiem, šķiet, bija detalizēta informācija par kuģa kravu, tā kursu, kā arī uz kuģa esošo personālu. Viņi zināja, kā un kad iekļūt kuģī, ko un kur ņemt, un tas skaidri liecina, ka pirāti plānoja uzbrukumu, iespējams, ar apkalpes vai citu personu palīdzību, kuras sniedza konkrētu informāciju par kuģi. Lai gan šādi laupīšanas gadījumi ir samērā reti, tā ir ļoti bīstama situācija, kuru nedrīkstētu uztvert vieglprātīgi. ■

Ūdeņraža nākotne sākas šodien

Zinātnieki pasaulē strādā, lai atbildētu uz jautājumu, kāda enerģija tuvākā un tālākā nākotnē tiks izmantota, kā to iegūs un cik tā maksās. Lai gan pašlaik nav vienprātības, kāda degviela nākotnē tiks izmantota kuģu dzinējos, zinātnieki pirmo reizi pasaulē kuģu dzinēju darbināšanā jau testē ūdeņradi. Procesu paātrināt mudina vairāki iemesli, vispirms jau tas, ka jūrniecības nozares speciālisti, meklējami labāko tehnoloģisko risinājumu, sacenšas un patur prātā – kurš būs pirmais. Otrs iemesls, protams, ir starptautiskās prasības par emisiju samazināšanu. Tāpat nenoliedzami svarīgs ir izmaksu jautājums.

Lai kuģošanas nozare sasniegtu IMO izvirzītos mērķus, pirmajam "zaļajam" kuģim ar nulles emisijām pasaules flotē vajadzētu ienākt jau līdz 2030. gadam. Vismaz tā domā nozares analītiķi, bet zinātnieki savukārt uzskata, ka ūdeņradis varētu palīdzēt sasniegt šo mērķi. Pat naftas pārstrādes kompānija "Royal Dutch Shell" šā gada oktobrī izteica apņemšanos kuģu degvielas ražošanā izmantot ūdeņradi un puda viedokli, ka tieši ūdeņradi uzskata par iespējami labāko variantu salīdzinājumā ar citiem no emisijām brīviem kuģu degvielu veidiem. Diemžēl pagaidām viss nebūt nav tik vienkārši, vēl nav atrisināts jautājums kaut vai par šādas degvielas uzglabāšanas iespējām uz kuģiem, jo šai degvielai būs nepieciešami lielāki uzglabāšanas rezervuāri, tāpēc pašlaik tā ir vieglāk izmantojama kuģiem īsajos reisos.

Reizē tiek pausts viedoklis, ka nākamā desmit gadu laikā ceļā uz emisiju samazināšanu lielas pārmaiņas būs piedzīvojis ne tikai kuģošanas bizness, bet enerģētikas tirgus kopumā, jo zinātne būs guvusi neiedomājamus sasniegumus, ražošanas nozare kļuvusi daudz modernāka un inovatīvāka.

Kompānija "DNV GL" jau ir pierādījusi, ka "zaļā ūdeņraža" degviela, kas iegūta elektrolīzes procesā no jūras ūdens, ir apmērām četras līdz sešas reizes lētāka par ļoti zema sēra saturu mazutu. Citu ūdeņraža degvielas veidu ražošana ir vēl lētāka, bet jāņem vērā, ka to ražošanā izmanto fosilo kurināmo, tāpēc nevar teikt, ka tas nemaz nerada emisijas. Zinātnieki ir pārliecināti, ka "zaļā ūdeņraža" cenas, pateicoties



Jaunbūvējamā kuģa "Ulstein SX190 Zero Emission" jūras izmēģinājumi varētu notikt jau 2022. gadā.

tehnoloģiju attīstībai, turpinās samazināties, tomēr jautājums jārīcina kompleksi, ņemot vērā infrastruktūras un transportēšanas prasības, un nevajadzētu aizmirst, ka, piemēram, sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes infrastruktūras izveide prasīja 20 gadus. Kompānijas "DNV GL" izpilddirektors Kristoss Krisaks pauž viedokli, ka ūdeņraža uzglabāšanas un uzpildes infrastruktūras izveide varētu notikt ātrāk, taču, pēc kompānijas aplēsēm, tam būtu nepieciešamas daudzmiljonu investīcijas.

Norvēģija pasaulē ir pioniere ceļā uz ūdeņraža izmantošanu kuģu dzinējos un pieņēmusi lēmumu, ka jau līdz 2026. gadam kruīza kuģiem un prāmjiem, kas kuģo starp fjordiem, ir jābūt brīviem no emisijām. Tieši tāpēc Norvēģijas vadošā kuģu projektēšanas un kuģu būves kompānija "Ulstein" strādā kopā ar naftas ražošanas nozari jūrā, lai kā vienu no enerģijas ražošanas iespējām izmantotu ūdeņradi, bet kuģu projektētāji veido hibrīda dizainu, izmantojot konteineru risinājumu ūdeņraža uzglabāšanas tvertnēm.

"Kuģošanas nozarei ir jābūt vērstai uz videi draudzīgiem risinājumiem, lai panāktu ilgtspējīgu nākotni. Ar ūdeņradi darbināmo kuģi mēs tiecamies uz nulles emisiju operācijām," sacīja "Ulstein Group" izpilddirektora vietnieks Tors Ulsteins.

CMB debitē ar savu pirmo ar ūdeņradi darbināmo dzinēju

Pie jaunu tehnoloģiju ieviešanas strādā arī citur pasaulē. Spānija, Japāna, Nīderlande un Lielbritānija nopietni risina jautājumu par ūdeņraža izmantošanu kuģu dzinēju darbināšanai.

Oktobrī Beļģijas kuģniecības gigants CMB debitēja ar savu pirmo ar ūdeņradi darbināmo dzinēju, kas izveidots kopuzņēmumā "BeHydro & ABC Engines". Tehnoloģijas izstrādātāji pauž viedokli, ka teorētiski jebkuru lielu dīzeļdzinēju var aizstāt ar "BeHydro" dzinēju.

CMB izpilddirektors Aleksandrs Saverijs: "BeHydro" apliecina, ka ES



"CMB Hydroville" bija pasaulē pirmais jūras kuģis ar dubultās degvielas dīzeļūdeņraža dzinējiem. Eksploatacijā tas stājās 2017. gadā.



redzējums par ūdeņraža izmantošanu ir reāls, un pierāda, ka pāreja uz šīs enerģijas izmantošanu lielā mērā ir iespējama jau šodien. Iesākumā to varētu izmantot piekrastes kuģošanā, iekšzemes kuģniecībā un velkoņu dzinējos, tirdzniecības kuģu palīgdzinējos, kā arī citās nozarēs ārpus kuģošanas. Ūdeņraža nākotne sākas šodien. "

Pētījums apliecina ūdeņraža potenciālu

Kā liecina "The International Council on Clean Transportation" (ICCT) jaunākais pētījums, šķidrās ūdeņradis varētu darbināt gandrīz visus konteinerkuģus, kas šķērso Kluso okeānu – vienu no noslogotākajiem kuģošanas ceļiem pasaulē.

Starptautiskā kuģniecības nozare pašlaik izmanto mazutu, kas iegūts no jēltaftas un ir galvenais CO2 emisijas avots.

ICCT pētījumā atklāts, ka jau 2015. gadā 99% transatlantisko reisu varēja tikt izmantots ūdeņradis. Vairāk nekā pusē gadījumu bija nepieciešamas tikai nelielas izmaiņas, 5% kravas telpas aizstājot ar papildu krātuvi degvielai vai degvielas uzpildes nolūkā reisā iekļaujot papildu

ostu, bet apmēram 43% reisu varēja notikt bez jebkādam izmaiņām.

2018. gadā IMO pieņēma lēmumu, ka līdz 2050. gadam kuģošanas nozarei vismaz par 50% jāsamazina CO2 emisijas salīdzinājumā ar 2008. gada līmeni.

"Lai īstenotu kaut minimālās IMO ambīcijas siltumnīcefekta gāzu stratēģijā, kuģu darbināšanai būs nepieciešamas jaunas tehnoloģijas un degviela, un pētījums liecina, ka, izmantojot ūdeņradī, dažu pasaulē lielāko kuģu vajadzība pēc degvielas uzpildīšanas, tātad arī degvielas uzglabāšanas, var tikt apmierināta, veicot tikai nelielas izmaiņas operācijās," teikts ICCT ziņojumā. "Citas potenciālās alternatīvās degvielas, tostarp amonjaks un metanols, ir daudzsoļos turpmāko pētījumu objekts."

Organizācija arī norāda, ka kuģniecības pārejai uz ūdeņradi būtu nepieciešama mērķtiecīga pētniecība un attīstība, degvielas infrastruktūras masveida izmaiņas un valdību atbalsts.

UZZINĀI

Lai degvielu uzskatītu par tīru, ūdeņradis jāražo elektrolīzes ceļā (ūdens molekulas ar elektrisko strāvu sadalot ūdeņradī un skābeklī), izmantojot atjaunojamo enerģiju un tādējādi radot tā saukto "zaļo ūdeņradi", vai fosilā kurināmā iekārtas aprīkojot ar oglekļa uztveršanas un saglabāšanas tehnoloģijām, tādējādi iegūstot "zilo ūdeņradi", lai gan tiek uzskatīts, ka pašreizējie komercializētie procesi nespēj uztvert vairāk nekā 95% emitētā oglekļa.

Svarīgi izvērtēt ūdeņraža izmantošanas drošības aspektus

"Kawasaki Heavy Industries's Kobe" būvē pasaulē pirmo sašķidrinātā ūdeņraža transportēšanas kuģi, kas atver jaunu nodaļu jūras transportā. Šis kuģis tiks izmantots līdz mīnus 253°C atdzesēta sašķidrinātā ūdeņraža transportēšanai no Austrālijas uz Japānu, veidojot starptautisku ūdeņraža enerģijas piegādes ķēdi. "Kawasaki Heavy" plāno uz kuģa uzstādīt vakuūmizolētu dubultkorpusa konstrukcijas sašķidrinātā ūdeņraža krātuvi. Kuģa būvi paredzēts pabeigt līdz 2020. gada beigām, bet tā testēšana notiks jau 2021. gadā.



Kompānijas "Maranda" pētnieki izstrādājuši ūdeņraža uzglabāšanas konteinerus un kurināmā elementu sistēmu, kas pašlaik tiek testēti un uzlaboti pirms integrēšanas kuģī. Savukārt nesen uzsāktā projekta "Flagships" pārstāvji ir tikušies ar kuģu operatoriem, lai apspriestu visus ūdeņraža izmantošanas drošības aspektus.

Šveices tehnoloģiju gigants ABB sadarbībā ar "SINTEF Ocean", kas ir viena no lielākajām neatkarīgajām pētniecības institūcijām, strādā pie projekta par ūdeņraža izmantošanu kuģu dzinējos un lielā mērā sacenšas ar Norvēģijas zinātniekiem par to, kurš būs pirmais jauno tehnoloģiju radīšanā un kura projekts izrādīsies dzīvotspējīgāks.

Šobrīd izskatās, ka pasaulē pirmie pieci ar ūdeņradi darbināmie prāmji sāks kursēt 2021. gadā Norvēģijas rietumu piekrastē. Šie prāmji, kas var uzņemt 50 automašīnu, kursēs četrās dažādās līnijās Norvēģijas rietumkrasta fjordos. Atkarībā no maršruta laiks ceļā būs no 13 līdz 30 minūtēm. ■

Rīgas brīvostā testē inovatīvu IT rīku

Rīgas brīvostā sadarbībā ar Vācijas tehnoloģiju uzņēmumiem "T-Systems International GmbH" un "Detcon International GmbH" notiek jauna inovatīva IT rīka testēšana. Tās mērķis – mazināt CO2 izmešus un kravu autotransporta radīto trokšņu piesārņojumu. Vienlaikus ar Rīgas ostu jaunais risinājums tiek testēts arī Brēmerhāfenes un Hamburgas ostās. LCMM sistēmas testēšana notiek sadarbībā ar autotransporta uzņēmumiem SIA "Skona" un SIA "A'Tuin", kuriem jaunā risinājuma izmantošana dos iespēju samazināt degvielas patēriņu un automašīnu uzturēšanas izmaksas. Rīgas brīvostas pārvaldes IT nodaļa jau veikusi pirmo saņemto datu analīzi, kas ļāvusi noteikt, kur kravas autotransportam ir ilgākais gaidīšanas laiks ostas teritorijā. Pēc testēšanas un detalizētas analīzes būs iespējams pavisam precīzi noteikt problēmu vietas un cēloņus, kā arī sākt darbu pie to novēršanas. "Mūsdienu klimata pārmaiņas rada milzu izaicinājumus un uzliek papildu

atbildību visām tautsaimniecības nozarēm. Ikvienam piegādes ķēžu dalībniekam ir jādoma, kā optimizēt savu darbību, izmantojot arvien ekonomiskāku un videi draudzīgāku enerģijas patēriņa modeli. Tieši ostām un kravu pārvadātājiem ir ļoti nozīmīga loma, lai kopējo enerģijas patēriņu un kaitīgo izmešu daudzumu visā piegādes ķēdē varētu samazināt", uzsver "Detcon International GmbH" transporta un ārējo attiecību direktors Andrejs Sorokins.

"Low Carbon Mobility Management" sistēma ļauj izsekot, kontrolēt un novērst gaisa piesārņojumu, ko rada kravas autotransports, samazināt CO2 emisijas un trokšņa piesārņojumu apkārtējā vidē, kā arī uzlabot satiksmes drošību. "Mēs ticam, ka jaunais risinājums, ko pašreiz testējam sadarbībā ar Rīgas ostu, dos lielu ieguldījumu, lai uzlabotu vides kvalitāti Rīgas pilsētā, kā arī palīdzēs optimizēt izmaksas loģistikas ķēdē iesaistītajiem komersantiem," norāda uzņēmuma pārstāvis.

Rīgas brīvostas pārvalde šobrīd aktīvi strādā pie vairākiem viedās ostas projektiem – tiek veidotas integrācijas ar transporta un loģistikas uzņēmumiem, ieviesti dažādi informācijas sistēmu risinājumi kuģu, kravu un pasažieru plūsmu uzskaitē un pārvaldībai, attīstīts 5G mobilo sakaru tīkls, automatizēta dokumentu aprīte starp dažādām ostas struktūrvienībām un valsts iestādēm.

"Mūsdienās ostas konkurētspēju vērtē ne vien pēc infrastruktūras, tehniskā nodrošinājuma un pakalpojumu kvalitātes, bet arī pēc pavisam jauniem kritērijiem, tādiem kā digitālo risinājumu pieejamība, klimata neitralitāte, vides drošība", uzsver Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.

"Rīgas osta ir unikāla digitālā platforma un testēšanas lauks viedo tehnoloģiju risinājumiem, un mūsu iesaāktais darbs šajā jomā ir būtisks solis ceļā uz Rīgas ostas pieteikto ambīciju kļūt par līderi Baltijas ostu vidū digitālo tehnoloģiju ieviešanā," tā V. Zeps.■

Forumā "5G Techritory" diskutē par 5G nākotni Eiropā un pasaulē

Ikgadējais 5G ekosistēmas forums "5G Techritory" virtuāli pulcēja 2000 profesionāļu un vairāk nekā 120 spikeru no visas pasaules, lai kopā diskutētu par 5G nākotni Eiropā un pasaulē. Forumā piedalījās 5G industrijas līderi, politikas veidotāji, tehnoloģiju inovāciju radītāji un telekomunikāciju operatori. Tāpat kā katru gadu, forumā tika diskutēts par 5G tehnoloģiju lietošanas iespējām dažādās jomās – rūpniecībā, militārajā industrijā, pilsētplānošanā, kā arī transporta nozarē un ostās.

Diskusijas apliecināja, ka lielākais izaicinājums 5G tehnoloģiju izstrādātājiem ir jauno risinājumu testēšana reālā vidē. "Rīgas osta kā aktīvs multimodālo pārvadājumu centrs un nozīmīgs posms globālo piegāžu ķēdēs ar savu nosacīti ierobežoto teritoriju rada unikālu vidi viedo tehnoloģiju risinājumu testēšanai," piedaloties foruma panelīdiskusijā "Digital Logistics", sacīja Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps. "Esmu pārliecināts, ka testēšana ir tikai

pirmais solis. Domāju, ka 5G tehnoloģijā balstītos biznesa risinājumus reālā darbībā vispirms ieraudzīsim tieši transportā jomā, loģistikā un ostās."

Rīgas osta izvirzījusi mērķi kļūt par līderi Baltijas valstu ostu vidū digitālo tehnoloģiju ieviešanā. Jau šobrīd ostā notiek dažādu inovatīvu tehnoloģiju ieviešana ikdienas darbā un jaunu risinājumu, tai skaitā 5G risinājumu, testēšana ostas teritorijā. "Rīgas ostas digitalizācija notiek divos galvenajos virzienos – procesu digitalizācija, lai ostas pakalpojumus padarītu ātrākus, precīzākus un caurskatāmākus, un jauno tehnoloģiju ieviešana ikdienas aktivitāšu uzraudzīšanai, vadīšanai un



kontrolei. Uzskatu, ka abos virzienos 5G tehnoloģijas rada plašas iespējas, lai ostu padarītu konkurētspējīgāku un klientiem pievilcīgāku, vienlaikus nodrošinot tās ilgtspējīgu, videi un pilsētas iedzīvotājiem draudzīgu attīstību," uzsver Viesturs Zeps.

Savukārt Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš diskusijā "Digital Sea" akcentēja svarīgākās pārmaiņas un izaicinājumus, ar ko saskaras ostas digitālajā laikmetā: "Datu apjoms, kas jāapstrādā mūsdienu ostā, ir milzīgs un pieaug arvien ātrāk. Lielākā daļa datu šobrīd tiek ģenerēta ārpus ostas – dažādos piegādes ķēdes posmos, dažādās organizācijās un dažādās valstīs. Turklāt, ņemot vērā mūsdienu loģistikas prasības, arvien būtiskāka kļūst datu apmaiņa starp visiem dalībniekiem reālā laikā. 5G tehnoloģijas piedāvā unikālas iespējas saziņai, datu straumēšanai un mākslīga intelekta risinājumiem, padarot šobrīd tik svarīgās globālo piegāžu ķēdes efektīvākas, ilgtspējīgākas un drošākas."■

Pieaug kokmateriālu kravu apgrozījums

Rudens mēnešos Rīgas ostā pārkrauts vairāk nekā miljons tonnu kokmateriālu, un šis kravu segments šogad veido lielāko kravu grupu ostā, nodrošinot 24% no kopējā apgrozījuma.

UZZIŅAI

Mežsaimniecības kravu segmentā ietilpst granulas, šķelda, zāģmateriāli, kā arī kokmateriālu ģenerālkraavas – apaļkoki, dēļi, koka plāksnes u.c. izstrādājumi. Vairākos Rīgas ostas uzņēmumos bez kokmateriālu uzglabāšanas un pārkraušanas tiek veikta arī to apstrāde, sākot no kaltēšanas un impregnēšanas līdz pat sagatavju ražošanai koka māju moduļiem. Šādi pakalpojumi palielina kokmateriālu kravu pievienoto vērtību, kā arī Rīgas ostas konkurētspēju mežsaimniecības kravu segmentā.

Pieaugums koksnes granulu un šķeldas apjomos rudenī varētu būt saistāms ar apkures sezonas tuvošanos un lielāku pieprasījumu pēc kurināmā, uzskata eksperti. Tāpat tirgū palielinājies pieprasījums pēc apaļkokiem, kuru apgrozījums attiecīgi audzis arī Rīgas ostā. Mežsaimniecības produktu eksporta kāpumu eksperti skaidro arī ar *brevit* tuvošanos. Kā liecina ostas dati, oktobrī uz Lielbritāniju nosūtīta vairāk nekā puse no visiem kuģos iekrautajiem kokmateriāliem. Pavisam mežsaimniecības kravas Rīgas ostā pārkrauj 14 termināļos. Saskaņā ar stivdorkompāniju sniegto informāciju 85% no visām Rīgas ostā apstrādātajām kokmateriālu kravām ir Latvijas eksports, mērķa tirgu augšgalā jau vairākus gadus nemainīgi ir Lielbritānija, Skandināvijas valstis, Somija un Nīderlande. Kopumā 2020. gadā mežrūpniecības kravas no Rīgas sūtītas uz 18 dažādu valstu ostām. ■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2015.–2020.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./2019., %
Beramkravas	21070,8	19767,4	19381,6	21488,0	19148,3	12557,5	-34,4
labība un tās produkti	1930,8	1609,5	1763,6	1356,8	1885,2	2536,1	34,5
ķīmiskās beramkravas	2345,7	2520,5	2210,6	1919,5	1581,3	1330,3	-15,9
ogles	13083,5	11709,8	11025,8	12946,6	9593,2	2600,2	-72,9
koksnes šķelda	591,1	490,1	578,0	828,7	1007,9	1045,2	3,7
Lejamkravas	9723,1	7589,8	5306,4	3808,0	3431,1	2522,7	-26,5
naftas produkti	9647,1	7528,6	5230,0	3774,7	3397,6	2436,2	-28,3
Ģenerālkraavas	5698,8	5979,1	6428,9	7849,3	7461,2	6739,0	-9,7
konteineri	3501,1	3696,9	4226,6	4469,8	4468,3	4230,9	-5,3
skaitis TEU	325137	350951	409809	427316	428159	413511	-3,4
Roll on/Roll of	226,9	233,3	389,9	479,1	492,5	163,9	-66,7
skaitis	58085	57993	77177	79665	70317	20150	-71,3
koksne	1720,0	1707,0	1472,9	2490,0	2171,5	1998,0	-8,0
tūkst. m³	2137,0	2078,8	1747,0	2913,5	2597,8	2462,1	-5,2
melnie metāli un tā izstrādājumi	192,0	265,9	254,3	340,4	289,9	264,6	-8,7
Kravas kopā	36492,7	33336,3	31116,9	33145,3	30040,6	21819,2	-27,4

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2015.–2020.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./2019., %
Beramkravas	5269,7	4384,0	6446,3	6430,9	7548,6	1894,9	-74,9
minerālmēsli	141,9	281,4	177,4	383,6	420,8	236,5	-43,8
ogles	4239,5	2213,4	4440,7	4617,8	5440,2	523,3	-90,4
labība un tās produkti	391,5	405,7	298,0	207,8	491,7	382,6	-22,2
Lejamkravas	13746,0	10384,6	9751,2	9862,7	9615,5	7610,1	-20,9
nafta	37,2	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	13108,3	9854,8	9200,1	9216,5	8988,6	7209,9	-19,8
Ģenerālkraavas	2059,8	2298,5	2328,7	2472,6	2306,8	2329,0	1,0
konteineri	4,7	0,0	0,0	20,3	2,4	4,1	70,8
skaitis TEU	504	0	0	2112	275	232	-15,6
Roll on/Roll of	1664,8	1889,2	1966,1	2071,4	2000,9	1983,7	-0,9
skaitis	60066	74568	75379	82824	79462	80631	1,5
kokmateriāli	366,2	398,3	352,9	375,8	296,2	339,9	14,8
tūkst. m³	409,3	441,4	389,4	424,1	338,5	377,3	11,5
Kravas kopā	21075,5	17067,1	18526,2	18766,2	19470,9	11834,0	-39,2

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2015.–2020.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./2019., %
Beramkravas	3507,1	3894,1	4472,8	5226,1	5071,5	4179,4	-17,6
ogles	34,5	367,1	1143,4	1321,2	1028,8	265,2	-74,2
labība un tās produkti	2564,1	2661,9	2273,5	2781,5	2586,6	2396,2	-7,4
celtniecības materiāli	772,4	790,0	862,6	711,3	920,1	693,4	-24,6
koksnes šķelda	86,7	225,4	225,2	156,4	276,0	214,0	-22,5
Lejamkravas	335,8	337,6	436,2	403,4	507,4	547,6	7,9
jēlnafta	51,9	48,5	32,2	39,5	44,2	40,7	-7,9
naftas produkti	221,2	239,3	347,0	294,3	392,8	416,4	6,0
Ģenerālkraavas	1249,4	919,9	1149,3	1263,5	1094,2	1100,5	0,6
konteineri	41,4	33,3	49,8	44,6	35,2	56,9	61,6
skaitis TEU	3326	2176	3671	2786	2650	3611	36,3
Roll on/Roll of	576,8	459,7	600,3	704,2	690,9	724,6	4,9
skaitis	31385	28333	36402	42066	45113	38070	-15,6
koksne	465,9	322,8	430,7	449,9	338,0	276,5	-18,2
tūkst. m³	509,0	357,0	503,6	457,2	380,5	314,8	-17,3
melnie metāli un tā izstrādājumi	139,0	54,4	5,0	0,0	0,0	3,4	100,0
Kravas kopā	5092,4	5151,7	6058,3	6893,0	6673,1	5827,5	-12,7

Satiksmes ministrijas informācija

Ekspluatācijā nodod jahtu ostu Liepājā

2020. gada 4. decembrī Liepājas pašvaldības Būvvaldes komisija pieņēma ekspluatācijā Liepājas SEZ pārvaldes jahtu ostu. Kā uzsver Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš, ir prieks, ka atkal viena piestātne ostā ir sakārtota – droša, moderna un ieguvusi glītus vaibstus. “Šodien pavisam droši varam lepoties ar modernu jahtu ostu pilsētas centrā, kas varēs uzņemt līdz pat 50 jahtām un priecēs ne tikai liepājniekus, bet arī pilsētas viesus, jo īpaši jahtsmēģus.”

Liepājas jahtu ostas modernizācija un būvniecība bija ilgi gaidīts un ļoti nepieciešams projekts, lai Liepājā burātājiem piedāvātais serviss neatpaliktu no citām Baltijas jūras jahtu ostām. Ir uzbūvētas peldošās piestātnes vismaz 50 jahtām un uzstādīts nožogojums noejai uz tām. Liels ieguvums ir modernā servisa ēka, kurā vienuviet būs birojs, apmeklētāju dušas, tualetes un veļas mazgātava, kā arī citi nepieciešamie pakalpojumi. Uzstādīta videonovērošanas sistēma, uzlabojot vispārējo drošības līmeni, un visā jahtu ostas teritorijā pieejams bezmaksas Wi-Fi. LSEZ pārvaldes Drošības, aizsardzības un vides daļas vadītājs Kaspars Poņemecis atzīst, ka jaunuzbūvētā jahtu osta ļaus strādāt augstākā līmenī.



“Beidzot mums būs jahtu ostas servisa ēka, kur apmeklētāji varēs aprunāties, izmazgāt veļu, uzzināt par vietām, ko Liepājā apskatīt. Pati piestātnes infrastruktūra pilnībā sakārtota, būs elektrība, ūdens un drošība.”

Būvdarbus veica SIA “RERE meistari”, kas neslēpj, ka Covid-19 ietekmē dažbrīd kavējusies materiālu piegāde, tomēr visus sarežģījumus izdevies operatīvi atrisināt, un gala rezultātu paši būvnieki vērtē atzīnīgi. SIA “RERE meistari” būvdarbu vadītājs Oskars Šolins uzsver, ka

no arhitekta domu lidojuma līdz projekta rezultātam bijis sarežģīts ceļš, bet viss izdevies, kā plānots.

Uzstādītās peldošās piestātnes vajadzības gadījumā var izcelt no ūdens, taču pagaidām laikapstākļi tās neapdraudot. Būvnieki stāsta, ka tās veidotas tik stabilas, ka ūdenī gandrīz nešūpojas. “Peldošās betona piestātnes spēj funkcionēt pie vēja ātruma līdz 35 m/s. Katrai betona stacijai ir četri enkuri, un katrs enkurs sver četras tonnas,” stāsta SIA “RERE meistari” būvdarbu vadītājs Oskars Šolins. ■

“Stena Line” plāno 2021. gadā par 40% palielināt kravas pārvadājumu kapacitāti

Prāmju satiksmes uzņēmums “Stena Line” 2021. gadā par 40% palielinās kravas pārvadājumu kapacitāti Baltijas jūras maršrutā starp Trāvemindi un Liepāju.

Maršrutā starp Trāvemindi un Liepāju pašlaik pārvadājumus veic divi viena modeļa prāmji – “Stena Gotica” un “Urd”. 2021. gadā to vietā stāsies divi moderni *ro-pax* prāmji, kuru nosaukumus uzņēmums pagaidām nav atklājis. Jaunie prāmji par 40% palielinās kravas ietilpību šajā maršrutā un saīsinās reisa ilgumu



no 27 līdz 20 stundām. Tādējādi būs pieejami pārvadājumi ar fiksētu grafiku un 12 reisiem nedēļā – pa sešiem katrā virzienā. Šis maršruts,

ko “Stena Line” pārņēma 2012. gadā, kļuvis par svarīgu Eiropas loģistikas tīkla daļu, kas savieno Baltiju, Krieviju un NVS valstis ar Vāciju un pārējo Eiropu. Uzņēmuma Latvijas maršrutu vadītājs Johans Edelmans norādīja, ka pieaudzis pieprasījums no Baltijas jūras reģiona klientiem. Pašlaik “Stena Line” nostiprina savas pozīcijas un 2021. gadā abos maršrutos uz Latviju un no Latvijas klientiem piedāvās jaunus, modernus prāmjus, lielāku kravas ietilpību un ērtības pasažieriem. ■

Gan kuģa kapteinim, gan hokeja tiesnesim lēmumi jāpieņem ļoti ātri

NAURIS UPENIEKS 2016. gadā beidzis Liepājas Jūrniecības koledžu, strādā Norvēģijā par velkoņa kapteini. Viņa vaļasprieks ir hokeja spēļu tiesāšana, ar to Nauris nodarbojas jau gadus septiņus – sākumā kā brigādes tiesnesis, video tiesnesis, bet pēc tam iemācījies slidot, lai varētu strādāt arī uz ledus.

"Vismaz 95% hokeja tiesnešu ir bijušie hokejisti, spēlējuši jaunībā vai bērnībā, bet es ne. Skolas laikā gāju skatīties, kā klasesbiedri spēlē, un man tas patika. Mūsu ģeogrāfijas skolotājs nodarbojās ar hokeja tiesāšanu un paaicināja mani palīgā. Tā arī viss aizsākās. Taču pats uz slidām uzkāpu tikai 17 vai 18 gadu vecumā, tad jau sākt trenēties hokejā ir daudz par vēlu. Hokeju varu uzspēlēt tikai tā, savā kompānijā, uz dīķa ledus!" saka Nauris.

Nauris atzīst, ka kuģa kapteinis un hokeja tiesneša darbam ir ne mazums kopīga. Galvenais – spēt ātri reaģēt un pieņemt lēmumus. "Uz kuģa vēl var būt pusminūte laika apdomāties, bet hokejā laika nav – pagriez galvu, un viens jau guļ uz ledus! Kāpēc – to neviens nezina, un neviens neko nav redzējis... Man nereti jautā: nu, kā tev var patikt tiesāt? Visi uz tevi bļauj! Pirmajā gadā tas ir sarežģītāk, jo visi tev grib pateikt, kas tu esi un uz kuriem tev jāiet. Bet pēc tam jau to vairs vienkārši nedzird. Parasti jau tā ir: ja uzvar, tad pateicoties labai komandai, ja zaudē – vainīgs tiesnesis. Gadās, protams, ļoti reti, ka pēc spēles zaudētāja komanda pasaka paldies par tiesāšanu. Tad ir gandarījums. Protams, vislabāk ir tad, ja tiesnesis uz laukuma vispār nav manāms, viņš mierīgi dara savu darbu, tas ir visforšākais!"

Nauris visbiežāk tiesā spēles Junioru attīstības hokeja līgā, reizēm arī augstākās kategorijas spēles. Hokeja tiesnesim ir iespējama izaugsme – vispirms jāpierāda sevi Latvijas līmenī, pēc tam jau var kļūt par starptautiskas kategorijas tiesnesi. "Bet man neder, ja man, piemēram, septembrī pateiktu, ka martā jātiesā turnīrs! Es taču esmu jūrnieks, kā es varu zināt, kur būšu



Hokeja tiesnesis Nauris Upenieks.

martā? Nereti gadās, ka, atgriežoties no Norvēģijas, iebraucu Liepājā un tūlīt uz slidām. Vai arī notiesāju spēli, sēžos mašīnā un dodos prom. Jā, esmu kādreiz tiesājis virslīgas



"Amber Puck" Ziemassvētku kauss U-9 vecuma grupā.



"Amber Puck" PRO turnīrs Liepājā, tiesnešu komanda.

spēles kā līnijtiesnesis. Parasti tiesāju turnīrus Liepājā, sākot no pašiem mazākajiem, U-9, līdz PRO līmenim. U-9 – tā jau patiesībā nav tiesāšana, tas vairāk ir šovs, tu puikām palidzi, tu viņus māci. Pieaugušo spēles ir kas cits, citi ātrumi, lielākas iespējas kļūdīties, bet man patīk gan viens, gan otrs!" skaidro Nauris.

Sacensībās, kur spēlē mazie puikas, viņu vecāku ambīcijas daudzākārt pārsniedz pašu hokejistu aizrautību. "Vecākiem šķiet, ka viņu bērni ir jau gatavas hokeja zvaigznes. Ir vecāki, kuri spēles laikā tā uzvelkas, ka

▶▶▶ 42. lpp.

►►► 41. lpp.

nevar saprast – skaidrā viņi vai ne. Ir pat gadījies saukt policiju, lai dabūtu iekarsušos vecākus nost no ledus! Puikām pašiem tā ir spēle, viņiem ir jautri! Bet gadās, ka kādam ievajagas mammu, un viss, nevajag viņam nekādu hokeju, viņam mammu vajag! Reiz skatos – viens puikiņš stāv malā uz ledus un raud. Jautāju, kas noticis? Izrādās, viņam zem ķiveres ir cepurīte, tā noslīdējusi uz acīm, un cilvēks vispār vairs neko neredz! Jaunāko grupu spēlēs maigas notiek visiem uzreiz, ir signāls, un vienai maiņai jānoiet no ledus, nākamajai jāuzslido un jāturpina spēle. Kādi tik kuriozi negadās! Reiz vienam puikam jāiet nost, bet viņš paliek uz ledus un neiet. Es pieslidoju, pārmetu viņu pār plecu un nonesu no ledus. Viss, puisim spēle vairs nebija prātā, viņš tikai gaidīja nomaigās signālu, lai bēgtu no manis un es viņu ķertu un nestu nost!” atceras tiesnesis.

“Esmu iesaistījies hokejā arī kā trenera palīgs, lai izprastu spēli “no iekšpusēs”. Tiesāt nevar pēc grāmatas, nekas nesanāks, ir jāsaprot, kas notiek un ko tu dari. Aizdomāties uz laukuma nedrīkst, ja dabū ar ripu, tad ir ļoti sāpīgi! Skatītājiem, protams, lielākais prieks, ja tiesnesis nokrīt. Taču tiesnešiem ir tradīcija – ja kāds uz ledus nokrīt, tas pārējiem tiesnešiem pēc spēles liek alu. Tātad ir vēl papildu motivācija nekrist!” smejas Nauris.

Grūtāk esot pateikt, kas tieši saista un šķiet tik aizraujošs hokeja tiesāšanā. Tā noteikti nav nauda. “Man kā žurniekam nauda, ko saņemu kā tiesnesis, nešķiet svarīga. Varu teikt, ka man ir divi brīvā laika hobijs – hokeja tiesāšana un pasniedzēja darbs Liepājas Jūrniecības koledžā. Arī koledžā strādāju tikai tāpēc, ka man tas patīk un šķiet interesanti. Ja esmu mājās, tad bieži vien sestdienas un svētdienas pavadu hokeja hallē, bet no pirmdienas līdz piektdienai esmu koledžā. Mācu astronavigāciju, sardzes dienestu un manevrēšanu. Jūrskolā vadu praktiskās matrožu apmācības. Ir gandarījums, ja redzu, ka audzēkņi sāk kaut ko saprast, kļūst ieinteresēti, sāk veidoties diskusijas. Tas jau ir konkrēts rezultāts. Es eju nevis mācīt, bet iemācīt. Pats esmu praktiķis, vados galvenokārt pēc tā, ko pats, strādājot uz kuģa,



Darbs Norvēģijas ziemeļos.

esmu pieredzējis un pārbaudījis. Saprotu, ka studentiem vienkāršāk apgūt vielu, pārrunājot konkrētus piemērus un konkrētas situācijas, nevis tikai kaut ko iekāļot no grāmatām.”

Norvēģijā Nauris strādā trīs gadus, no sākuma kā stūrmanis, pēc tam jau kā kapteinis. “Man patīk darbs uz velkoņa, man patīk vadīt kuģi, ar kuru var manevrēt. Darbs uz liela tankkuģa man neliktos tik interesants. Velkoņi ir multifunkcionāli, un mūsu darbs ir ļoti daudzveidīgs – gan pārvelkam lielās lašu fermas, gan veicam kuģu avāriju seku likvidēšanu. Pagājušajā gadā nogrima krievu zvejas kuģis, mēs pēc tam dežūrējām divus mēnešus, uzraugot, vai nenotiks naftas noplūde. Komanda ir neliela, parasti četri pieci

cilvēki. Strādājam Norvēģijas ziemeļos, ejam pa fjordiem. Daba tur ir ļoti skaista, ziemeļblāzma, polārā diena un polārā nakts. Tikai nu jau esmu pieradis, mazāk ievēroju visu šo krāšņumu,” stāsta Nauris.

Atrodies uz kuģa, Nauris labprāt paskatoties hokeju pa televizoru, mājās tam laika atliekot retāk. Izņēmums, protams, ir pasaules čempionāts. “Uz čempionātu parasti cenšos aizbraukt kopā ar draugiem, ja vien tas ir iespējams. Tā tomēr ir tāda īpaša atmosfēra, tie ir milzīgi hokeja svētki. Mēs braucam vai nu uz pirmajām, vai uz pēdējām spēlēm. Pārējās skatāmies mājās pa televizoru, bet arī visi kopā, tas ir obligāti, tā ir svēta lieta!” atzīst hokeja tiesnesis.

Sarma Kočāne

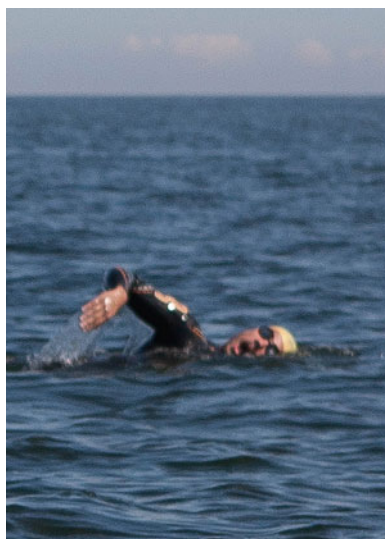
Peldus no Kolkas bākas līdz krastam

“Ideja par peldējumu uz Kolkas bāku radās pēc tam, kad kāds mans kolēģis nopeldēja no Jelgavas līdz Rīgai. Sāku nopietni pievērsties peldēšanai un domāt, ko varētu paveikt. Esmu kolcenieks, uzskatu sevi par Kolkas patriotu, turklāt kāds bija sastāstījis, ka mans krusttēvs savulaik esot aizpeldējis līdz bākai. Tās gan bija pilnīgas muļķības, tomēr radās pārliecība, ka es to varu,” saka Latvijas armijas virsnieks MATĪSS STĪPNIEKS.

Sākot gatavoties iecerētajam pasākumam, viena no pirmajām atziņām bijusi, ka jāpeld būs nevis uz bāku, bet gan no bākas. “To noteica gan vilņi un vējš, gan šaubas par to, vai peldot bāku kā orientieri visu ceļu varēšu saskatīt. Bākā pirms tam nekad nebiju bijis, taču biju pārliecināts, ka krastu jau nu redzēšu. Un tā arī bija – krastā ir Krasta apsardzes radars, to varēju redzēt labi. Kad veicu peldējumu no Kokneses uz Aizkraukli, man blakus bija trīs kolēģi no zemessardzes uz SUP dēļiem, viņi man palīdzēja gan ieturēt kursu, gan atjaunot enerģiju. Peldot no bākas, laiva visu laiku atradās aiz manis, kā orientieris tā man nebija vajadzīga. Drošības komanda, kas man sekoja, bija trīs vīri laivā un suns! Šie trīs vīri bija mans draugs zvejnieks Arnis, kurš nācis no Latgales, mans pusbrālis Kristaps un Mārtiņš, organizācijas “Strēlnieki” vadītājs, kurš savu suni ņem līdzi visos pasākumos, un es patiesībā brīnos, kā suns viņu vēl pacieš,” tā Matīss.

Nopietna gatavošanās peldējumam sākās jau ziemā – Matīss trenējās Kokneses peldbaseinā, regulāri peldot stundu pusotras bez pārtraukuma, kaut gan kustība uz priekšu un atpakaļ 25 metru baseinā bijusi visai apnīcīga. Pienākot pavasarim, treniņus bija iespējams veikt Daugavā. “Tolaik man nebija hidrotērpa, to līgava vēlāk uzdāvināja, jo bez hidrotērpa garās distancēs diez vai būtu izpildāmas. Zināju, ka no Kolkas bākas līdz krastam ir seši kilometri, rēķinoties ar vēju un vilņiem, sapratu, ka faktiski var nākties nopeldēt ap 12 kilometriem. Tāpēc veicu peldējumu no Kokneses pilsdrupām līdz Aizkrauklei, tur ir tieši 12 kilometri,” atceras Stīpnieks.

Bija skaidrs, ka peldējumu nāksies veikt jūlijā, jo tad Matīsam bija atvaļinājums. Svarīgi bija sagaidīt



piemērotus laika apstākļus. “Pētīju laika ziņas internetā, zvanīju uz mājām, jautāju, kas notiek jūrā. Gadījās, ka atbraucu par vēlu, laiks nupat vēl bijis labs, bet nu jau sabojājies. Bija diena, kad peldējumu būtu varējis sākt pēcpusdienā, taču pastāvēja risks, ka līdz krēslai varētu netikt krastā, tāpēc atliku. Biju šo pasākumu iecerējis kā Kolkas bākas apmeklējumu savai ģimenei, draugiem un radiem, lai viņi varētu atpūsties bākā, iedzert alu un noskatīties, kā es tur mokos. Tas, protams, visu vēl vairāk sarežģīja un patiesībā bija man laba mācība – jākoncentrējas tikai uz to, ko tu gribi paveikt, bet loģistika jāatstāj kādam citam! Un tad pienāca četras lieliskas dienas, kad visi apstākļi ideāli sakrita. Tā jau ir – plānotāji var plānot, bet jūra pati saplāno vislabāk,” skaidro Matīss.

Peldējums tika veikts 8. augustā, tas ilga trīs stundas un 21 minūti. Matīss bija ieplānojis peldēt ne ilgāk par četrām stundām, taču viņa komanda zināja, ka jebkurā gadījumā viņš peldēs līdz galam, pat ja tam vajadzēs piecas, sešas vai astoņas stundas.

“Viss izdevās, kā ieplānots. Uz bāku devās vairākas laivas, arī mani paziņas, vietējie iedzīvotāji, daudzi pat nezināja, ko esmu nolēmis darīt, un brīnījās, kāpēc esmu tajā melnajā kostīmā. Peldot sastapu vairākus braucējus ar kajakiem, kuri novēlēja veiksmi. Bija tiešām ļoti jauka diena, taču tam bija arī sliktā puse: peldēju un prātoju, ka būtu taču varējis atpūsties un gulēt saulītē, ej nu sazinā, cik šovasar vēl būs tik labu dienu! Domāju par savu alus kasti laivā – vai tik tie trīs vīri neizdzers! Domāju par tiem, kas bākā, vai viņiem viss kārtībā, vai viņi tur labi atpūšas. Domāju, ko darišu tālāk. Pa ceļam uzdūros veselam medūzu

►►► 44. lpp.

►►► 43. lpp.

mākonim. Tad atcerējos zvejnieka brīdinājumu, ka iepriekšējā nedēļā viņa dēlam ronis gar kājām nopeldējies! Domāju, vai tiešām satikšu roni jūrā, nevis krastā, un ko darīt, ja ronis kļūst agresīvs. Bet vispār biju priecīgs – es biju mājās, biju jūrā, jūras ūdens ir mana mīļākā stihija, to nevar salīdzināt ne ar upēm, ne ezeriem! Nu jā, un biju gatavs tam, ka sevi liks manīt sporta traumas, kā tas bija, peldot pa Daugavu no Kokneses uz Aizkraukli. Tad jau domāju, kā labāk peldēt, kā mainīt tehniku, lai sāpētu mazāk. Zināju, ka būs jācīnās ar sevi, bet palīdzēja dienesta laikā gūtā pieredze – sakod zobus un dari! Par to paldies instruktoriem un virsniekiem, kas man to iemācīja Latvijas Nacionālajā aizsardzības akadēmijā studiju laikā. Padoties jau varēs paspēt vienmēr.”

Ceļā Matīss divas reizes piepeldēja pie laivas, lai uzēstu “Isostar” želejas un iedzertu ūdeni ar vitamīniem un sāļiem. To nedarot, enerģijas zudums būtu pārāk liels. Saprotot, ka mērķis jau gandrīz sasniegts, tālāk papildēt vairs nevar, jo kļūst par seklu, Matīss mēģināja piecelties kājās, taču organisms atteicies saprast, ka vairs nav jāpeld, un turpinājis kustēties peldēšanas ritmā. “Drusku pavārtījos par ūdeni, tad jau arī varēju visu kontrolēt. Tajā brīdī bija tāda eiforijas sajūta, taču tā ātri pārgāja, pat saskumu, jo biju tik ilgi gatavojies, un nu viss beidzies! Krastā, ejot uz mašīnu, draugs man uzdeva jautājumu: nu, un ko darīsi tālāk? Atbildēju nedomājot: Kolkas rags – Serves rags! Tikai pēc tam aptvēru, ko esmu pateicis – tie taču ir 36 kilometri! Bet ejot jau sākām domāt, vai un kā būtu iespējams to noorganizēt, saprātām, ka tur vajadzētu nevis pavadošo laivu, bet gan kuģi, ka tas viss būtu jāsaskaņo ar Igaunijas pusi, ka jāšķērso kuģu ceļš, un prātojām, kā to iespējami ātrāk varētu izdarīt,” atceras M. Stipnieks.

“Man visu laiku nepieciešams kaut ko darīt, būt kaut nelielā iespringumā. Droši vien ar to sakrītu saviem kolēģiem uz nerviem, bet tāds nu es esmu. Liela daļa manu skolasbiedru devās mācīties uz jūrskolu, lai kļūtu par jūrniekiem. Kolkā un Rojā, kur mācījies vidusskolā, tas nav nekas



pārsteidzošs. Bet manī tas viss bija jau tik dziļi iekšā, ka sapratu – man vajag kaut ko citu, turklāt kaut ko tādu, kas ir nepārtraukts izaicinājums. Vēlējos studēt Aizsardzības akadēmijas Gaisa spēku studiju kursā un kļūt par militārās aviācijas pilotu, bet tolaik, kad stājos akadēmijā, tas nebija iespējams. Labi, tad kas ir nākamais? Sauszemes spēki! Tā arī izlēmu mācīties sauszemes spēku studiju kursā. Tagad, septiņus gadus vēlāk, esmu Zemessardzes 3. Latgales brigādes 55. kājnieku bataljona kaujas atbalsta rotas komandiera vietnieks. Ikdienā strādāju ar zemessargiem, tā ir ļoti laba pieredze un iespēja mācīties strādāt ar cilvēkiem no dažādām nozarēm, kuri brīvprātīgi izvēlējušies dienestu valsts aizsardzībā blakus savai civilajai profesijai un ikdienas dzīvei. Esmu priecīgs, ka man izdevies gan kuplīnāt Zemessardzes rindas, uzrunājot paziņas, gan motivēt un palīdzēt zemessargiem uzsākt aktīvo dienestu un studijas akadēmijā,” spriež Matīss.

Tomēr joprojām dzīvs ir arī sapnis par aviāciju. Matīss mēcas un kārto pārbaudījumus, lai kļūtu par izpletlēcēju. Viņš vairs nedomā kļūt par pilotu, bet gan par glābēju Nacionālo bruņoto spēku Gaisa spēku Aviācijas eskadrijā, lai varētu strādāt visur – uz zemes, ūdeni un gaisā.

Tālākas nākotnes sapnis ir par atgriešanos Kolkā, kad būs pienācis laiks beigt militāro karjeru. “Esmu kolceniķis, Kolka un jūra velk atpakaļ visu laiku. Man vajag to vēju, man vajag satikties ar Kurzemes cilvēkiem, ar viņu tiešumu. Ja vairāk nekā mēnesi neesmu tur bijis, jau sāku trīcēt. Ar peldējumu no Kolkas bākas mēģināju piesaistīt uzmanību šai vietai. Man radusies ideja par triatlonu – ne jau parasto, bet tādu riktīgi smago, piemēram, noskriet no Ventspils līdz Kolkai, nopeldēt līdz bākai un tad ar riteni izlaist līkumu līdz Liepājai. Kāpēc ne? Kādreiz Kolkā regulāri tika rīkotas daudzas un dažādas sporta nometnes, jo apstākļi ir vienkārši ideāli. Nu vairs nekā. Taču es gribu, lai cilvēki, kas devušies prom no Kolkas tādēļ, ka tur nav ko darīt, atgrieztos! Es tāds neesmu viens, ir arī citi entuziasti, ir vīzija, ir idejas. Jāceļ kolceniķu pašapziņa, jāreklamē šī vieta. Līvu krasts, līvu vēsture, līvu valoda – tas labi iedarbotos uz ārzemniekiem. Taču ir arī jāuzmanās, lai tūrisms nesabeigtu neskarto vidi, kas ir viena no Kolkas lielākajām vērtībām. Mēdz uzskatīt, ka kurzemnieki ir skarbi ļaudis. Taču, ja atbrauksi pie mums kā krietns cilvēks un iegūsi mūsu uzticību, tad mēs būsime tikpat sirsnīgi saimnieki kā latgalieši!”

Sarma Kočāne
Jāņa Medņa un Mārtiņa Muižnieka foto

Lēciens brīvībā

Viena no šobrīd aktuālākajām kinofilmām ir dokumentālais trilleris “Lēciens”, kas tapis kā Lietuvas, Latvijas un Francijas kopražojums un atklāj 50 gadus vecus notikumus. 1970. gada 23. novembrī – Pateicības dienā – netālu no Martasvinjardas salas amerikāņu kuģis “The Vigilant” (angl. – Modrais) noenkurojās blakus padomju zvejas kuģim “Sovetskaja Litva”. Abu lielvaru pārstāvji uzsāk sarunu par nozveju, taču tad notiek kas neiedomājams – padomju jūrniece Sims Kudirka ne vien lēcienā pārvar desmit pēdas, kas šķir abus kuģus, bet piezemējoties arī lūdz politisko patvērumu.

Septiņas stundas brīvībā

Sims Kudirka dzīvoja Lietuvā, saprotot, ka stāstus, ko viņam bērnībā stāstīja vectēvs, varēs vien izdzīvot sapņos, ne realitātē. Vecais vīrs bija jūrniece, kurš savām acīm bija redzējis palmas, baltu smilšu pludmales un tik daudzus brīnumus. S. Kudirka pārņēma vectēva profesiju un kļuva par radistu, diemžēl padomju modrās acis no viņa uzmanību nenovērsa un nekad no klājas nenolaida, tāpēc viņš turēja rūgtumu par nosacīto brīvību, kādā spiests dzīvot. Un tad, atrodoties uz “Sovetskaja Litva” klāja, viņš saprata, ka brīvība ir teju ar roku aizsniedzama. Un 40 gadus vecais Kudirka ne vien nokļuva brīvībā, bet arī septiņas stundas tajā dzīvoja, kamēr nebijušo precedentu apsvēra amerikāņi un krievi, kuru saspīlētās attiecības ietekmēja Aukstais karš.

Kaut noslēpies un idealizējis amerikāņus, Sims Kudirka tomēr piedzīvo asiņainu vilšanos – pēc septiņām brīvības stundām uz amerikāņu kuģa tiek nolemts viņu izdot Padomju Savienībai, un jau uz amerikāņu

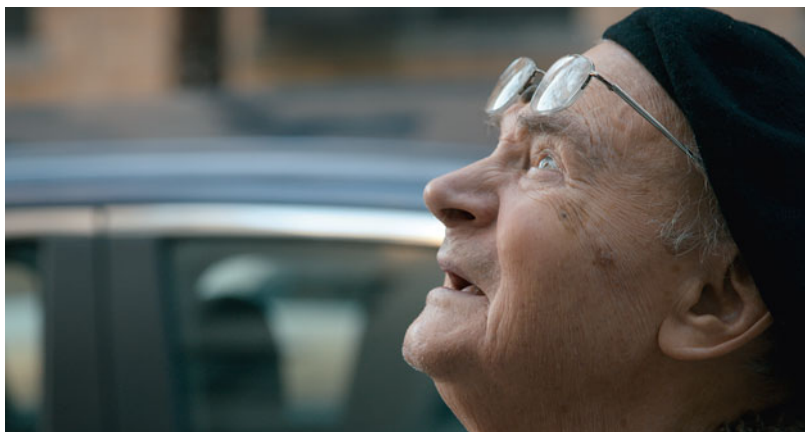


kuģa klāja pārbēdzējs tiek nežēlīgi piekauts. Nevienam no klātesošajiem nav ne mazāko šaubu, kā tālāk izvērtīsies nabaga liktenis, turklāt aculieciniekiem tika stingri piekordināts par notikušo nevienam neatklāt ne pušplēsta vārda. Armijas likumiem pakļautie apzinājās, kas viņiem draud nepaklausīšanas gadījumā, taču bija viens drosmīgs vīrs, kurš atcerējās pats savu pieredzi un nostājās Sima Kudirkas pusē.

Mediju un emigrantu komūnas spēks

Roberts Brieze 1950. gadā ar pašsagādātu zvejas laivu mēroja ceļu no Zviedrijas uz ASV un bija kļuvis par zvejas kuģa kapteini. Viņš piedalījās padomju un amerikāņu sarunās par starptautisko zvejas noteikumu ieviešanu, uz ko nebija naska padomju puse, un pats savām acīm redzēja, kā čekisti līdz bezsamaņai noslēdza lietuvieti, bet amerikāņi notiekošajā noskatās, ne glābj nelaimīgā dzīvību. Brieze, atkal spēris kāju uz sauszemes, par Sima Kudirkas lēcieni paziņoja pasaulei, un tam bija sekas, kas atstāja milzu ietekmi gan uz vairāku cilvēku dzīvi, gan politisko temperatūru starp ASV un PSRS, gan, protams, paša Kudirkas likteni.

Darbu zaudēja vairāki amerikāņu virsnieki, ieskaitot admirāli, kurš bija atteicis politiskajam bēglim dot patvērumu, bet kapteinim bija jādo-
das uz Vašingtonu un jāliecina ASV Kongresa izmeklēšanas komisijai.



►►► 45. lpp.

Ja nebūtu iejaucies Roberts Brieze, visticamāk, šis notikums noklustu un Sims Kudirka novērgotu savu soda laiku, bet sapni par Ameriku ziedotu uz savas pārdrošības altāra. Taču par lēcieni uzzināja sabiedrība, un mediju pārstāvji, neslēpjot sašutumu par demokrātijas pamatvērtības ignorējošo S. Kudirkas traģēdiju, šo notikumu izvērsa nedēļām ilgā notikumā, kas vērtējams Aukstā kara politisko mutuļu kontekstā un kurā tika iesaistīti gan augsta ranga politiķi, gan Amerikas lietuviešu spēcīgās komūnas pārstāvji, kā arī latviešu emigranti, cilvēktiesību organizācija "Amnesty International". Tikai pamazām uzplaiksnīja mazs cerības stars S. Kudirka nākotnes prognožu tumšā tuneļa galā.

Atgriešanās

Filma "Lēciens" tapa vairākus gadus, un tajā izmantotas gan pagātnes rekonstrukcijas, kuras ar patiesām emocijām vēlreiz izdzīvo Sims Kudirka, gan plašs arhīvu materiāls, gan, protams, intervijas. Tā, piemēram,

i UZZIŅAI

Agris Redovičs, "Kino Raksti": Izlaušanās no padomjzemes "maigā tvēriena" kļuvusi gandrīz vai par īpašu kino apakšžanru trilleros ar "aukstā kara" problemātiku. Bēg mākslinieki, baletdejotāji, mūziķi, zinātnieki, rakstnieki, sportisti, bēg dažādu rangu spiegi un diplomāti. Un, lūk, lietuviešu dokumentālistes Giedres Žickītes filmā bēg arī padomju zvejas kuģa radists Sims Kudirka un sacel gandrīz vai lielāku troksni nekā visi minētie zinātnieki un rakstnieki kopā.

Kārlis Streips, "Kino Raksti": Noskatīties šo filmu arī citiem varu ieteikt ar abām paceltām rokām.

Kristīne Matīsa, "KDI": Dokumentālā filma kā aizraujošs un emocionāls piedzīvojums – tas tik bieži vis negadās, iesaku no sirds!

Zane Balčus, "Kultūrziņas": Lai cik saistošs būtu Kudirkas dzīvesstāsts, bez atbilstoša kinematogrāfiskā risinājuma tas neatstātu tādu iespaidu, kādu izdevies radīt. Filmai ir izsvērtā dramaturģija, saistošs vizuālais un skaniskais risinājums, bet tās virsvērtība ir galvenais varonis Sims Kudirka – tik vitāls, emocionāli ekspresīvs, ar skaidru un nedaudz pašironisku skatienu uz savu dzīvi.



filmā piedalās viena no 20. gadsimta lielās politikas personībām Henrijs Kisindžers, kurš pats jau pārsniedzis 90 gadu sliekšni un, ik dienas saņemot vairākus simtus dažādu piedāvājumu un lūgumu, tomēr piekrita dalīties atmiņās par S. Kudirkas gadījumu, jo – arī pats ir bēglis un Amerikā atrada savu sapņu zemi.

Kad pēc notikumiem, kuri Holivudas trilleros šķistu neticami un pat no pirksta izzīsti, Sims Kudirka tomēr nonāk brīvībā – Amerikā, viņš kļūst par slavenību, sniedz intervijas un pat kļūst par kādas televīzijas filmas varoni. Taču drīz top skaidrs, ka vienkāršais jūrnīks, kurš padarīts par zvaigzni, ir apmulsis, bet viņa vērtības, kas kaldinātas pavisam citā iekārtā un valstī, nesaskan ar amerikāņu dzīves skatījumu. Kad viņa sieva Genute saslimst, ārstēšana ASV izmaksātu pārāk dārgi, un S. Kudirka 2007. gadā – jau krietni pēc Lietuvas neatkarības atgūšanas – atgriežas dzimtenē, kur nu dienas vada diezgan vientulīgi mazā ciematīņā tālu prom no Taimskvēra neona gaismu zibšņiem.

Autoru triumfs

Giedre Žickīte ir viena no labākajām mūsdienu Lietuvas jaunajām režisore, un viņas ambīcijas un talants to realizēšanā ir tik pārliecinošs, ka viņa par savām filmām saņēmusi daudzas balvas gan dzimtenē, gan tālu aiz tās robežām. Arī "Lēciena" pirmizrāde prestižajā Varšavas starptautiskajā kino festivālā lika stingrus pamatus tā triumfālajam ceļam starptautiskajā festivālu apritē, un to turpināja filmas dalība un aplausi kino festivālos Romā, Jihlavā, Lībekā, Ņujorkā, Krievijā, Austrālijā... Varšavas festivālā "Lēcieni" atzina par labāko dokumentālo filmu, un festivāla



direktors Stefans Laudins savu izvēli pamatoja šādi: "Mūsdienīgs un aizraujošs kino piedzīvojums, kas neatstās vienaldzīgu nevienu skatītāju. Skatoties "Lēcieni", es iesaucos: "Kāds stāsts! Kāds varonis!"

Latvijas pirmizrāde bija ielānota Vitālija Manska dibinātā kino festivāla "Artdocfest/Riga" programmā, bet klātienē seansi ierobežojumu dēļ tika pārcelti uz tiešsaistes platformām, taču, ja pandēmija atkāpsies, filmas komanda pavasarī beidzot varēs iet pa sarkano paklāju un izbaidīt kinematogrāfistu saldāko algu – skatītāju novērtējumu, aplausus un jautājumus.

"Lēciens" tapa vairākus gadus, un filma ir Lietuvas, Latvijas un Francijas kopražojums. Latvijas pusi tajā pārstāv studija "VFS Films", producentis Uldis Cekulis, operators Valdis Celmiņš, skaņu operators Arvids Celmalis, kameras asistents Miks Ramāns, krāsu korekciju un masteringu veica Krišs Roziņš, kārtējo reizi parādot studijas izcilo ožu uz veiksmīgiem starptautiskiem projektiem.

Kur noskatīties?

<https://vimeo.com/ondemand/leciens>

Filma pieejama visiem Helio/Shortcut, Go3, LMT Viedtelevīzijas klientiem.■

Zane Dzene

Dzelzceplis un Engures osta

1969. gadā pāri Kurzemei brāzās vēja aukas, likās, ka velns ar raganām būtu uzsācis neprātīgu deju, līdzī paraudams koku zarus un sētu mietus. Vilnis pēc viļņa triecās pret krastmalu un skaloja nost granti, Engure applūda līdz pat šosejai. Vecā kapsēta atradās pašā jūras krastā, starp kapu kopiņām trakoja vētras brāzmas, locīdamas zāli un vecos čuguna krustus. Nākamajā rītā, vētrai rimstoties un jūrai atkāpjoties, vietējo iedzīvotāju acīm pavērās spocīga aina. Vēja māte bija nolaupījusi daļu no kapsētas un ūdenī skalojās zārki. Viens apbedījums bija sevišķi izteiksmīgs. Zārka vāks vētrā aizpeldējis, no mūža mājas ārā rēgojās ģindeņa kājas ar visiem zābakiem. Vilnim pienākot, zābaki pacēlās, vilnim atkāpjoties, zābaki nolaidās uz leju. Labi zābaki, vecmodīgi, tādus hercoga Jēkaba laikā valkāja zviedru amatnieki. Tolaik Engurē darbojās Kurzemes hercogistes dzelzs manufaktūra un, sekojot tā laika modei, amata pratējus un dzelzs cepļa vadītājus uzaicināja no ārzemēm. Te, Engurē, 1710. gada lielā mēra nopļauti, viņi arī tika apglabāti.

Hercogs Jēkabs (1642 – 1682) bija kvēls merkantilisma politikas piekritējs un uzskatīja, ka visu, ko vien iespējams, vajag ražot savā zemē un apgādāt ārzemju tirgus ar pašu ražotajām precēm. Pēc hercoga Jēkaba rīkojuma 1677. gadā Engurē sāka celt dzelzs manufaktūru. Celtniecība ilga divus gadus. 1679. gadā hercogs noslēdza līgumu ar domnas meistaru Klāsu Denī, kuram uzdeva pabeigt domnas būvi un pēc tam strādāt uzņēmumā par 200 dālderu lielu gada algu. Apkārtējo muižu pārvaldītājiem vajadzēja gādāt par izejmateriāliem. Katru gadu, līdzko zeme bija atkususi, Engures ezera apkārtnē sākas dzīva rosība. Zemākajās un purvainākajās vietās, kur lāmās ūdens iekrāsojās rūsgani sarkanīgi, vietējo muižu zemnieki ar gariem iesmiem meklēja dzelzs rūdu. Dzelzs rūdas slānis negāja dziļumā, tas atradās kādu pusmetru zem zemes virskārtas un pletās plašumā tālu visapkārt. Kad rūdas slānis bija uziets, vīri ar laužņiem pacēla zemes virskārtu un ar lāpstām atraka rūdu. Pļavas malā zemnieku zirdziņi apcerīgi grauza cieto purva grīsi un ar baltu aci vēroja, vai vezumi jau piekrauti. Pilnos ratus kleperi aizvilka līdz Engures ezera krastam. Smiltis un malā sabristām drēbēm vīri atvesto rūdu ievietoja lielos klūgu grozos un ūdenī skaloja nost liekās smiltis. Noskaloto rūdu ar laivām pa Melnupi veda uz pāris verstis attālo dzelzcepli.

Dzelzs manufaktūrai bija vajadzīgas kokogles. Arī tās apkārtnējos mežos sagatavoja zemnieki. Ogļu dedzināšanai manufaktūras nominiekam hercoga mežā ļāva cirst 1400 kubikais malkas gadā, bet



Engures mežzinim bija uzdots raudzīties, lai nominieks neaiztiktu lietaskokus. Lēzenā bedrē ap vertikāli novietotu balķi, kuru vēlāk izņēma, sakrāva malku. Malkas krāvumu apbēra ar smiltīm un aplika ar velēnām. Pa caurumu, kas izveidojās, izņemot balķi, pielaida uguni un atstāja vien mazu mazītiņu spraudziņu. Šādos bezskābekļa apstākļos sakrāutā malka vairāku dienu laikā pārvērtās par kokoglēm. Rūdas rakšanai, tās skalošanai un pievešanai, malkas ciršanai un skaldīšanai, ogļu dedzināšanai un citiem palīgdarbiem, kuri nepieciešami dzelzs manufaktūras darbināšanai, no apkārtnējam muižām ik nedēļu norīkoja vismaz

septiņus zirdziniekus un divdesmit piecus kājniekus.

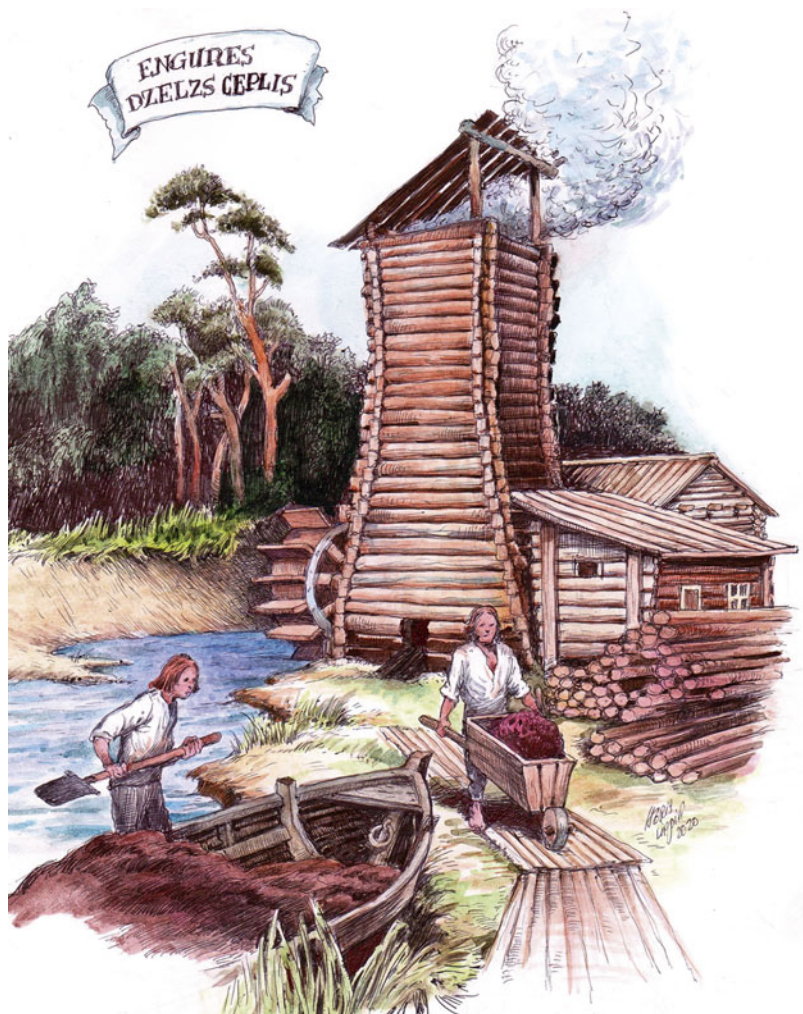
Pati dzelzs manufaktūra atradās Melnupes krastā pusceļā starp Engures ezeru un jūru. Dzelzceplis slējās deviņu oļķu jeb piecu metru augstumā, to kvadrātveidīgi apņēma tēsti balķi un augšpusē norobežoja pusjums. Cepli no trim pusēm aizsedza plēšu darbināmais ūdens rats, cepļa meistara āmurs un kambari. Lai aizvadītu ūdeni uz cepļa veseri un zāgētavu, no balķiem un dēļiem uzbūvēja ūdens renes. Dzelzs manufaktūra sākotnēji sastāvēja no dzelzcepla, veidotavas

►►► 47. lpp.

jeb lējēju darbnīcas, urbšanas darbnīcas, ar ūdens spēku darbināmas mehāniskās kalves ar divām ēzēm un parastās smēdes. Lai ūdens padēvi varētu regulēt, uz Melnupes ierīkoja dambi no divdesmit centimetru resniem baļķiem. Sākotnēji darbi gāja kā pa celmiem – te iebruka krāsns ēze, te ierēdņu nolaidība, te sūdzības, ka nepietiekamas uzraudzības dēļ ogļu un rūdas sagāde ir bijusi tik slikta, ka ceplis varēja strādāt vien trīs nedēļas vasarā. Tomēr jau 1680. gadā, tātad pirmajā darbības gadā, viena mēneša laikā manufaktūrā saražoja četrus četrmārciņu kalibra lielgabalus, vienu sešmārciņu lielgabalu, 4170 dažāda kalibra lielgaballoides, 630 rokas granātas, divas lielas laktas, divus trijkājus un vienu pavarda plati. Drīz vien Engures manufaktūra pārvērtās par galveno stieņu dzelzs ražotni Kurzemes hercogistē. Bez stieņu dzelzs tajā vēl izgatavoja lielgabalus, lodes, enkurus un ķēdes un visdažādākos saimniecības piederumus. Dzelzi pārdeva arī vietējiem iedzīvotājiem un pieņēma pasūtījumus no ārzemēm, piemēram, no tolaik zviedriem piederošās Rīgas. Gan dzelzi, gan izstrādājumus veda gan uz Ventspili, gan Rīgu, gan Zviedriju un Holandi.

Vajadzīga tirdzniecības flote

Lai saražoto nogādātu Vakareipā, bija vajadzīga tirdzniecības flote. Kurzemes hercogistē būvēja gan tirdzniecības kuģus, gan karakuģus. Hercogistes galvenās ostas bija Ventspils un Liepāja, tomēr arī caur mazākajām Kurzemes ostām plūda preces uz visu plašo pasauli. Kādu vērsti aiz dzelzceļa, netālu no ietekas jūrā, vietā, kur Melnupe meta līkumu, Engures iedzīvotāji ierīkoja ostu. Ostas rakšanas darbos iegūto zemi sābēra valnī, jaunais smilšu kalns teicami sargāja ostu no skaudrajiem jūras vējiem. Hercoga nolīgtie inženieri naudu nežēloja – ostas akvatoriju izklāja ar ozolkoka baļķiem, uzcēla četras noliktavas un mucinieku darbnīcu. Pēc darbu pabeigšanas ostā brīvi varēja ienākt vismaz trīs burinieki vienlaikus. Caur Engures ostu veda dzelzs manufaktūrā saražoto – dzelzs naglas un enģes Kurzemes muižu dzirnavām, enkurus un kuģu ķēdes kuģu būvniecībai Ventspilī un daudz ko citu. Notika aktīva tirdzniecība arī ar ārzemju partneriem. Lieli dzelzs produkcijas noņēmēji bija zviedri, daudz saražotā sūtīja uz zviedriem piederošo Rīgu, bet arī uz pašu Zviedriju veda stieņu dzelzi, kurš pēc zviedru inženieru



atzinuma ne ar ko neatpalika no Zviedrijā saražotā. Hercogs noslēdza tirdzniecības līgumus ar Angliju, Spāniju, Franciju un Portugāli. Sākot ar 1680. gadu, sloksņu dzelzi no Kurzemes, tai skaitā arī no Engures ostas, eksportēja uz Holandi. Engures dzelzs manufaktūrā izgatavoja un caur Engures ostu uz Kurzemes hercogistes koloniju Tobago nosūtīja divdesmit dažāda tilpuma dzelzs katlus. Tāpat caur hercogistes ostām sūtīja sveķus, darvu, kaņepājus un labību. Francijas tirdzniecības mākleri atzina, ka Kurzēmē nopērkami labi priedes koka dēļi un mastu koki. Tomēr visvairāk caur Engures ostu sūtīja no hercogistes Zemgales muižām atvestās linsēklas. 1681. gadā Jēkabs noslēdza līgumu ar Dānijas karali par 2000 tonnu linsēklu piegādi, bet nākamo piecu gadu laikā ik gadus bija jāpiegādā vēl 11 000 tonnu linsēklu.

Sākoties Lielajam Ziemeļu karam (1700 – 1721), pieauga pieprasījums pēc militārās

produkcijas. Šai laikā par vienu no galvenajiem Engures dzelzs manufaktūras ražojumu noņēmējiem kļuva zviedru Rīga. 1702. gadā Kurzemes hercogiste noslēdza līgumu ar Rīgas pilsētu par bumbu, granātu, lielgaballožu, skrošu, pakavu un pakavnaglu piegādi 280 birkavu apjomā, un caur Engures ostu sāka plūst kara materiāli. Karš un 1710. gada mēris samazināja gan dzelzs manufaktūras darbību, gan Engures ostas apgrozījumu. Saimnieciskā rosība lēnām panīka, bet vēl 1729. gadā Kurzemes hercogiste noslēdza līgumu ar Rīgas pilsētu par vecu lielgabalu un metāllūžņu pārkalšanu dzelzī. Gadiem ejot, Engures osta panīka, un šodien vietā, kur kādreiz bija osta, atrodas mazdārziņi. Palicis vien ostas rakšanas darbos uzbērtais kalns, ko vietējie iedzīvotāji iesaukuši par pilskalnu.

Pateicība raksta tapšanā Engures saietā nama vadītājam Jolantai Krauklei.

Agris Liepiņš

Apkopojam jūrniecības nozares 2020. gada notikumu **TOP 10**

Jau devīto gadu Latvijas Jūras administrācija aicina jūrniecības nozarē strādājošos vai kā citādi ar jūrniecību saistītos interesentus iesaistīties jūrniecības nozares aizejošā gada aktuālāko notikumu noteikšanā, lai izveidotu nozares 2020. gada notikumu TOP 10.

2020. gads bijis smags gandrīz visām ražojošām un neražojošām nozarēm visā pasaulē, taču jūrniekiem tas bijis īpaši grūts – gan tiem, kuri ilgstoši nevar atgriezties mājās, gan tiem, kuri netiek uz darbu. Nav grūti prognozēt, ka tieši ar Covid-19 saistītās problēmas varētu aizņemt TOP 10 augšgalu, tomēr lūgums – mēģiniet atcerēties arī ko labu, kas noticis 2020. gadā gan Latvijā, gan pasaulē!

Lūgums ikvienam, kas vēlas piedalīties TOP 10 veidošanā, līdz 2021. gada 25. janvārim atsūtīt uz e-pasta adresi jurnieks@lja.lv savus ierosinājumus – svarīgākos jūrniecības nozares 2020. gada notikumus!

2019. gada topā par svarīgāko pārliecinoši tika atzīta Ventspils brīvdostas iekļaušana ASV sankciju sarakstā, kā arī valsts paziņojums par Rīgas un Ventspils brīvdostu pārņemšanu.



Pasaules jūrniecības 2021. gada tēma – “Jūrnieki – nākotnes kuģošanas pamats”

