



JŪRNIEKS

NR. 2 (123) 2021



Numura tēma: Suecas kanāla krīze. Šaurās vietas globālajos jūras pārvadājumos

**Suecas kanāla pārvaldnieks
OSAMA RABIJS:**

**“Pat tad, ja locis dod
norādījumus, kapteinim
ir tiesības tos ignorēt un
pašam izvēlēties maršrutu
un ātrumu. Incidentā
Suecas kanāla pusē
nebija ne kļūdas,
ne atbildības.”**

**Latvijas jūrnieki
atbrīvoti no Nigērijas
pirātu gūsta**

**Rīgas un Ventspils
brīvostu jauno
pārvaldības modeli
virza uz Saeimu**



**IFSMA: “Jūrnieku repatriācijas
un vakcinēšanas jautājumus
joprojām nav izdevies sakārtot.”**

IMO
EVENTS



IMO
2021

SEAFARERS:
AT THE CORE OF
SHIPPING'S FUTURE





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. Marts – aprīlis
- 5 Piecpadsmit jūrnieki atbrīvoti no pirātu gūsta
- 6 Globālā biznesa Izaicinājumi
- 7 Lūdz LPS iesaisti, lai pasažieru pārvadājumi notiktu ar reģistrētiem un pārbaudītiem kuģiem
Sākta jaunā hidrogrāfisko mērījumu sezona
Izdota Skultes ostas karte un Latvijas piekrastes locija
IMO aicina izteikt viedokli par tēmu "Godīga nākotne jūrniekiem"
- 8 LSC kadetu programma aicina pieteikties labākos
- 9 2020. gadā jūrniece izglītības iestādes absolvējuši 315 studenti
- 10 Moderni mācību kuģi ASV kadetiem

NUMURA TĒMA – KRĪZE SUECAS KANĀLĀ

- 10 Suecas kanāls atkal brīvs
- 14 Sliktākais scenārijs globālajai kuģošanai un tirdzniecībai
- 16 Suecas kanālā notikušais bija ceļu satiksmes negadījums
- 17 Apstākļu kopums Suecas kanālā
- 23 Viltus ziņas izplatās kā sērga
Ēģiptes valdībai jātiekas galā ar divām krīzēm

JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 24 Jūrnieks var paciest un izturēt daudz
- 27 STCW nepieciešamas izmaiņas
- 28 Jūrnieki sargsuņu vietā
- 29 Latvijas karogam ir laba reputācija
- 32 Cilvēks nevar strādāt tikai naudas dēļ
- 35 Ceļš uz emisiju nulles līmeni nav tik viegls un ātrs
- 36 Krūža kompānijas plāno atsākt darbību
Joprojām nevar atrisināt krīzi
- 37 Kas notiek kuģu jaunbūvēs?
Vācijas jūrniece nozarē pieaug spriedze
- 38 Jūrniece ziņas
- 39 Ažbestu joprojām izmanto kuģos

OSTAS

- 40 Dokumentu aprīte autotransporta beramkravām notiek tikai digitāli
Rīgas ostas konkurētspēju stiprina unikālas un inovatīvas Latvijā radītas tehnoloģijas
- 41 Statistika
- 42 Capesize klases kuģu apkalpošana Rīgas ostā sekmē pieeju jaunām kravām un tālākiem tirgiem
Vienotā sinerģija starp industriālajām teritorijām un ostu ļauj nodrošināt stabilu kravu plūsmu Liepājas ostā
- 43 Kārtību Ventspils brīvostā nodrošinās Ostas kontrole
Augustā darbu pārtrauks gruntssūcējs "Dzelme"

VALASPRIEKSVĒSTURES LAPPUSES

- 44 Džips, kas ir vairāk nekā auto
- 46 Libērijas prezidenta jahtas kapteinis Ansis Jaunzems un viņa testaments



Žurnāls "Jūrnieks". 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, Imanta Nartiša, Ulda Ozola, Anitas

Freibergas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Rīgas brīvostas,

Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas, Satiksmes ministrijas, LSC, "Stena Line", MARAD, Suecas kanāla pārvaldes, "Broskalis Shipping", ICS, Mahmoud KHALED / AFP, "Allianz", SCC/CNN, SCC, OMS, Kyodo, JNN, "The New Arab Staff & Agencies", Fadell Dawod/Picture Alliance Getty, Ahmad HASSAN/AFP, CNN, "Royal Caribbean International", "Daily Mercury", SPA, ITF, "Reuters", IMO, "Arab News", youtube.com AFP, EPA, flickr foto, Snapchat, kā arī kompāniju publicitātes foto. Foto no Pētera Strautiņa, Edgars Gļeņenko un Aleksandra Miņina personīgā foto arhīva.

Jā materiālus sagatavoja Sarmā 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 ārējo preses materiāli.

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.



Ko darīt ar pirātismu Gvinejas līcī?

Trīs Latvijas jūrnieki kopā ar citu valstu divpadsmit jūrniekiem mēnesi atradās Nigērijas pirātu gūstā, tika atbrīvoti 11. aprīlī, bet 17. aprīlī atgriezās mājās. Kā teica kruinga kompānijas pārstāvis Mihails Kirilins, jūrnieki jūtas labi un rehabilitējas pēc piedzīvotā stresa. Grūti pat iedomāties, ko pārdzīvoja paši jūrnieki un viņu tuvinieki. Tāpat negulētas nakts piedzīvoja arī kuģošanas kompānijas ļaudis, kas meklēja visus iespējamus ceļus un veidus, kā savus jūrniekus atbrīvot no gūsta. Tagad tankkuģis "Davide B" papildina drūmo statistiku par pirātu uzbrukumiem Gvinejas līcī, paldies dievam, šoreiz bez letāla iznākuma.

IMO Kuģošanas drošības komitejas sesijā, kas paredzēta 2021. gada maijā, IMO plāno pastiprināt uzmanību uz drošības jautājumiem Gvinejas līcī, kā arī ar dalībvalstīm un starptautiskajām organizācijām apspriest iespējamo rīcību situācijas uzlabošanai. IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims ir paudis bažas par uzbrukumu pieaugumu kuģiem un apdraudējumu jūrnieku drošībai Gvinejas līcī. Par to, ka satraukumam ir pamats, liecina visai bīstama tendence: jūrniekiem draud arvien lielākas briesmas, tāpēc visām ieinteresētajām pusēm ir jānāk kopā, lai pieņemtu lēmumu un no vārdiem par drošību pārietu uz konkrētu rīcību.

Fakti ir satraucoši: arvien vairāk uzbrukumu piedzīvo kuģi, kas enkurvietās gaida ieiešanu ostās, bruņotas un organizētas pirātu grupas uzbrūk tirdzniecības kuģiem tālu atklātā jūrā, saviem uzbrukumiem vairāk izmantojot arvien lielākus kuģus, kā arī tā sauktos *mātes kuģus*. Diemžēl Nigērijas varas iestāžu iespējas ir salīdzinoši ierobežotas, un Nigērijas Jūras administrācijas drošības aģentūra, kā arī Centrālāfrikas un Rietumāfrikas starpreģionālais kuģošanas drošības koordinācijas centrs ir spiesti atzīt, ka viņu kapacitāte, salīdzinot ar pirātu iespējām, ir ierobežota. Reģiona analītiķi, komentējot notiekošo, saka, ka Nigērijas drošības institūcijas nereti nevis cīnās pret pirātismu, bet gan pašas to atbalsta, piemēram, sniedzot informāciju kriminālajiem grupējumiem. Un pirāti dara savu melno darbu. 23. janvārī Gvinejas līcī pirāti uzbruka konteinerkuģim

"Mocart". Jūrnieki, ievērojot drošības prasības, bija patvērušies citadelē, bet pirātiem izdevās sešās stundās atvērt tās durvis. Rezultātā viņi nolaupīja 15 jūrniekus un vienu nogalināja. Mēnesi vēlāk kuģa īpašnieks par jūrniekiem samaksāja izpirkuma maksu. 6. februārī pirāti uzbruka tankkuģim "Sea Phantom", jūrnieki par laimi paspēja paslēpties citadelē, palīgā piestaidzās glābēji, un pirāti bija spiesti bēgt. 11. martā notika pirātu uzbrukums tankkuģim "Davide B", no 21 jūrnieka tika nolaupīti 15, kurus pēc mēneša atbrīvoja, samaksājot izpirkuma maksu.

Analītiķi uzsver, ka pirātu uzbrukumus Gvinejas līcī var raksturot kā vardarbīgus, jo īpaši tas izpaužas glābšanas operāciju laikā, kad bruņotie pirāti atklāj uguni pret glābējiem, un tā tiek apdraudēta ne tikai glābēju, bet arī jūrnieku dzīvība. Un lai gan Nigērijas Jūras spēki, Krasta apsardze un Jūras administrācija pauž viedokli, ka visumā situācija tiekot kontrolēta, kā arī Nigērija ir ieguldījusi 165 miljonus eiro, lai uzlabotu novērošanas sistēmas kuģos un lidmašīnās, fakti liecina, ka drošība neuzlabojas, un tirdzniecības flotes jūrnieki, kuriem jākuģo Gvinejas līcī, arvien vairāk uztraucas par iespējamiem bruņotu pirātu uzbrukumiem. Situāciju lielā mērā pasliktina politiskais stāvoklis Nigērijā, kur savā starpā karo dažādi grupējumi, notiek apšaudes, spridzināšanas, cietumi ir pārpildīti, bet pirātisms jūrā organizē un vada kriminālās bandas. Starptautiskā Jūrniecības biroja direktors Maikls Haulets uzsver, ka pirāti rīkojas pārdroši, ar lielu nesodāmības pārliecību. "Viņi uz ieņemtā kuģa pavada arvien ilgāku laiku," saka Haulets. "Vienā no incidentiem pirāti uz kuģa uzturējās pat veselu diennakti. Gvinejas līča pirātisms ir reģionāla problēma, kurai nepieciešams efektīvs risinājums, un, ja tādu neizdosies rast, problēma kļūs arvien lielāka."

IMO aicina visus kuģu īpašniekus, operatorus un kuģu kapteiņus pildīt noteiktās vadlīnijas par kuģošanu pirātu reģionos, stingri ievērot labākās pārvaldības principus, veikt visus iespējamus drošības un kuģu aizsardzības pasākumus.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi. Marts – aprīlis

LATVIJĀ

Satiksmes ministrija aicina beidzot veidot kopīgu attīstības vīziju

19. martā Satiksmes ministrija attālināti organizēja diskusiju par situāciju Latvijas ostās, tranzīta un loģistikas nozarē un tās attīstības perspektīvām. Neskatoties uz Covid-19 pandēmijas radītām sekām tautsaimniecībā un sarežģītiem ģeopolitiskiem procesiem, kas negatīvi ietekmējuši tranzīta kravu plūsmas caur Latviju, tranzīta nozare joprojām ir viena no vadošajām jomām Latvijas pakalpojumu eksportā, tajā nodarbināts liels skaits iedzīvotāju, izveidota kvalitatīva infrastruktūra.

Lai nodrošinātu tranzīta nozares attīstību nākotnē, ir jāveido kopīga attīstības vīzija turpmākiem gadiem. Satiksmes ministrija diskusijas sākumā sniedza pārskatu par jauno Transporta attīstības politikas projektu 2021.–2027. gadam un iezīmēja nepieciešamību uzsākt jaunās Latvijas ostu attīstības programmas izstrādi 2021.–2027. gadam. Turpmāk svarīgi orientēties uz kravu diversifikāciju, piesaistīt jaunas specifiskas nišas kravas, attīstīt prāmju satiksmi, kruīzu satiksmi, pievienotās vērtības pakalpojumus un industrializāciju ostās, stiprināt pakalpojumu konkurētspēju, attīstot digitalizāciju un ieviešot arvien vairāk videi draudzīgu loģistikas risinājumu. Nākotnē viens no svarīgākajiem kritērijiem loģistikā būs, cik videi draudzīgi ir pakalpojumi.

Diskusijā tika atzīmēts, ka, protams, jāņem vērā esošas tendences, tomēr labas kaimiņattiecības un ekonomiskās sadarbības veicināšana ar kaimiņvalstīm joprojām ir ļoti svarīga. Ir svarīgi piesaistīt kravu plūsmas no Ķīnas un citām Āzijas valstīm, attīstīt šo preču konsolidācijas un distribūcijas pakalpojumus. Vairāki diskusijas dalībnieki norādīja uz nepieciešamību vienkāršot dažādu atļauju saņemšanu būvniecības un vides jomā.

Ostu, tranzīta un loģistikas padome atbalsta grozījumus Likumā par ostām

Ministru prezidenta Krišjāņa Kariņa vadītā Ostu, tranzīta un loģistikas padome 9. aprīlī lēma atbalstīt Satiksmes ministrijas sagatavotos precizētos grozījumus Likumā par ostām un iesniegt tos izskatīšanai Ministru kabineta sēdē.

Padomes sēdē atkārtoti tika apspriesti izstrādātie grozījumi Likumā par ostām, kas paredz mainīt Latvijas ostu pārvaldības modeli. Satiksmes ministrs Tālis Linkaits uzsvēra: "Ostu pārvaldības modeļa maiņas mērķis ir veicināt valsts stratēģiskā aktīva – ostu darbības politisko neatkarību, starptautisko konkurētspēju un efektīvāku saimniekošanu."

Sēdes dalībnieki iepazinās ar Liepājas un Ventspils ostu pēdējos gados paveikto un izskatīja Latvijas Darba devēju konfederācijas iesniegtos ostu uzņēmēju priekšlikumus grozījumiem Likumā par ostām, vienojoties par atsevišķiem precizējumiem, kā arī jautājumiem, kas atstājami likumdevēja izlemšanai.

SOLAS kuģu skaits Kuģu reģistrā pieaudzis līdz 35

Šā gada pirmajā ceturksnī Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto SOLAS konvencijai atbilstošu kuģu ar bruto tonnāžu virs 500 (SOLAS kuģu) skaits pieaudzis no 29 (gada sākumā) līdz 35. No jauna reģistrēti seši sauskraavas kuģi – "Baltic Carrier", "Baltic Merchant", "Baltic Sailor", "Baltic Skipper", "Friendland" un "Loraland".



Reģistrēto SOLAS kuģu kopējā tonnāža pieaugusi no 145 683 līdz 161 289.

Kuģu kopējais skaits reģistrā pieaudzis no 343 līdz 349, to skaitā ir kravas kuģi, pasažieru kuģi, zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflote.

Reģistrēto atpūtas kuģu skaits saglabāties nemainīgs – 686. No jauna reģistrētas četras buru jahtas, no Kuģu reģistra izslēgtas trīs buru jahtas un viena motorjahta.

Rīgas ostā vizītē ieradās NATO karakuģi

27. martā Liepājas ostā un 2. aprīlī Rīgas ostas vizītē ieradās NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) kuģi, apliecinot NATO klātbūtni un atbalstu Baltijas jūras reģionā.



NATO karakuģi Rīgas ostā.



NATO karakuģi Liepājas ostā.

Jūras spēku štāba priekšnieks uzrunā grupas un kuģu komandieriem pateicās par sabiedroto ieguldījumu, deleģējot kuģus SNMCMG1, kā arī uzsvēra sadarbības svarīgumu, veicot mīnu neitralizēšanas operācijas arī Latvijas ūdeņos.

Jūras spēki piemin bojā gājušos jūrniekus

8. aprīlī, pieminot bojā gājušos ASV pilotus, kurus 1950. gada 8. aprīlī militārās operācijas laikā vīrs Baltijas



jūras notrieca PSRS iznīcinātāji, Liepājas garnizona vienību komandieri, Liepājas pilsētas vadība un ASV vēstnieks Latvijā Džons Kārvails nolika ziedus pie pieminekļa bojā gājušajiem jūrnikiem.

Mūžībā devusies Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Klāra Radziņa

2021. gada 31. martā aizsaules ceļā devusies Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ilggadējā direktore Klāra Radziņa (23.08.1942. – 31.03.2021.). Godinot Latvijas kultūras sabiedrības izcilās personības



Klāras Radziņas mūža devumu, pie Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja gūla ziedi no kolēģiem, draugiem, dažādu valsts institūciju pārstāvjiem. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs bija Klāras Radziņas darba vieta kopš 1970. gada. Muzejā viņa ienāca kā zinātniskā līdzstrādniece, turpmākajos gados veica gan galvenās krājuma glabātājas, gan direktora vietnieces zinātniskajā darbā



Atvadoties no Patruļkuģu eskadras Krasta apsardzes kuģa KA-07 "Ausma" krustmātes Klāras Radziņas, Jūras spēku pārstāvji pie Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja pēdējo reizi izrādīja viņai cieņu.

pienākumus. Kopš 1987. līdz pat 2020. gada nogalei Klāra Radziņa bija Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore un ar prasmīgu vadību, bezkompromisa atdevi muzeja darbam, radošu pieeju problēmu risināšanā daudzu gadu garumā iemantoja lielu cieņu gan nozares profesionāļu vidū, gan sabiedrībā, kļuva par atzītu autoritāti mūsu valsts kultūrvēstures problēmu risināšanā. Par ieguldījumu Latvijas kultūras attīstībā Klāru Radziņu 2001. gadā apbalvoja ar Triju Zvaigžņu ordeni.

Par Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja direktori kļūst Anita Šķinuma

8. aprīlī valdība Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja direktora amatā apstiprināja



Satiksmes ministrijas virzīto amata kandidāti Anitu Šķinumu. Satiksmes ministra izveidotā konkursa komisija, atklātā konkursā izvērtējot amata pretendentes uz Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja direktora amatu, par piemērotāko kandidāti atzina Anitu Šķinumu. Tika novērtēta viņas profesionālā pieredze jūras transporta nozarē, zināšanas par civilās aviācijas, dzelzceļa un jūras transporta nozarēm, starptautiskajiem standartiem transporta negadījumu izmeklēšanas jomā, kā arī līdzšinējā darba pieredze.

No 2014. līdz 2021. gadam Anita Šķinuma ieņēma kuģa sardzes stūrmaņa amatu, 2017. – 2018. gadā bijusi lektore Latvijas Jūras akadēmijā. Anitai Šķinumai ir profesionālais bakalaura grāds jūras transportā, kas 2014. gadā iegūts Latvijas Jūras akadēmijā.

Kompensēti zaudējumi no naftas noplūdes Būtiņģes terminālī

Kā ziņo VARAM, Polijas naftas koncernam "PKN ORLEN S.A." piederošais uzņēmums AB "ORLEN Lietuva", kas Lietuvā nodarbojas ar jēlnaftas importu un pārstrādi, pilnā apmērā – 60 774,68 eiro – sedzis Latvijas valstij nodarītos zaudējumus, ko radīja naftas noplūde no Būtiņģes naftas termināļa 2020. gada 28. decembrī. Valsts vides dienesta (VVD) ģenerāldirektore Elita Baklāne-Ansberga uzsvēra, ka kompensācijas saņemšana ir apliecinājums Latvijas atbildīgo iestāžu profesionalitātei un kompetencei, ļoti īsā laikā panākot, ka uzņēmums, kura darbības rezultātā videi nodarīts kaitējums, to atzīst un rīkojas, lai to kompensētu pilnā apmērā. Saskaņā ar Valsts vides dienesta veiktajiem aprēķiniem naftas noplūde no Būtiņģes termināļa Latvijas jūras videi nodarīja kaitējumu 58 053,16 eiro apmērā. Papildus Latvijas valstij tika radīti 2631,91 eiro zaudējumi, kas saistīti ar operatīvo dienestu īstenotajiem pasākumiem, reaģējot uz noplūdi no Būtiņģes naftas termināļa. Tāpat AB "ORLEN Lietuva" sedzis VVD 89,61 eiro izmaksas par piesārņojuma parrauga analīžu veikšanu.

▶▶▶ 3. lpp.

“Stena Line” paātrina pāreju uz kuģošanu bez fosilās enerģijas

2021. gadā kompānija “Stena Line” turpina samazināt CO₂ emisijas. Kompānija jau ir par desmit gadiem apsteigusi IMO starptautiskos kuģošanas emisiju samazināšanas mērķus un paātrina pāreju uz kuģošanu bez fosilās enerģijas, kā arī iepazīstina ar plānu līdz 2030. gadam samazināt kopējās CO₂ emisijas par 30%.

“Mēs citīgi strādājam, lai samazinātu degvielas patēriņu un emisijas, vienlaikus pētot nākotnes degvielas iespējas un tehnoloģijas. Galvenais virzītājspēks emisiju samazināšanā ir trīs jaunu un līdz 30% energoefektīvāku kuģu laišana ekspluatācijā. Esam ieviesuši arī atjaunojamo elektroenerģijas avotu izmantošanu krastā, kamēr kuģi piestāj Ķīles ostā, un vēl pieci flotes kuģi ir aprīkoti ar mākslīgā intelekta asistentu “Stena Fuel Pilot”, lai atbalstītu mūsu kapteiņus kuģu pārvaldībā ar maksimālu energoefektivitāti,” saka “Stena Line” grupas vadītājs ilgtspējības jomā Ēriks Lēvenhaupts.

“Stena Livia” pievienojas Baltijas jūras flotei

“Stena Line” paziņojusi, ka Baltijas jūras floti papildinājis jauns prāmis. Vispirms 186 metrus garais “Visentini” ro-pax prāmis “Stena Livia” aprīļa vidū piediedrojās prāmim “Stena Flavia” un kursē maršrutā Nīneshamna – Ventspils. Vēlāk abi prāmi tiks novirzīti maršrutā Trāvēminde – Liepāja, palielinot kapacitāti

šajā maršrutā par 40% un sāisinot pārbrauciena laiku no 27 līdz 20 stundām.

“Stena Line” paplašina darbību Baltijas jūrā, abus prāmju maršrutus no Latvijas uz Zviedriju un Vāciju papildinot ar moderniem ro-pax prāmiem. “Stena Line” prāmi maršrutos Nīneshamna – Ventspils un Trāvēminde – Liepāja sāka kursēt 2012. gadā. Šobrīd tie veido nozīmīgu Eiropas loģistikas tīkla daļu, savienojot Baltijas valstis, Krieviju un NVS ar Vāciju un Zviedriju, kā arī ar pārējo Eiropu.

PASAULĒ

Krīze Suecas kanālā

Četrsimt metru garais konteinerkuģis “Ever Given” 23. marta rītā uzskrēja uz sēkļa un diagonāli aizšķērsoja Suecas kanālu, kā rezultātā tika bloķēta kuģu satiksme abos virzienos. Iepriekš speciālisti sprieda, ka glābšanas darbu veicējiem, iespējams, būs vajadzīgas vairākas nedēļas, lai noņemtu no sēkļa milzīgo kuģi, kas iesprūdis un aizšķērsojis kanālu, bet 200 tūkstošu tonnu smago konteinerkuģi no sēkļa izdevās noņemt pēc sešām dienām – 29. martā. Sākotnēji izskanēja minējumi, ka incidents



noticis spēcīga vēja un smilšu vētras iespaidā, bet kuģa īpašnieki un Suecas kanāla pārvalde neizslēdz arī cilvēka kļūdas faktoru un tehniskas problēmas.

Nemazinās spriedze kuģu apkalpju maiņā

2021. gada februārī radās cerība, ka tirdzniecības kuģu apkalpju maiņas krīze varētu mazināties, jo statistikas dati liecināja, ka tobrīt tā skāra 200 tūkstošus jūrnieku, tātad uz pusi mazāk nekā krīzes augstākajā punktā. Tomēr marts un aprīlis šo cerību



iedragāja, jo jaunāko datu analīze parādīja, ka Covid-19 jauno mutāciju izplatības dēļ atkal tiek ieviesti stingri pārvietošanās ierobežojumi, kuru dēļ ir apgrūtināta apkalpju maiņa. Papildu spriedzi rada arī jūrnieku vakcinācijas jautājums. Valstis jūrniekus nenosaka par prioritāri vakcinējamo cilvēku grupu, bet dažas valstis jau paziņojušas par vakcinēšanās pases ieviešanu, kas potenciāli var kļūt par šķērslī apkalpju maiņas procesā, īpaši jau tāpēc, ka ir valstis, kuras līdz 2024. gadam nemaz nparedz plašu vakcināciju. Piedevām visu vēl vairāk apgrūtināja tas, ka pagaidām tikai 55 IMO dalībvalstis un divas asociētās valstis ir atsaukušās uz IMO aicinājumu noteikt jūrniekus par galvenajiem darba ņēmējiem, kas mazinātu jūrniekiem pārvietošanās un cita veida apgrūtinājumus.

Jūrniekus izglābj, kuģis turpina dreifēt

5. aprīļa rītā Nīderlandes kravas kuģis ar 12 jūrniekiem pārraidīja avārijas signālu, kad 130 kilometrus no Olesunnas kuģim apstājās dzinējs un smagās kravas dēļ tas spēcīgi saskvērās. Sākotnēji norvēģu glābēji no kuģa evakuēja astoņus cilvēkus. Četri apkalpes locekļi palika uz klāja, mēģinot nepieļaut kuģa apgāšanos.

Prāmis “Stena Livia”.





Uz kuģa klāja atrodas laivas, kas veicinājušas kuģa sasvēršanos.

Kuģis turpināja turēties pretī spēcīgajam vējam un viļņiem, dreifējot ziemeļrietumu virzienā. Uz kuģa klāja atrodas laivas, kas veicināja tā sasvēršanos. Glābēji uzturējās netālu no kravas kuģa.

6. aprīlī kuģi pameta arī pēdējie četri apkalpes locekļi, jo palikt uz tā bija pārāk bīstami. Jūrnieki ielēca ūdeni, no kurienes viņus ar helikopteru palīdzību izcēla glābēji. "Eemslift Hendrika" bija ceļā no Brēmerhāfenes uz Kolvereidu.

Pasaule mainās

- Saskaņā ar apdrošināšanas kompānijas "Allianz Global" datiem pēdējo 50 gadu laikā 20 pēdu konteineru skaits jūras pārvadājumos pieaudzis par 1500%.
- 2006. gadā kuģošanas kompānija "Maersk" veica revolūciju konteinerpārvadājumu biznesā, ieviešot E klases kuģus, kuros varēja pārvadāt aptuveni 15 tūkstošus konteineru, tā divkāršojot iepriekšējo konteinerkuģu ietilpību.
- Pēdējo 15 gadu laikā konteinerkuģu ietilpība pieaugusi līdz 24 tūkstošiem konteineru.
- "Allianz Global" statistika liecina, ka no 2010. līdz 2019. gadam Sucas kanālā notikuši 75 incidenti.
- Sucas kanālā strādā vairāk nekā 300 loču, taču, kā liecina kompetences novērtējums, trūkst loču, kuriem ir pieredze, strādājot ar lielajiem kuģiem.
- Pēc BIMCO datiem, 2021. gada martā bijis rekordliels lielo (15 000+ TEU) konteinerkuģu pasūtījumu skaits – 45 mega kuģi, kā arī papildus vēl 27 mazāki konteinerkuģi, palielinot kopējo pasūtījumu apjomu līdz 866 060 TEU. ■



Piecpadsmit jūrnieki atbrīvoti no pirātu gūsta

2021. gada 11. aprīlī no pirātu gūsta atbrīvoti nolaupītie ķīmiskā tankkuģa "Davide B" 15 apkalpes locekļi.

AKTUĀLI

11. martā Gvinejas līcī aptuveni 210 jūdzes no Kotonas Beninā deviņi bruņoti uzbrucēji iekļuva tankkuģī un nolaupīja 15 apkalpes locekļus. Kuģim tika izslēgta AIS sistēma, un tas palika dreifējam. Uz kuģa valdīja tumsa, jo tika izslēgti dzinēji, darbojās tikai avārijas dīzeļdzinējs. Kad vietējās varas iestādes saņēma informāciju par bruņoto uzbrukumu kuģim, uz notikuma vietu tika nosūtīts Nigērijas flotes patruļkuģis, kas tur ieradās pēc vairākām stundām un ziņoja, ka uz kuģa no 21 apkalpes locekļa atrodas seši, kuri tagad ir drošībā, jo pie viņiem ir apsardzes darbinieki.

Kuģis pieder Nīderlandes kuģošanas kompānijai "De Poli Shipmanagement", un uz tā strādāja jūrnieki no Latvijas, Krievijas, Rumānijas un Filipīnām. Kuģa īpašniekam bija iespēja sazināties ar nolaupītajiem apkalpes locekļiem, kuri visi atradās kopā, bija veseli un, pēc kompānijas pārstāvja teiktā, "labi darbojās sarežģītos apstākļos". Kuģa īpašnieks par notikušo informēja jūrnieku ģimenes locekļus un uzturēja ar ģimenēm sakarus, lai atbalstītu tās grūtajā brīdī.

Publiskajā telpā kompānija "De Poli Shipmanagement" sniedza skopas ziņas un notikušo plaši nekomentēja,

vien uzsvēra, ka ir patiesi noraizējušies par pirātu uzbrukumu kompānijas kuģim un jūrniekiem un par savu prioritāti uzskata nodibināt sakarus ar nolaupītajiem, lai gūtu pārliecību, ka viņu dzīvībai briesmas nedraud. "De Poli Shipmanagement" ārkārtas reaģēšanas grupa sadarbojās ar visām attiecīgajām institūcijām un iesaistītajām struktūrām, par kurām saņēma informāciju tūlīt pēc incidenta, un bija apņēmības pilna darīt visu, kas ir tās spēkos, lai iespējami ātrāk un drošāk panāktu jūrnieku atbrīvošanu. Tāpat "De Poli Shipmanagement" uzsvēra, ka nesniegs nekādu papildu informāciju nedz par tiem, kuri tur gūstā jūrniekus, nedz par to, kas tiek pieprasīts par viņu atbrīvošanu, un tas tiek darīts tikai ar vienu mērķi – lai neapdraudētu jūrnieku drošību un dzīvību.

"Davide B" ir 2016. gadā būvēts 19 800 DWT tankkuģis, kas kuģo zem Maltas karoga un ar kravu bija ceļā no Rīgas uz Lagosu Nigērijā.

Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns: "Kuģis iepriekš šajā maršrutā nebija kuģojis. Tā kapteinis, elektroinženieris un ceturtais mehāniķis bija Latvijas jūrnieki, viens jūrnieks bija no Lietuvas, viens no

►►► 6. lpp.

Globālā biznesa izaicinājumi

Par to, ka jebkuram globālajam biznesam nepieciešamas uzlabotas redzamības sistēmas, runā ne tikai eksperti, bet arī paši globālajā tirdzniecībā iesaistītie, šajā gadījumā – starptautisko jūras kravu pārvaldājumu nodrošinātāji. Arvien aktuālāks kļūst jautājums par vienotas datu bāzes izveidi, elektronisku datu apmaiņu, kas nodrošinātu kvalitatīvāku loģistikas plānošanu. Diemžēl pašlaik vēl šādi globāli elektroniski datu bāzes savienojumi praksē nav ieviesti, jo nav izdevies pārliecināt tirgus dalībniekus, ka viņu sensitīvie dati tiks droši uzglabāti. Tajā pašā laikā pieredzējuši loģistikas speciālisti pauž viedokli, ka globālo pārvaldājumu satricinājumi lielākoties vairs nav tik daudz atkarīgi no streikiem ostās, laika apstākļiem, pat pandēmijas, avārijām vai katastrofām, cik no neefektīvas loģistikas plānošanas.



Jūras konsultāciju kompānijas “Drewry” eksperti atzīst, ka piegādes ķēdes cita no citas ļoti atšķiras, tāpēc ir grūti atrast vienotu un visiem pieņemamu risinājumu, bet reizē arī uzsver, ka pamatā trūkst projekta resursu, laika, nepieciešamās informācijas un datu bāzes, uz kuras pamata veidot analītiku, lai šādu globālu un pārredzamu sistēmu izveidotu, kā arī trūkst pienācīgas digitālās prasmes, lai šādu projektu īstenotu.

Labais tonis nosaka, ka, lai pieaugošās konkurences apstākļos varētu noturēties biznesā, augstas klases piegādes ķēdēs ir jāievieš arvien labāks serviss, un viens no neiztrūkstošiem nosacījumiem ir kravu izsekojamība. Reālā situācija ir tāda, ka kravu nosūtītāji, pārvaldātāji un saņēmēji ir kļuvuši par klientu aizvien pieaugošo vēlmju un prasību ķīlniekiem, jo tie vēlas zināt visu par savu pasūtījumu: kur atrodas krava, kā tā pārvietojas un kad sasniegs galamērķi, un reālajos tirgus apstākļos, kas pandēmijas dēļ ir pasliktinājušies, ko pierāda arī “Drewry” pētījumi, 80% gadījumu importētāji nav varējuši pilnībā izsekot kravas kustībai.



IMB Pirātisma informācijas centra izveidotā 2020. gada Gvinejas līča pirātu uzbrukumu un bruņotās laupīšanas karte.

►►► 5. lpp.

Krievijas, kurš it kā pārzināja situāciju Nigērijā un bija tāds kā padomdevējs jeb *advisor*, bet pārējie desmit bija filipīnieši. Kuģa kravā bija divsimt tūkstoši tonnu naftas. Pirmās piecas dienas pēc saņemšanas gūstā no jūrniekiem nebija nekādu ziņu, bet vēlāk viņiem ļāva piezvanīt. Tagad kapteinis katru dienu zvina kuģa īpašniekam, lai ziņotu par situāciju, bet kuģa īpašniekam nākas risināt gan jūrnieku krīzes jautājumu, gan arī rast risinājumu par pašu kuģi, kas tagad dreifē Nigērijas ūdeņos. Jāteic, ka mūsu jūrnieki atteicās doties uz kuģi.”

“International Maritime Bureau” (IMB) pauž viedokli, ka situācija Gvinejas līcī ir ļoti sarežģīta, jo tur izveidota noziedzīga sistēma: vieni ir pirāti, būtībā bandīti, kuri ar brutālu spēku iekļūst kuģos un nolaupa jūrniekus, otri pusbandīti, kuri izliekas par situācijas pārzinātājiem un apgalvo, ka pazīst nolaupītājus, tāpēc var būt starpnieki, lai palīdzētu risināt situāciju, taču patiesībā viņi visi ir viens bandītisks grupējums. Savukārt kuģu īpašniekiem nav citas izejas un ir jāpieņem pusbandītu starpniecības pakalpojumi. IMB analītiķi uzskata, ka arī Nigērijas Krasta apsardze, kuru apmācīja Francijas Jūras spēki, ir iesaistīta noziedzīgajā grupējumā un sniedz ziņas par tirdzniecības kuģu kustību Gvinejas līcī.

“Maritime Security Through Intelligence Dryad Global” drošības analītiķi nākuši klajā ar paziņojumu, ka šis reģions kuģošanai ir bīstams un kuģi tur ir neaizsargāti, jo pirāti darbojas ārpus reģiona drošības spēku darbības robežām. Tikai 2021. gada februārī vien “Maritime Domain Awareness Trade – Gulf of Guinea”

(MDAT-GoG) saņēma piecus ziņojumus par bruņotiem uzbrukumiem, tai skaitā divas reizes pirāti bija veiksmīgi iekļuvuši kuģos un tika nolaupti viena kuģa apkalpes locekļi.

Saskaņā ar IMB sniegto informāciju 2020. gadā no 135 apkalpju nolaupīšanas gadījumiem 95% notika Gvinejas līcī. Ķīlniekus parasti nogādā Nigērijā, kur par jūrnieku atbrīvošanu tiek pieprasīta izpirkuma maksa.

Dānijas kuģošanas kompānija “AP Moller – Maersk” aicina starptautisko kuģošanas sabiedrību apvienot spēkus, lai kopīgi cīnītos pret pirātismu un pieaugošajiem jūrnieku nolaupīšanas gadījumiem. Dānijas Aizsardzības ministrija paziņojusi, ka no 2021. gada novembra līdz 2022. gada martam sūtīs savu Jūras spēku kuģi patrulēt starptautiskajos ūdeņos Gvinejas līcī, lai nodrošinātu konvoju tirdzniecības kuģiem un pēc pirātu uzbrukumiem veiktu glābšanas operācijas, un tas pievienosies Portugāles, Itālijas un Spānijas kara kuģiem, kas reģionā jau atrodas saskaņā ar ES CMP regulējumu. Dānija ir pārliecināta, ka tās Jūras spēku kuģu patrulēšana Gvinejas līcī notiks saskaņā ar ANO Jūras tiesību konvenciju, kas ļauj militārajiem kuģiem veikt pirātisma apkarošanas operācijas jebkurā jūrā, izņemot atsevišķu valstu teritoriālos ūdeņus. Tāpat Dānijas valdība paudusi apņemšanos vienoties par nolīgumiem ar attiecīgā reģiona valstu valdībām, tai skaitā par aizturēto pirātu iespējamo izdošanu un saukšanu pie atbildības. Šis Dānijas paziņojums nāca pēc tam, kad kompānija “Maersk” jau ilgāku laiku bija centusies pārliecināt, ka Gvinejas līcī vajadzētu organizēt starptautisku misiju cīņai pret pirātismu, līdzīgu tai, kāda ir ES misija Adenas līcī.

Lūdz LPS iesaisti, lai pasažieru pārvadājumi notiktu ar reģistrētiem un pārbaudītiem kuģiem

Latvijas Jūras administrācija nosūtījusi vēstuli Latvijas Pašvaldību savienībai (LPS), kurā lūdz LPS iesaisti, lai nodrošinātu, ka pašvaldībās pasažieru pārvadājumi pa ūdeņiem (upēm, ezeriem u.tml.) komerciālos nolūkos notiek tikai ar tādiem kuģošanas līdzekļiem, kuri ir reģistrēti Jūras administrācijas Latvijas Kuģu reģistrā.

Saskaņā ar Jūras kodeksā noteikto kuģošanas līdzekļus, kuri pārvadā pasažierus komerciālā nolūkā, ir jāreģistrē Kuģu reģistrā. Reģistrācija Kuģu reģistrā paredz, ka tiek veikta kuģa pārbaude, lai pārliecinātos par tā atbilstību spēkā esošo normatīvo aktu prasībām – kuģa un tā aprīkojuma drošību, apkalpes kvalifikāciju un prasmi rīkoties avārijas situācijās.

Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumu par kuģa ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu ir paredzēta administratīvā atbildība.

Saskaņā ar Zemes pārvaldības likumu vietējā pašvaldība ir valdītājs tās administratīvajā teritorijā esošajiem iekšzemes publiskajiem ūdeņiem, savukārt likums "Par pašvaldībām" nosaka, ka viena no pašvaldības funkcijām ir piedalīties sabiedriskās kārtības nodrošināšanā. JA lūdz LPS vērst pašvaldību uzmanību uz minēto normatīvo aktu prasībām un to ievērošanas nepieciešamību, nodrošinot, ka attiecīgu kuģošanas līdzekļu īpašnieki vērsas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijā un Kuģu reģistrā, lai atrisinātu jautājumus par kuģa drošības pārbaudi un reģistrāciju.■

Sākta jaunā hidrogrāfisko mērījumu sezona

Marta nogalē Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti sāka jauno mērījumu sezonu. Hidrogrāfijas kuteris "Sonārs" jau martā veica mērījumus Engures ostā un Jūrmalas ostas akvatorijā Lielupē, savukārt hidrogrāfijas kuģis "Kristiāns Dāls" bija gatavs sākt HELCOM projekta mērījumus, tiklīdz to atļaus laika apstākļi.

Pirms aktīvās mērījumu sezonas sākšanas tika veikta mērījumu aparātūras un iekārtu kalibrēšana un pārbaudes.

Hidrogrāfi ar "Kristiānu Dālu" šajā sezonā strādās galvenokārt Baltijas jūrā, tai skaitā lrbes šaurumā, bet ar "Sonāru" pildīs ostu pasūtījumus, kā arī veiks mērījumus Rīgas līcī.■

Izdota Skultes ostas karte un Latvijas piekrastes locija

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfi sagatavojuši un izdevuši Skultes ostas karti mērogā 1:3000. Karte izdota gan papīra, gan elektroniskā formātā. Karti iespējams pasūtīt Latvijas Jūras administrācijas internetveikalā www.lja.lv/mapshop.

Tas ir trešais šīs kartes izdevums, to sagatavojot, ņemti vērā aktuālākie dziļumu mērījumi un citi dati. Savukārt jaunā Skultes ostas karte ir

pirmais izdevums, kas sagatavots Baltijas jūras vertikālās atskaites sistēmā BSCD2000 (LAS-2000,5), uz kuru Latvija pārgāja 2020. gadā. Turpmāk visas kartes tiks sagatavotas tikai šajā atskaites sistēmā.

No jauna izdota arī Baltijas jūras locija "Latvijas piekraste".

Kartogrāfi turpina darbu pie Lielupes lejteces un Jūrmalas ostas jaunās kartes, kā arī Ventspils ostas un Ventspils ostas pieeju kartes.■

IMO aicina izteikt viedokli par tēmu "Godīga nākotne jūrniekiem"

Apzinoties Covid-19 pandēmijas dēļ radušos darba apstākļus jūrā, IMO par 2021. gada pasaules jūrniecības tēmu ir pasludinājusi "Jūrnieki: kuģošanas nākotnes centrā" un pieteikusi Jūrnieku dienai veltītu kampaņu par tēmu "Godīga nākotne jūrniekiem".

IMO uzsver, ka pandēmijas apstākļos jūrnieki ir gan atradušies globālās reaģēšanas frontes pirmajās līnijās, gan bijuši pakļauti sarežģītiem darba apstākļiem, kas saistīti ar piekļuvi ostām, nepietiekamu apgādi, apgrūtinātu, reizēm pat neiespējamu apkalpju maiņu un repatriāciju. Ja 2020. gada Jūrnieku dienas kampaņas mērķis bija aicināt valdības atzīt jūrniekus par galvenajiem darba ņēmējiem, lai atvieglotu apkalpju maiņu un pārvietošanos ceļojumu ierobežojumu apstākļos, tad 2021. gada kampaņas mērķis ir daudz plašāk izvērst tēmu, aicinot palūkoties uz taisnīgu nākotni jūrniekiem pēc pandēmijas. Pandēmijas laikā īpaši aktuāli kļuva jautājumi, kas tādi bija arī normālos darba apstākļos, piemēram, taisnīga attieksme pret jūrniekiem, piemēroti darba un atpūtas apstākļi saskaņā ar MLC konvencijas prasībām, drošība, pieejama apmācība un vēl citi.

IMO aicina jūrniekus līdz 25. jūnijam atbildēt uz jautājumu, kāda, viņuprāt, jūrniekiem būtu taisnīga nākotne. Atbildes tiks apkopotas un palīdzēs veidot jūrniecības nākotnes politiku.

Lai iesniegtu savu redzējumu, jūrnieki, kuģu īpašnieki, profesionālās un sabiedriskās organizācijas tiek aicinātas izmantot mirkljbirku [#FairFuture4Seafarers](https://twitter.com/FairFuture4Seafarers).

IMO 2021. gada Jūrnieku dienas kampaņa ir kā rezonanse "Nautilius International" globālajām kampaņām "Godīgums" un "Atrisināt apkalpju maiņu".■

LSC kadetu programma aicina pieteikties labākos

Neskatoties uz izaicinājumiem, ko jūrniecībai izvirza pandēmija, LSC aktīvi popularizē jūrniecības izglītību un atbalsta jaunos profesionāļus tāpat kā līdz šim, aktīvi izvērtējot labākos kandidātus savai kadetu programmai, izcilākajiem kadetiņiem maksājot stipendiju un iepazīstinot skolēnus ar profesiju, lai radītu par to interesi. LSC vienmēr lepojusies ar to, ka spēj nodrošināt kadetu vietas uz savā tehniskajā pārvaldībā esošajiem kuģiem. Uzņemto kadetu skaits pandēmijas dēļ būtībā nav samazinājies salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem. Uzņēmuma flotes personāla vadītāja Sanita Žurzdina: "Kadetu programmu vērtējam ļoti augstu, priecājamies, ka varam nodrošināt tik daudz prakses vietu jauniešiem jūrniekiem. Jau šā gada pirmajā pusē 32 studenti devās strādāt uz mūsu flotes kuģiem, un nākamajam pusgadam plānojam aptuveni tikpat vietu. Ir ļoti patīkami vērot, kā jaunie profesionāļi kāpj pa karjeras kāpnēm: nupat tikai izturēja kadetu programmas konkursu, bet nu jau ticis līdz vecākā virsnieka amatam!

Ir daudz ieguvumu, kādēļ vērts pieteikties LSC kadetu programmai un mācīties no labākajiem. Mēs



nodrošinām mācību kursu izmaksu kompensāciju, individuāli tiek saskaņoti līguma termiņi, ir LSC speciālistu atbalsts uz kuģa, pilnībā nokomplektētas kuģu apkalpes un karjeras izaugsmes iespējas uz LSC kuģiem, kā arī iespēja pretendēt uz stipendiju.

Nenokavē savu iespēju un piesakies kadetu programmai jau tagad, jo pieteikšanās ir sākusies!"

LSC sabiedrisko attiecību vadītāja Ilze Stangaine atklāj, ka kopā ar kolēģiem – pieredzējušiem kapteiņiem un vecākajiem mehāniķiem – parūpējušies par jauniešiem kadetiņiem: "Kadetiņiem, kuri jūrā dosies pirmo reizi un par dzīvi uz kuģa nezina daudz, esam izveidojuši noderīgu informatīvu materiālu, ko pavisam vienkārši var lejupielādēt mūsu mājaslapā "Cadets checklist". Tur uzskaitītas lietas, kas jāieliek koferī pirms došanās reisā, jo kuģis būs ne tikai darba vieta, bet arī mājas uz vairākiem mēnešiem. Paldies arī LJA studentu padomei par noderīgiem padomiem no savas pieredzes!"

Arī šogad LSC turpina atbalstīt savus kadetus ar stipendiju. Uzņēmums sešu gadu laikā ir piešķīris gandrīz 100 stipendiju, lai atbalstītu nozares attīstību un speciālistu izaugsmi. Iespēju saņemt stipendiju piedāvā



Kapteinis N. Vilkaušs kopā ar kadetu Raivi Puduli.

Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrnieceības koledžas studentiem, kuriem ir prakses pieredze uz LSC flotes kuģiem. Konkursā īpaši izveidota komanda vērtēs kompetences, prasmes un motivāciju, lielāko uzvaru liekot tieši uz jūras prakses novērtējumu un kapteiņa un superintendantu atsauksmēm.

Kopējais atvēlētais finansējums šogad ir ap 30 000 eiro, no kuriem puse jau izmaksāta stipendijās gada pirmajā pusē un otra daļa – 15 000 eiro – tiks sadalīta no jūlija. Visi potenciālie stipendiāti aicināti pieiekties stipendijai jau no 5. maija, iesūtot dokumentus. Lai piedalītos LSC stipendijas konkursā, informācija un dokumentu iesūtīšanas termiņi pieejami mājaslapā www.lscgroup.lv.



Vienlaikus LSC turpina kampaņu "Jūra meklē saimnieku" – iniciatīvu ar mērķi piesaistīt skolēnus studijām jūrnieceības nozarē. Ir izveidota mājaslapa, kur skolēni var aizpildīt testu, lai noskaidrotu atbilstošo jūrnieceības tipu, kā arī uzzinātu vairāk par konkrētas profesijas priekšrocībām. Interaktīvajā mājaslapā ar dzīvi uz kuģiem iepazīstina video, kur atrodama svarīgākā informācija par jūrnieceības profesiju un tās apguves iespējām.

Testu var aizpildīt un visu informāciju apskatīt www.jurassaimnieks.lv.

Līdz ar mājaslapas saturu maijā tiks rīkots konkurss platformā *Instagram*, kur visi LSC sekotāji varēs atbildēt uz interesantiem jautājumiem par jūrnieceību un iegūt noderīgas balvas.■

2020. gadā jūrnieceības izglītības iestādes absolvējuši 315 studenti

Saskaņā ar Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieceību reģistra apkopotajiem datiem 2020. gadā jūrnieceības izglītības iestādes absolvējuši 315 studenti. Augstāko jūrnieceības mācību iestāžu absolventu skaits ir samazinājies, savukārt jūrskolu beidzēju skaits nedaudz pieaudzis.

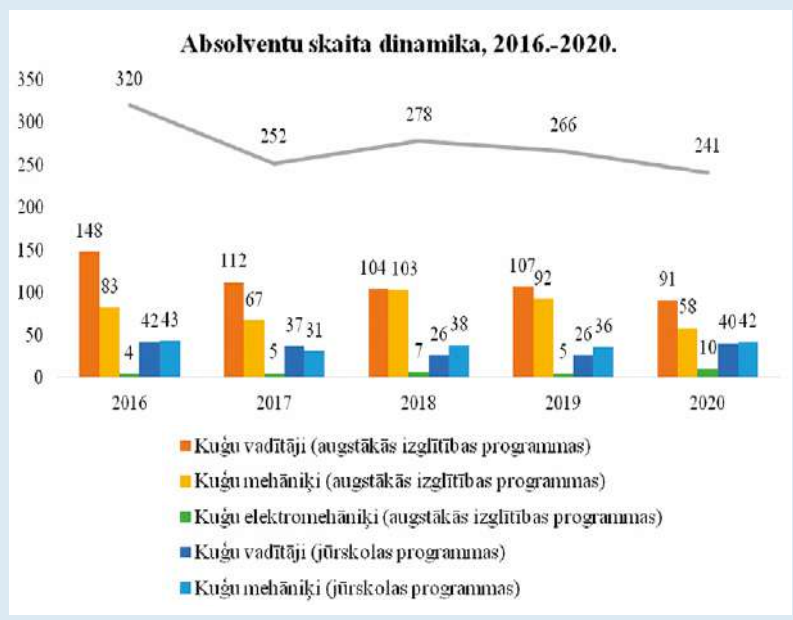
No 315 absolventiem 159 pabeiguši augstākās izglītības programmas, 82 – profesionālās vidējās izglītības programmas (jūrskolas). Vēl 74 cilvēki apguvuši tālākizglītības programmas un ieguvuši ierindas jūrnieceika vai kuģa vadītāja uz kuģiem līdz 500 BT piekrastes kuģošanai, vai kuģa mehāniķa uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu mazāku par 750 kW profesionālo kvalifikāciju.

Augstākās izglītības programmās ievērojami vairāk absolventu ir kuģu vadītāju programmās. 2020. gadā augstākās izglītības kuģu vadīšanas programmas absolvēja 91 studentu, augstākās izglītības kuģu mehānikas programmas – 58 studentu, augstākās izglītības kuģu

elektroautomātikas programmu – 10 studentu. Savukārt jūrskolu līmenī atšķirība starp specialitātēm nav tik izteikta – 40 audzēkņi absolvējuši kuģu vadīšanas programmu, bet 42 – kuģu mehānikas programmu.

2020. gadā Latvijas Jūras akadēmijā īstenotās augstākās izglītības programmas absolvēja 70 studenti, bet 25 izglītojamie absolvēja profesionālās vidējās izglītības programmas. Liepājas Jūrnieceības koledžā īstenotās augstākās izglītības programmas 2020. gadā absolvēja 81 students, savukārt 57 izglītojamie absolvēja profesionālās vidējās izglītības programmas. "Novikontas" Jūras koledžu absolvēja 8 studenti.

Latvijas jūrnieceības izglītības iestādēm un to sagatavotajiem jūrnieceības speciālistiem ir būtiska loma ilgtspējīgas jūrnieceības resursa nodrošināšanā. Absolventu skaits parāda, cik daudz jauno speciālistu gadā tiek sagatavots.■



Moderni mācību kuģi ASV kadeti

ASV Jūras akadēmiju kadeti varēs iziet praksi uz moderniem mācību kuģiem, jo 2020. gada oktobrī ASV Jūras administrācija (MARAD) paziņoja, ka 2021. gada federālajā budžetā ir rezervēti 390 miljoni dolāru Nacionālās drošības misiju kuģu būves programmai, kurā ietilpst arī mācību kuģu būve. Šī kuģu būves programma paredzēta nākamajiem 10 gadiem, un kopumā tai tiks atvēlēti 1,5 miljardi dolāru. Jau 2020. gada aprīlī "Philly Shipyard" tika izraudzīts par vērienīgā projekta vadītāju.

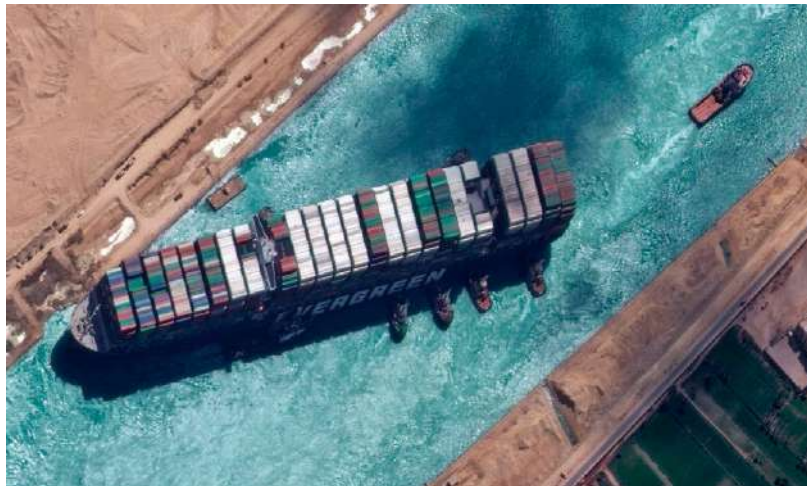
Uz jaunbūvētajiem mācību kuģiem praksi varēs iziet 600 kadetu. Pirmais mācību kuģis uz SUNY Jūras akadēmiju dosies 2023. gadā, otro tajā pašā gadā saņems Masačūsetsas Jūras akadēmija, kur jaunais kuģis nomainīs 50 gadus veco mācību kuģi. Mācību kuģi būs piemēroti arī citiem darbiem, bet primāri tie tomēr pildīs mācību kuģu funkcijas.



Pēc MARAD vadītāja teiktā, jaunie kuģi un valsts līmenī paustais atbalsts jūrniecības izglītībai, cerams, ļaus piesaistīt jauniešu uzmanību jūrnieka profesijai. Šis projekts būs liels ieguldījums Amerikas kuģubūvētavu darbībā un dos darbu vairāk nekā 1200 cilvēkiem, tāpat ieguvēja būs arī ASV tērauda rūpniecība.

Jūrniecības nozare ir pārliecināta, ka lēmums būvēt jaunus mācību kuģus ir bijis pareizs un tālredzīgs, jo mūsdienās nevar sagatavot jaunus jūras speciālistus, apmācot tos uz veciem, uzlabotiem vai pielāgotiem kuģiem.

MARAD atzīst, ka bijis nepieciešams vairāk nekā desmit gadu ilgs darbs, lai argumentēti pierādītu un pārliecinātu vairākas prezidentu administrācijas un Kongresu pieņemt atbalstošu lēmumu un reāli sākt mācību kuģu būvi. ■



Suecas kanāls atkal brīvs

Pirmdien, 29. martā, visus pasaules masu medijus, īpaši jūrniecības izdevumus, pāršalca prieka vēsts, jo Suecas kanāla pārvalde beidzot varēja paziņot, ka glābšanas komanda ir atbrīvojusi mega konteinerkuģi "Ever Given", kas teju uz nedēļu bija apturējis globālo tirdzniecību pa vienu no svarīgākajām jūras artērijām pasaulē – Suecas kanālu.

Strādājot diennakts režīmā, lai sagatavotu visu nepieciešamo kuģa atbrīvošanai, visi tomēr ar milzīgām cerībām gaidīja paisumu, kad ūdens līmenis pacelsies par diviem metriem. Svētdienas vakarā iestājās pilnmēness, kas līdzī nesa plūdmaiņu jeb tā saukto "karalisko plūdmaiņu", kas sākās nedaudz pirms pusnakts pēc vietējā laika. Pirmdienas agrā rītā izdevās no vietas izkustināt "Ever Given" pakaļgalu, bet glābšanas darbu vadītājs bija piesardzīgs un nevēlējās pirms laika svinēt uzvaru, jo kuģa priekšgals vēl arvien bija dziļi iespiesis gultnes smiltīs, un priekšgala izkustināšana bija daudz lielāks izaicinājums. Tomēr ar plūdmaiņu saistītās cerības piepildījās un starptautiskajai velkoņu flotei izdevās to paveikt.

"Mēs to izvilcām!" bija teikts glābšanas komandas paziņojumā. Suecas kanāla pārvaldei glābšanas darbos palīdzēja kompānija "Broska-lis Shipping", kas ir viena no lielākajām un pieredzes bagātākajām



Pēteris Berdovskis.



padziļināšanas darbu un jūras pakalpojumu sniedzējām un piedāvā inovatīvus un konkurētspējīgus risinājumus kuģošanas biznesam, ostām un citiem tirgus dalībniekiem. Glābšanas darbus vadīja "Broskalis" izpildītore Pēteris Berdovskis, kurš tūlīt pēc veiksmīgi paveiktās operācijas teica: "Ar prieku paziņoju, ka mūsu ekspertu komanda cieši sadarbojās ar Suecas kanāla pārvaldi, un visu kopējie pūliņi rezultējās ar panākumiem: konteinerkuģi "Ever Given" izdevās novilkt no sēkļa, atbrīvojot Suecas kanālu kuģu kustībai." Viņa teikto apstiprināja arī "MarineTraffic.com" satelīta dati, kas apliecināja, ka kuģis tiešām virzās prom no krasta līnijas uz centru un tālāk uz Lielā ezera pusi.

Kuģi, ko glābēji nodēvēja par debes-skrāpi, izdevās atbrīvot, pateicoties plūdmaiņas augstākajam līmenim un spēcīgajai 11 velkoņu flotei, kas, Pētera Berdovska vārdiem runājot, izvilka 220 tūkstošu tonnu smago kuģi no kanāla smilšainā krasta kā sīpolu no dobies. Kad "Ever Given" lēnām peldēja uz Lielā ezera, *Great Bitter Lake*, pusi, velkoņu flote to pavadīja ar skaļu taurēšanu, bet sociālos tīklus piepildīja prieka gaviles, apsveikumi un, protams, arī, maigi sakot, dzelīgas piezīmes.

Suecas kanāla atbrīvošanas operācija bija ne tikai ļoti sarežģīta, bet arī milzīga stresa pilna. Kuģa priekšgalā un pakalgs bija iestrēguši un gandrīz vai sēdēja uz smilšu malas, bet pats kuģa korpuss gluži vai karājās starp abiem galiem. Eksperti bija pamatīgi nobažījušies, ka korpuss ir pakļauts neparedzētai spriedzei, kas tajā var radīt plaisas.

28. marta vakarā glābšanas komanda ziņoja, ka, cenšoties atbrīvot kuģa

priekšgalu, izrakti vairāk nekā 27 tūkstoši kubikmetru grunts, lai padziļinātu šo vietu līdz 18 metru dziļumam, pie kam jāņem vērā, ka grunts tur ir akmeņaina, kas apgrūtināja rakšanu. Eksperti arī uzsvēra, ka svētdienas vakarā rakšana bija jāpārtrauc, lai izvairītos no zemes nogrūvuma zem attīrītā kuģa korpusa.

Pirmdienas rīts atnāca ar labām ziņām, kanāls bija atbrīvots un kuģu satiksmi varēja atjaunot. Starptautiskās Kuģošanas palātas (ICS) ģenerālsekretārs Gajs Platens paziņojumā par "Ever Given" teica: "ICS kopā ar visu jūrniecības sabiedrību kā atvieglojumu uztver ziņu, ka "Ever Given" ir nocelts no sēkļa un

Gajs Platens.



Suecas kanālā ir atjaunota kuģu satiksme. Tāpat mēs ļoti augstu vērtējam profesionālo glābšanas komandu, kura strādāja visu diennakti, kamēr pasaule to tikai vēroja. Šis incidents ir parādījis, cik liela nozīme katra cilvēka dzīvē ir globālajiem jūras pārvadājumiem, kurus nodrošina jūrnieki. Esmu atvieglots, ka tādas preces kā pārtika, degviela, medicīnas aprīkojums un daudzas citas vitāli svarīgas lietas atkal var brīvi pārvietoties. ICS sagaida, ka pēc incidenta detalizētas izmeklēšanas tās rezultāti tiks publicēti, lai kļūtu par mācību nākotnē.

Taču ir vēl kāda visaptveroša problēma, kas apdraud starptautisko tirdzniecību un jūras pārvadājumus, un tā ir kuģu apkalpju maiņas krīze, kas joprojām turpinās. Vēl arvien iesprostoti ir vairāk nekā divsimt tūkstoši jūrnieku, kuri dažādu ierobežojumu dēļ nevar nokļūt mājās vai pievienoties kuģim, tāpēc es ceru, ka šis Suecas kanāla incidents atgādinās pasaules valstu valdībām par jūrnieku un kuģošanas nozares milzīgo lomu starptautiskās tirdzniecības nodrošināšanā. Mēs nedrīkstam aizmirst jūrniekus, jo krīze, kas ierobežo viņu tiesības, nav beigusies. Kopā ar IMO, ILO un citām Apvienoto Nāciju Organizācijas institūcijām esam aicinājuši valstu valdības noteikt jūrniekus un lidotājus par prioritāru grupu Covid-19 vakcīnas saņemšanai. Tam neatliekami jānotiek, lai globālā tirdzniecība varētu turpināties."

Salmiņš, kas lauž pasaules tirdzniecības mugurkaulu

Fakti līdz 29. marta rītam

- Tā kā nebija īstas pārliecības, ka kuģa atbrīvošana plūdmaiņas laikā ar velkoņu palīdzību varētu būt sekmīga, Ēģiptes prezidents Abdel Fattah el Sisi paziņoja, ka viņš pavēlējis sagatavoties konteineru izkraušanai, lai atbrīvotu kuģa priekšgalu.
- Teritorija ap incidenta vietu visu laiku tika pakļauta stingrai uzraudzībai, piesaistot policiju un militāros spēkus. Žurnālistiem tikai sestdienas pēcpusdienā tika atļauts ar vienu no velkoņiem doties pie kuģa, lai klātienē paskatītos, kā notiek glābšanas darbi.
- Suecas kanāla blokādes dēļ uz kustības atjaunošanu gaidīja vairāk nekā 450 kuģu. Tiklīdz "Ever Given" bija sasniedzis *Bitter Lake* kuģu gaidīšanas vietu, 43 kuģi, kas tur atradās, pirmie sāka virzīties uz dienvidiem Suecas līča virzienā.
- Pēc "Lloyd's List" datiem, pirms avārijas katru dienu caur kanālu vidēji izbrauca 80 līdz 90 kuģu. Kanāla šķērsošana aizņem 10 līdz 12 stundas, un kanāla pārvalde

►►► 12. lpp.

►►► 11. lpp.

optimistiski prognozēja, ka tad, ja kanālā darbs tiks nodrošināts 24 stundu režīmā, pietiks ar pāris dienām, lai tranzīts ieietu normālās sliekšņos un vairāk nekā 450 kuģu jau dotos tālākā ceļā, bet jūrnieceksperti uzskata, ka krīzes ietekme būs jūtama vēl vairākus mēnešus.

- Krīze kuģošanas kompānijām lika izvēlēties, vai nu gaidīt, kamēr kanālu atbrīvos kuģošanai, vai arī mainīt maršrutu, kuģojot apkārt

izmantojot avio vai dzelzceļa pakalpojumus.

- Karadarbībā cietušās Sīrijas varas iestādes jau pāris dienas pēc Suecas kanāla blokādes ziņoja, ka izsīkst valsts degvielas krājumi, bet Suecas kanāla blokādes dēļ piegādes no Irānas kavējas.
- "Animals International" satraukti ziņoja, ka vairāk nekā 20 lopu vedēju kuģos, kas nāk no Spānijas un Rumānijas, ir desmiti tūkstoši dzīvnieku, kuriem, ja krīze

Krīze nebeigsies vienā dienā

Pasaule piedzīvojusi vēl vienu brīdinājumu par to, kas var notikt, ja pārlieku paļaujas uz globālajām piegādes ķēdēm. Tas, ka tikai viena kuģa nostāšanās šķērsām Suecas kanālam var izraisīt haosu no Roterdamas līdz Šanhajai, parāda, cik ļoti bizness pasaulē ir paļāvies uz globālajām piegādēm itin visā. Farmācijas bizness, medicīna, automobiļi, enerģētika, pārtika, vēl un vēl, un vēl ir bijis atkarīgs no starptautiskajiem jūras pārvadājumiem, un tad vajag tikai kaut kam gadīties, kas traucē ritmisku jūras pārvadājumu darbību, kā tas zināmā mērā jau bija jūtams Covid-19 pandēmijas apstākļos, kad, piemēram, ārsti visā pasaulē izjuta medikamentu un aizsarglīdzekļu trūkumu.

Lai gan visi varēja atviegloti uzelpot, kad "Ever Given" izkustējās no vietas un Suecas kanāls atkal kļuva kuģojams, ar to vien visas problēmas vēl nav atrisinātas. Kuģošanas gigants "Maersk" brīdina, ka ietekme no Suecas kanāla krīzes būs jūtama vēl ilgāku laiku.

"Maersk" globālo piegāžu centra vadītājs Ahmeds Baširs: "Neatkarīgi no tiem piegādes kavējumiem, kas radušies tieši Suecas kanāla blokādes dēļ, kad kuģi bija spiesti gaidīt uz tranzīta kustības atjaunošanas, traucējumi kravu piegādes grafikos turpināsies vēl ilgāku laiku, un tas būs saistīts ar kravu apstrādi ostās."

Arī kompānijas "Allianz" jūras risku pārvaldības menedžeris kapteinis Endrū Kinslijs, komentējot nākotnes scenārijus, sacīja: "Tā kā ar konteineriem tiek pārvadātas kravas un atpakaļceļā tiek vesti tukši konteineri, tātad tara, tieši šīs taras trūkums nākamajos mēnešos radīs sastrēgumus un kravu apstrādes problēmas, bet



Endrū Kinslijs.



2021.gada 27.martā pa komercidmašīnas iluminatora logu var redzēt kā pie Suecas kanāla dienvidu ieejas kuģi gaida bloķētā kanāla atvēršanu.

Āfrikai ap Labās Cerības ragu, starp Eiropu un Āziju veicot liekus 9000 kilometrus un ceļā pavadot apmēram divas nedēļas. Neskatoties uz attālumu, ceļā patērēto laiku un papildu izmaksām, lielākā daļa lielo konteinerlīniju operatoru savus kuģus jau 27. martā sāka novirzīt Āfrikas maršrutā.

- Konteinerpārvadājumu gigants "Maersk" 28. martā ziņoja, ka 32 kompānijas kuģi cieš no Suecas kanāla blokādes, bet 15 kuģi jau novirzīti maršrutā ap Labās Cerības ragu, taču 29. martā pēc kanāla atbrīvošanas "Maersk" paziņoja, ka vairāki konteinerkuģi tomēr ir pagriezti atpakaļ uz Suecas kanālu. Savukārt Francijas kuģošanas milzis CMA-CGM ziņoja, ka arī dažus kuģus novirzījis uz apkārtceļu, bet dažiem klientiem plāno piegādāt pasūtījumus,

ievilkto, varētu pietrūkt pārtikas un ūdens, uz kuģiem uzkrātos atkritumi, bet apkalpēm nebūtu iespējams atbrīvoties no kritušajiem lopiņiem, un tas izvērstos par milzīgu traģēdiju. Suecas kanāla pārvalde pieņēma lēmumu, ka pēc kanāla atbrīvošanas kuģu karavānas tiks kārtotas pēc principa "atnākšanas laiks", bet lopu vedēju kuģiem tiks dota zaļā gaisma un ļauts kanālu šķērsot pirmajā karavānā.

- Ziņu aģentūras informēja, ka iestrēguši bija vairāk nekā 100 naftas, naftas produktu un gāzes vedēju, vismaz 17 ķīmiskie tankkuģi. "Bloomberg" ziņo, ka 80 konteineros bija tēja, bet 110 konteineros "Ikea" preces. Saskaņā ar "Lloyd's List" datiem aptuveni 90% no kravām nav apdrošinātas pret kavēšanos.



pēc tam pieaugošās kravu piegādes dēļ sastrēgumi būs ostās. Konteinerkuģi pārvadā gan rūpniecības preces, gan detaļas rūpniecībai. Piemēram, pašlaik katastrofāli trūkst mikroshēmu, kas ir viena no galvenajām lietām, bez kuras nav iedomājama ražošana, sākot no videospēlēm un beidzot ar automašīnām.”

Kapteinis Kinslijs, kurš vairāk nekā divpadsmit reizes šķērsojis Suecas kanālu, uzskata, ka kravas kuģu drošība ir svarīgākais, par ko jau šodien, rīt un pēc gada būs nopietni jādomā. “Taupīšanas laiks uz drošības rēķina ir izsmelts, esam nonākuši līdz kritiskam punktam un, pārkāpjot to, varam atjēgties jau bezdibeni.”

Tūlīt pēc kanāla atbrīvošanas Suecas kanāla pārvaldnieks ģenerālleitnants Osama Rabijs preses konferencē teica: “Neskatoties uz to, ka krīze ilga sešas dienas, neviens no kuģiem pat



nedomāja izvēlēties citu maršrutu, jo alternatīvais maršruts ir vairāk nekā 10 tūkstošu jūdžu garš, tāpēc droši var teikt, ka Suecas kanāls joprojām ir drošākais, isākais un labākais kuģu kurss.” Osama Rabijs tomēr kļūdījās, kad apgalvoja, ka neviens no kuģiem neizvēlējās doties ceļā apkārt Labās Cerības ragam.

Pasaules tirdzniecībai jau gadu pārbaudījumus uzlikusi Covid-19 pandēmija, bet tagad, kad faktiski nedēļu bija bloķēta satiksme Suecas kanālā, problēmas un zaudējumi kļuvuši vēl ievērojamāki. Suecas kanāla pārvalde paziņojusi, ka kanāla blokāde katru dienu Ēģiptei rada aptuveni 12 līdz 14 miljonu dolāru lielus zaudējumus no neiekasētās maksas par kanāla pakalpojumiem, bet “Lloyd’s List” aprēķinājis, ka blokētā kanāla dēļ katru dienu kavējās aptuveni 9,6 miljardus dolāru vērtas kravas, kas tiek transportētas starp Āziju un Eiropu.

Vācijas apdrošināšanas kompānija “Allianz” aprēķinājusi, ka katra blokādes diena pasaules tirdzniecībai izmaksā aptuveni 6 līdz 10 miljardus dolāru, bet “Wall Street Journal” ekspertu grupa lēsa, ka Suecas kanāla blokāde ietekmējusi vairāk nekā 15% no pasaules konteineru pārvadājumu jaudas.

Arī bez Suecas kanāla radītajām problēmām konteinerkravu pārvadājumi izjūt taras, tātad konteineru, deficītu. Vienas kravas kavēšanās automātiski rada situāciju, ka nākamā krava, kas gaida konteineru, arī

netiks nosūtīta laikā, bet pasūtījumu pieaugums izsmēlīs, piemēram, konteineru iegādes iespējas Ķīnas ostās. Kopš 2020. gada novembra konteinerkravu pārvadājumu izmaksas no Āzijas uz Ziemeļameriku un Eiropu ir vairāk nekā divkārtējušās. “Sea-Intelligence” dibinātājs Alans Mērfijs atgādina, ka gadiem ilgi nav uzklauti eksperti, kuri pēdējo desmit gadu laikā nenogurstoši ir atgādinājuši, ka bizness nepamatoti vēlas ietaupīt tur, kur to nevajadzētu darīt, lai vēlāk nav jāpiedzīvo sāpīgi sitieni pa pašu biznesu.

Suecas kanāla krīzes dēļ tūkstošiem konteineru bija iestrēguši kuģos, kas gaidīja kanāla atvēršanu, vēl daļa tika novirzīta uz apkārtceļu, kas prasīs liekas divas nedēļas, bet skaidrs, ka visi šie konteineri ostās nenonāks plānotajos termiņos, un tas radīs domino efektu importētājiem, eksportētājiem un ražotājiem visā pasaulē. Savukārt ostas, kas jau tagad piedzīvo spriedzi Covid-19 pandēmijas dēļ, pēc Suecas kanāla atvēršanas var ciest no pārslodzes, jo ostās īsā laikā ienāks kuģi, kas bija kavējušies, un meklēs iespēju ātrāk atbrīvoties no kravas.



“Kad kļūstam savstarpēji atkarīgi, mēs esam vēl vairāk pakļauti iespējamajiem riskiem, kas lielākoties nav prognozējami,” uzskata Oksfordas universitātes profesors Īens Goldins, kurš specializējas globalizācijas jautājumos. “Neviens nevarēja paredzēt to, kas notika Suecas kanālā, tieši tāpat neviens nevarēja paredzēt Covid-19 pandēmijas izplatīšanos visā pasaulē. Tieši tāpat mēs nevaram paredzēt nākamo kiberuzbrukumu vai nākamo finanšu krīzi. Mēs nevaram paredzēt, kad tas notiks, bet skaidri zinām, ka tas neizbēgami notiks.”

Sagatavoja Anita Freiberga

Sliktākais scenārijs globālajai kuģošanai un tirdzniecībai

“The Conversation” analītiķi, aplūkojot graužošo incidentu Suecas kanālā, pauž viedokli, ka globālā tirdzniecība, no kuras 90% nodrošina jūras pārvadājumi, atrodas ļoti neapskaužamā situācijā, jo tas, ka mega konteinerkuģis “Ever Given” varēja nobloķēt satiksmi Suecas kanālā, atklāja globālās sistēmas vājās vietas.



Pašlaik neviens vēl nevar skaidri pateikt, kas īsti vainojams negadījumā, to skaidros izmeklēšanā, kas solās būt apjomīga. Pirmā versija, ka vainojams lielais vējš un smilšu vētra, ir visai neticama, trešajā dienā pēc incidenta to publiski sāka apšaubīt arī Suecas kanāla pārvaldnieks, kaut sākotnēji pats minēja šo iemeslu. Un pat ja vējš tiešām izrādīsies vainīgs, zinātnieki ir pārliecināti, ka arī tad nav pamata atviegloti uzelpot, un nav pamata tāpēc, ka “Ever Given” atklāja globālās kuģošanas vājās vietas un milzīgo potenciālu iespējamajiem incidentiem.

Plimutas universitātes zinātnieki, kuri specializējas jūras drošības jautājumos, bieži simulē ārkārtas situācijas un pēta varbūtējus incidentus, piemēram, tādus kā ar “Ever Given” notikušais, lai prognozētu un saprastu, kādi varētu būt iespējamie scenāriji un kādas varētu būt sekas.

Plimutas universitātes inženierzinātņu fakultātes direktors un profesors

Kevins Džonss: “Notikušais ar “Ever Given” ir gandrīz identisks tam, ko mēs savās diskusijās apspriedām šā gada februārī. Toreiz secinājām, ka tāds varētu būtu pats sliktākais scenārijs Suecas kanālam, kas radītu neprognozējamu ietekmi uz globālo tirdzniecību, kā arī līdzīgu nestu vēl daudzas citas problēmas.”

Suecas kanāls ir vārti preču kustībai starp Eiropu un Āziju, un, piemēram, 2019. gadā caur Suecas kanālu tranzītā izgāja 19 tūkstoši kuģu, kuri pārvadāja gandrīz 1,25 miljardus tonnu kravas, apkalpojot aptuveni 13% no pasaules tirdzniecības.



Kevins Džonss.

Šodienas jauda ar skatienu nākotnē

Suecas kanāla pārvalde 2014. gada augustā sāka kanāla paplašināšanas darbus, lai 50 kuģu vietā, kas ik dienas iziet cauri kanālam, līdz 2023. gadam tā caurlaidības spēja pieaugtu līdz 100 un vēl vairāk kuģiem, saīsinot arī tranzīta laiku no 18 līdz 11 stundām. Projekta kopējās izmaksas bija aptuveni 8,2 miljardi ASV dolāru jeb 7,5 miljardi eiro. Kopumā kanāls paplašināts 72 kilometru garumā, turklāt paralēli vēsturiskajam kanālam izrakts jauns – 35 kilometrus garš kanāls. Kā atzīst eksperti, kanāla atjaunināšanas darbu temps patiešām bija iespaidīgs, jo vajadzēja tikai 11 mēnešus, lai Ēģipte varētu svinēt projekta noslēgumu. Skeptiķi gan ironizēja, ka kanāla paplašināšanu tik ātri vajadzēja veikt, lai projekts nepaspētu novecot, līdzīgi tam, kā nepieciešami ātri kravu pārvadājumi, lai prece neizietu no modes, kamēr



nonāk līdz patērētājam. Svinīgajā atklāšanas ceremonijā Ēģiptes prezidentam Abdelataham al Sisi uz īpašas jahtas pievienojās vairāki augsta ranga ārvalstu viesi, tostarp toreizējais Francijas prezidents Fransuā Olands un Krievijas premjerministrs Dmitrijs Medvedjevs. Ēģipte skaji paziņoja, ka jaunās Suecas kanāla iespējas mainīs globālo tirdzniecību. Virs svinīgās atklāšanas vietas debesis lidoja astoņi iznīcinātāji. Savukārt Ēģiptes galvaspilsētas Kairas ielās bija izvietoti plakāti ar uzrakstiem, kas Suecas kanālu dēvēja par Ēģiptes dāvanu pasaulei.

Ēģipte cerēja, ka paplašinātajā kanālā pieaugs kravas pārvadājumu apjoms un līdz ar to palielināsies Ēģiptes ienākumi, bet Suecas kanāla pārvalde paziņoja, ka plāno uz pusi palielināt ieņēmumus no kanāla pakalpojumiem, kas gadā varētu sasniegt 13,2 miljardus dolāru. Tomēr tiek uzsvērts, ka pēdējo gadu laikā nav novērots tiks straujš pasaules tirdzniecības apmēru pieaugums, lai Ēģipte iegūtu plānotās summas. Lai arī vietējie mediji kanālu sauc par Ēģiptes triumfu, daudzi analītiķi apšaubā, ka tas nesīs cerētos augļus.

Lai gan nav precīzu ziņu, cik konteinerkuģu gadā šķērso kanālu, aptuveni dati liecina, ka tie veido apmēram trešo daļu no kanāla satiksmes. "Ever Given" incidenta smagums ir saistīts ar kanāla kapacitāti salīdzinājumā ar kuģa gabarītiem. Kanāla platums avārijas vietā ir 366 metri, bet "Ever Given", kas ir viens no pasaulē lielākajiem konteinerkuģiem, ir 400 metrus garš un 59 metrus plats,

tā iegrime ir 16 metri zem ūdenslīnijas, un tas var pārvadāt 20 tūkstošus konteineru.

Kevins Džonss: "Mega konteinerkuģu izmēri apgrūtina šo kuģu navigāciju Suecas kanālā, jo, kuģojot tik šaurās vietās, tāda izmēra kuģiem ir jāuztur noteikts ātrums, lai stūrēšana būtu droša. Konteinerkuģi, kuri pārvadā vairāk nekā 150 tūkstošus tonnu kravas, nevar ātri apstāties gadījumā, ja kaut kas noiet greizi, tāpēc apkalpei ir ļoti maz laika, lai reaģētu uz bīstamu situāciju, piemēram, izvairītos no uzskriešanas uz sēkļa. Tieši ierobežotais laiks, lai kaut ko labotu, ja gadās kas neparedzēts, padara iespējamo incidentu praktiski neizbēgamu. Šajā gadījumā kuģa izmēru dēļ, kas pārsniedz paša kanāla izmērus, nenovēršama bija kanāla bloķēšana, piedevām incidents notika sliktākajā no sliktākajām kanāla vietām – šaurākajā posmā. Kanāla paplašinātajā Vidusjūras galā ir divi kanāli, pa vienu no tiem kuģi varētu turpināt kustību pat tad, ja otrs būtu bloķēts. Taču "Ever Given" nobloķēja to Suecas kanāla daļu, pa kuru parasti kursē kuģu karavānas ar stingri saplānotu laika grafiku. Šādi vai līdzīgi negadījumi var radīt kuģu sadursmes un sastrēgumus. Eksperti uzskata, ka grūti pat iedomāties, kas būtu, ja incidents notiku tikai dažus



kilometrus lejup uz Suecas ostas pusi, kur kanāla krastos nav smiltis, bet gan klintis. Tad trieciens pret klintīm varētu nopietni bojāt kuģa korpusu, padarot glābšanas darbus vēl daudz grūtākus un sekas neparedzamākas.

Mūsu zinātnieku komandas tā sauktais "galda scenārijs" nepārprotami parādīja, un to apliecina arī "Ever Given" incidents, ka, kuģiem kļūstot arvien lielākiem un sarežģītākiem, paļaušanās uz šauriem kuģu ceļiem, kas izveidoti senā pagātnē, reāli kļūst par īstu izaicinājumu un riskantu pasākumu. Tam, kas 24. martā notika Suecas kanālā ar "Ever

Given", būs ilgtermiņa sekas. Un nekādā gadījumā nedrīkst aizmirst, ka līdzīgi incidenti varētu būt arī ļaunprātīgi izraisīti ar mērķi nodarīt kaitējumu un radīt ietekmi uz globālo tirdzniecību. Pasaule šodien ir ļoti cieši saistīta, tāpēc ne uz mīkli nedrīkst aizmirst par iespējamajiem incidentiem, kas var rasties visdažādāko iemeslu dēļ."

Kevins Džonss: "Un nekādā gadījumā nedrīkst aizmirst, ka līdzīgi incidenti varētu būt arī ļaunprātīgi izraisīti ar mērķi nodarīt kaitējumu un radīt ietekmi uz globālo tirdzniecību."

Plimutas universitātes zinātnieki puda viedokli, ka viņi pētījuši arī citus faktorus, kas varētu ietekmēt neparedzētu incidentu rašanos. Tradicionāli saspringtākais ir laiks pirms Ziemassvētkiem, oktobris, novembris, kad jūras kravu pārvadājumi parasti piedzīvo diezgan lielu intensitāti un spriedzi. Piedevām šajā laikā kuģošanu ietekmē sarežģītie laika apstākļi, piemēram, migla. Protams, nekad nedrīkst aizmirst par kibernetiskiem draudiem, pret kuriem kuģošanas bizness ir vāji aizsargāts.

Ja raugāmies uz Suecas kanālu vēsturiskā griezumā, tad nevar salīdzināt tā noslodzi 1869. gadā, kad kanāls tika atklāts, ar 21. gadsimtu, kad jūras ceļos ik gadu pieaug kuģu kustības intensitāte un kuģu izmēri sasniedz četru futbola laukumu garumu, bet ekonomiskos sakarus starp ražošanas un patēriņa centriem joprojām nodrošina senie un šaurie kuģu ceļi.

Kamēr viss norit ierastajā ritmā, valstis, nozares un bizness paļaujas uz to, ka nekas jauns, iespējams, nenotiks, bet ārkārtas situācijas parasti maina attieksmi un saasina uzmanību. Kad ikdienas rutīnas apstākļos zinātnieki aicina vairāk domāt, piemēram, par preču plūsmas izlīdzināšanu, norāda, cik nepārdomāti ir koncentrēt ražošanu valstīs ar lēti pieejamu darbaspēku, uzsver,

▶▶▶ 16. lpp.

Suecas kanālā notikušais bija ceļu satiksmes negadījums

Kā jau vienmēr, arī pēc Suecas kanāla krīzes likvidēšanas sākās mērīšanās, kuram glābšanas darbos bijusi izšķiroša nozīme. Ēģiptieši nav kautrīgi un par saviem panākumiem neklusēs.

“Jebkur citur pasaulē šī operācija būtu prasījusi trīs mēnešus,” ar lepnumu teica Suecas kanāla pārvaldes priekšnieks Osama Rabijs, piebilstot, ka “deviņdesmit deviņi procenti notikuma vietā strādājošo bija ēģiptieši”.



Osama Rabijs.

Jūrnieceības ziņu aģentūras “Maritime Executive” galvenais redaktors Tonijs Munozs: “Ēģiptes valdība labi izturēja intensīvo starptautisko spiedienu, kas uz viņiem tika izdarīts krīzes laikā, tomēr nevar noliegt to starptautisko glābšanas darbu speciālistu milzīgo atbalstu un nozīmi, kuri strādāja kopā ar Ēģiptes personālu. Īpaša nozīme bija kapteiņa Nika Sloana ekspertīzei un izstrādātajai glābšanas darbu stratēģijai. Starp citu, viņš bija tas, kurš 2012. gadā vadīja “Costa Concordia” glābšanas darbus.”

Eksperti pauž viedokli, ka starptautiskajai palīdzībai un nozares labāko speciālistu sadarbībai bija izšķiroša nozīme krīzes sekmīgā atrisināšanā.

“Ja runājam par velkoņu darbu, pavisam noteikti varam teikt, ka te izšķirošais bija ēģiptiešu darbaspēks, bet tas nekādā gadījumā nemazina Nīderlandes velkoņu ierašanās nozīmi,” sacīja Kairas universitātes profesors Anguss Blērs. “Būtībā Suecas kanālā notikušais bija tikai ceļu satiksmes negadījums, lai gan, protams, smags negadījums.”■

►►► 15. lpp.

cik svarīgi neatstāt bez uzmanības pirātisma un kiberuzbrukumu apdraudējumu, kā arī iesaka meklēt alternatīvus kuģošanas ceļus, visas iesaistītās institūcijas un struktūras zinātniekus it kā dzird, bet viņu ieteikumus uzskata par apgrūtināšiem. Vārdu sakot, nepem par pilnu.

Pasaule meklē alternatīvus risinājumus

“Ever Given” incidents atkal no jauna ir spilgti izgaismojis kuģošanas biznesa vājās vietas. Tagad, visticamāk, ar jaunu sparū sevi pieteiks Ķīna ar savu Zīda ceļa iniciatīvu, kas pa sauszemi un jūru savieno Ķīnu ar Eiropu, tāpat arvien konkrētāk iezīmēties Ziemeļu jūras ceļš, ko vēl jo pieejamāku padara ledus kušana Arktikā, tāpēc zinātnieki domā, ka Suecas kanāla paplašināšanas projekts var zaudēt savu līderpozīciju un kļūt tikai par daļu no daudz plašākas ainas globālās kuģošanas nākotnes iestudējumā.



Lai gan Suecas kanāla svinīgajā, pat pompozajā atklāšanas pasākumā deklarēja, ka kanāls paver jaunas iespējas, nozares analītiķi nav tik iedvesmoti un aizrāda, ka Suecas kanāls, un tas attiecas arī uz Panamas kanālu, joprojām nespēj uzņemt pasaules lielākos tankkuģus un arī lielākos konteinerkuģus, piemēram, 400 metrus garo un 62 metrus plato konteineravedēju “MSC Gulsun” ar 23 756 konteineriem uz klāja vai 400 metrus garo un 61 metru plato “HMM Algeciras”, kas lepojas, ka var uzņemt pat 24 tūkstošus konteineru, jo šo kuģu iegrimē prasa lielākus dziļumus. Tomēr milzīm “Ever Given”, kas ar saviem izmēriem – 400 metru garumu, 59 metru platumu un 20 tūkstošiem konteineru uz klāja tikai mazliet

atpaliek no lielākajiem radiniekiem un pasaules lielāko konteinerkuģu topā pašlaik atrodas 10. vietā, ir atļauts izmantot Suecas kanālu, taču, kā redzams, risks šādai kuģošanai ir milzīgs.

Bet, domājot par alternatīviem kuģošanas ceļiem, Ķīnas konsorcijs cenšas attīstīt jaunu HKND projektu par 175 jūdžu gara kanāla rakšanu cauri Nikaragvai, kas spētu apkalpot pasaules lielākos kuģus un būtu alternatīvs kuģu ceļš Panamas kanālam. Eksperti to vērtē kā apšaubāmu projektu, jo nav izvērtēts apdraudējums videi, bet ikviena šāda iejaukšanās neizbēgami ir saistīta ar negatīvu ietekmi. Taču Nikaragvas valdība projektu izbīdījusi cauri bez liekām debatēm un uzsver, ka šī varētu būt Nikaragvas lielā iespēja nopelnīt. Bet par to, ka, realizējot lielus projektus un izmainot apkārtējo vidi, līdzī nāk arī izmaiņas ekosistēmā, liecina, piemēram, Suecas kanāla atvēršana 19. gadsimta beigās, kas ne tikai veicināja globālās tirdzniecības attīstību un saīsināja tranzīta pavadīto laiku, bet līdzī nesa arī masveida invazīvo sugu pārvietošanu. Tiek uzskatīts, ka caur Suecas kanālu Vidusjūrā ir ienākušas aptuveni 350 svešzemju sugas, no kurām daudzas nopietni apdraudējušas cilvēku veselību un ietekmējušas vietējo ekosistēmu. Piemēram, 20. gadsimta 70. gados caur Suecas kanālu Vidusjūrā ienāca “nomadu medūza”. Medūzu bari bieži vien ir padarījuši neiespējamu komerciālo zveju, to dēļ nācies aizvērt pludmales un ietekmēta bijusi pat elektrostaciju darbība. Kad notika Suecas kanāla paplašināšana, zinātnieki brīdināja, ka līdz ar to vēl vairāk palielinās invazīvo sugu uzbrukums.

Lai cik stilīgi šodien ir runāt par augstiem vides standartiem un *zaļu* domāšanu, tomēr patērētāju sabiedrības domāšana joprojām ņem vērā, tāpēc arvien pieaug ražotāju un patērētāju spiediens uz globālajiem jūras pārvadājumiem. Biznesa intereses. Šis maģiskais vārds savienojums valda pār pasauli, cilvēkiem, jūru un vidi. Bet zinātnieku teiktajā neviens neieklausās. Kamēr vien nekas tāds īpašs nav atgadījies, bet Suecas kanāla nobloķēšana tomēr liek aizdomāties.■

Sagatavoja Anita Freiberga



Apstākļu kopums Suecas kanālā

Visa "Ever Given" 25 cilvēku apkalpe ir jūrnieki no Indijas, un informācijas aģentūra "Times of India" ziņoja, ka Indijas valdība un jūrniecības organizācijas ir nobažījušās par to, kā Suecas kanāla pārvalde izturēsies pret šiem jūrniekiem izmeklēšanas laikā. Ziņu aģentūras informācijas avots teicis, ka kuģa apkalpei varētu piemērot apcietinājumu un ierosināt krimināllietu.

"Pastāv pamatotas bažas, ka apkalpe tiks padarīta par grēkāžiem," "Times of India" sacīja Indijas Nacionālās kuģniecības padomes loceklis kapteinis Sanjajs Prashars. "Pirms izdarīt pārsteidzīgus secinājumus un pieņemt neadekvātus lēmumus, vajadzētu noskaidrot, kā un kāpēc šis konteineru milzis uzskrēja uz sēkļa. Visu var pārbaudīt, noklausoties sarunas kuģa reģistratorā, kas ļaus labāk izprast, kas izraisījis incidentu."

"Ever Given" kuģa operators "Bernhard Schulte Shipmanagement" ziņoja, ka visa kuģa apkalpe atrodas drošībā un ar veselību jūrniekiem arī viss ir kārtībā, tomēr viņi pēc pārdzīvotās spriedzes jūtas morāli iztukšoti un nervozi. Operators atzina, ka ļoti tiek novērtēts kapteiņa un apkalpes smagais darbs un profesionalitāte, bet Mumbajā bāzētā jūrnieku arodbiedrība ir paudusi savu solidaritāti jūrniekiem.

Londonā bāzētās apdrošināšanas kompānijas "Lloyd's" vadība atzinusi, ka incidents izraisīs apdrošināšanas

atlīdzību plūdus un kompānija sagaida lielus zaudējumus, kas varētu veidot 100 miljonus dolāru. "Lloyd's" varētu būt atbildīga par pieciem līdz desmit procentiem no kopējās pār-apdrošināšanas atlīdzības. "Suecas kanāla krīze bija pēdējā lieta, kas apdrošinātājiem vēl bija vajadzīga pēc Covid-19 pandēmijas. Tagad apdrošinātājiem ir vēl viens iespējamo zaudējumu avots," "Lloyd's" prezidents Brūss Kārnegijs-Brauns ar rūgtu ironiju sacīja ziņu aģentūrai "Reuters".

Aprīļa beigās konteinerkuģis "Ever Given" joprojām nebija pametis Suecu, jo Ēģiptes varasiestādes atsakās izlaist kuģi no Suecas kanāla līdz brīdim, kad tiks saņemta iespaidīga kompensācija. "Kuģis ezerā atradīsies tik ilgi, kamēr tiks pabeigta izmeklēšana un izmaksātas kompensācijas. Ceram, ka izdosies ātri vienoties. Līdz ko tiks panākta vienošanās par kompensācijas apmēru, kuģis varēs doties tālāk," paziņoja Suecas kanāla pārvaldes vadītājs Osama Rabijs.

Kamēr notikušā iemesli tiek skaidroti un meklēti vainīgie, ieklausīsimies Latvijas jūrnieku viedoklī par to, kas varēja izraisīt incidentu.

Pats galvenais ir uzmanība

Jūrnieku reģistra vadītājs kapteinis **Jāzeps Spridzāns**: "Kuģa kustība gan pa kanālu, gan arī jau pirms ieešanas kanālā bija visai haotiska, tas nav turējis kursu tā, kā to vajadzēja darīt. Lielam kuģim tik šaurā kanālā ir jābūt maksimāli piesardzīgam un uzmanīgam, bet, skatoties, kā "Ever Given" ir veicis manevrus, šķiet, uzmanības tomēr ir pietrūcis. Tik lielu kuģi visu laiku vajadzēja turēt kanāla centrā, bet, uzmanīgi pētot ierakstus, var redzēt, ka kuģis novirzījās no centra gan uz vienu, gan otru malu. Iesākumā vējš bija kuģim no labās puses, tad sāka pūst no kreisās, kas to arvien vairāk spieda pie kanāla malas. Izskatās, ka ar "Ever Given" notika tas, kas klasiski ir aprakstīts kā *bankas vai*

►►► 17. lpp.

piesūkšanās efekts: nepārdomātas manevrēšanas rezultātā, piedevām vēja ietekmē kuģa aizmuguri sāka spiest pie kanāla malas, bet priekšgals aizgāja pa labi krastā. Turklāt kontreinerkuģis gāja ar samērā lielu ātrumu – trīspadsmit mezgliem, kas ir pietiekams, lai tikai pāris sekundēs kuģis būtu krastā, jo situācijā, kad kuģis jau iesācis kustību, kaut ko labot ir praktiski neiespējami, tur darbojas fizikas likumi.

Visa komanda, ieskaitot kapteini, ir no Indijas, locis ir ēģiptietis, kuģis būvēts un pieder Japānas kompānijai, kuģa operators "Bernhard Schulte Shipmanagement" ir no Vācijas, kuģis fraktēts Taivānā, apdrošināts Apvienotajā Karalistē, krava nāk no Ķīnas un iet uz Rotterdamu, kuģim ir Panamas karogs, tātad uz to attiecas Panamas likumi, kuģis pārbaudīts ASV, glābēji bija dāņi. Tik daudz iesaistīto un ieinteresēto, tāpēc pašlaik neviens nevar atbildēt uz jautājumu, kā varēs tikt galā ar kuģa avārijas sekām, bet skaidrs ir viens, pretenzijas no visām pusēm būs milzīgas, ņemot vērā, protams, arī visus to vairāk nekā 400 kuģu intereses, kuri kanāla blokādes dēļ cieta zaudējumus. Savas prasības izvirzīs Ēģiptes valdība, tāpat nav zināms, vai un cik ir cietis arī pats kuģis. Godīgi sakot, nedomāju, ka kuģi tik ātri izdosies novilkt no sēkļa, bet novilkšana laimīgā kārtā sakrita ar pavasara plūdmaiņu, kas arī, protams, palīdzēja."

"The Guardian" kāds kapteinis, komentējot iespējamo notikuma gaitu pirms dramatiskajiem notikumiem Suecas kanālā, teica: "Mēs nezinām, ko locis darīja tajā rītā, kad "Ever Given" devās ceļā, bet, pamatojoties uz satelīta datiem, kuģa manevri bija visai dīvaini."



– Ēģiptieši savos komentāros visai lecīgi un saka, ka tikai viņi spēj tik operatīvi risināt krīzes situācijas, jo citur tāda kuģa nocelšana no sēkļa varētu prasīt vismaz divus vai trīs mēnešus.

– Glābšanas darbus komandēja nīderlandieši, nevis ēģiptieši. Ēģiptiešiem gan varētu pateikties pēdējās par to, ka viņi šo kuģi uzsēdināja uz sēkļa.

– Nevienš pašlaik nevēlētos būt "Ever Given" apkalpes loceklis.

– Tās būs tīrās šausmas, vispirms jau, protams, kapteinim, bet arī pārējai komandai neklāsies viegli, visus noteikti sīki un smalki pratinās, jo tā ir pārāk liela nauda, lai izmeklēšana notiktu ātri un viegli. Piedevām jāņem vērā, ka tagad parādīsies atsevišķu valstu politiskās intereses, piemēram, Krievija visiem spēkiem centīsies pierādīt Arktikas Ziemeļu ceļa priekšrocības, bet Ķīna aktualizēs Zīda ceļa ieguvumus.

– Suecas kanāla bloķēšana parādīja globālās tirdzniecības ievainojamību. Vajadzēja tikai vienam kuģim nosprostot kravu plūsmu, lai to izjustu visā pasaulē.

– Tas ir tikai loģiski, jo Suecas kanāls apkalpo vairāk nekā desmit procentus no jūras tirdzniecības pārvadājumiem, un tas ir milzīgs apjoms. Sekas būs jūtamas.

– Šķiet, ka globālie loģistikas pakalpojumi un kuģošanas bizness vispār nepiedzīvo tos

labākos laikus, jo dažādos līmeņos tiek diskutēts par dažādiem trūkumiem.

– Pēdējā laikā sākušas nesaskaņas starp kuģu un kravu īpašniekiem – kuģu īpašnieki pieprasa celt pakalpojumu cenas un arī dara to, bet kravu īpašnieki, saprotams, ir pret. "World Marine University" kopā ar ITF uzsāk projektu, kura centrā ir jautājums par to, ko jūrniecībā vajadzētu mainīt un kā nākotnē strādās jūrā. Taisnību sakot, īsti labi vairs nav. Vēl nesenā pagātnē kuģa kapteinis bija noteicējs un arī atbildīgs par kravas pārvadājuma procesu, bet tagad visu vadību ir pārņēmis krasts, jo kuģi pieder bankām, tās diktē savus noteikumus, un kapteinis vairs neuzdrošinās uzņemties atbildību par reālajām darbībām uz kuģa, jo, nedod dievs, ja kaut kas notiks, tad no nepatikšanām neizbēgt. Varētu teikt, ka kapteinis ir zaudējis savu agrāko statusu, un par to var pārliecināties arī Jūrnieku reģistra kvalifikācijas eksāmenos. Kad uzdod kādu komerciālas vai ekonomiskas dabas jautājumu, kas kuģa virsniekam būtu jāzina, nākas pārliecināties, ka pat kapteini to visu ļoti vāji pārzina, un arguments ir saprotams: mums visu komandē no krasta. Pat kuģa kursa noteikšana vairs nav kapteiņa kompetence, bet gan krasta diktēts maršruts. Patiesībā kuģis tagad ir gluži vai zem mikroskopa, visi baidās par katru manipulāciju, neuzņemās atbildību, jo nevēlas zaudēt darbu. Tāda ir reālā situācija.

Laika apstākļus nevar nopratināt

Kapteinis **Artūrs Brokovskis-Vai-vods** uzskata, ka bez pamatīgas izmeklēšanas neviens nevar sniegt gatavu recepti un pateikt precīzus iemeslus, kas varēja izraisīt "Ever Given" avāriju: vai notikušā pamatā tiešām bija sliktie laika apstākļi, vai kaut kas bija atgadījies, piemēram, kuģa stūres mehānismam.

– Protams, detaļas un iemesli tiks skaidroti izmeklēšanā, bet interesanti zināt, ko tu kā pieredzējis kapteinis domā – kas tur būtu varējis notikt?

– Domāju, ka kaut kas nebija kārtībā ar stūres mehānismu. Protams, kuģis ir liels, četrsimt metrus garš, sešdesmit metrus plats, buru laukums ir visai iespaidīgs, arī vēja brāzmas varētu būt bijušas, bet nedomāju, ka tad, ja kuģis ir gaitā un stūre labi strādā, vējam varētu būt tik izšķirīga loma, lai tādu kuģi sagrieztu šķērsām kanālam. Kuģis tikko bija ienācis kanālā no līča puses, tāpēc, iespējams, viss vēl nestrādāja kā nākas, bet bez detalizētas informācijas ir grūti šo situāciju komentēt. To, kādi bija laika apstākļi, vēl citi parametri, un kas tur īsti notika, varētu komentēt Suecas kanāla vadība.

– Pieļauju, ka šādos gadījumos katrs kapteinis, vecākais mehāniķis un arī ikviens jūrnieks situāciju izlaiž caur savu pieredzi.

– Nenoliedzami. Bet, godīgi sakot, tehniski jau var notikt viss kas. Atceros, kad biju Rīgas ostas kapteinis, viens no mūsu bunkurētājiem devās savās darba gaitās, stūrmanis vai vecākais palīgs atspiedies nejauši nospieda mašīnas pogu, stūre ieklemējās un kuģis iebruca krastā. Protams, tik lielam kuģim kā "Ever Given" noteikti ir arī pamatīgas drošības sistēmas.

– Par vienu gan visi var būt vienprātīgi, "Ever Given" kapteiņa vietā tagad neviens nevēlētos būt.

– Tas gan tiesa. Jebkurš negadījums ir satraucošs, kur nu vēl šāds incidents. Kapteiņiem nav vieglas dienas, ja ar kuģi notiek kāds negadījums. Nu jau pirms daudziem



Artūrs Brokovskis-Vai-vods.

**Kāds kapteinis stāstīja:
"Reiz locis, pēc pilnas
programmas izņēmīs
cauri ēdienkarti un labi
papusdienojis, atlaidās uz
kapteiņa dīvāna un iemīga
tik cieši, ka otrajam
palīgam vajadzēja krietni
nopūlēties, lai pamodinātu
loci un saņemtu no viņa
norādījumus kuģošanaī
kanālā."**

gadiem, kad Atlantijas okeānā nogrima kuģis "Progress", kuģa kapteini tiesāja piecus gadus, kaut viņš notikušajā nebija vainīgs.

– Varētu domāt, ka "Ever Given" kapteinim karjera ir beigusies.

– To arī vēl nevar pateikt, jo nav skaidri zināmi notikušā apstākļi un iemesli. Iespējams, ka vainīgs var izrādīties kāds rūpnīcā pieļauts brāķis vai kaut kas nav nostrādājis elektroniskajā sistēmā, un kapteinim ar to var nebūt nekāda sakara. Pats četras reizes esmu gājis pa Suecas kanālu, tā ir taisna līnija, un tas ir daudz vienkāršāk kuģojams nekā Panamas kanāls. Ejot pa šaurajām kanāla vietām, kur ir tikai vienvirziena

kustība, nekas īpašs nevarētu notikt, jo tu ar savu kuģi brauc pa ūdeni, bet tev blakus pa sauszemi slīd kamieļi. Naktī viss tiek apgaismots ar prožektoriem, un kuģi, protams, korigē locis. Ja kuģim būtu jātaisa kādi manevri, jāmaina kurss, tad varētu runāt par kādu bīstamību, par kaut ko neparedzamu un teikt, ka kapteinis to un to nav pareizi izdarījis un nav vecis pareizu manevru. Teiksim, kā tas bija "Costa Concordia" nelai mes gadījumā, kur bija tīra kapteiņa vaina, jo viņš izvēlējās nepareizu manevru, bet, ejot pa kanālu, nekas tāds nav iespējams. Tur ir jābūt kādiem tehniskiem traucējumiem: vai kompjuterā kaut kas notika, mašīna vai stūre aizrijās, tad kapteinis ir bezpalīdzīgs un neko nevar izdarīt.

– Pirmais paziņojums bija, ka incidents notika vēja ietekmē.

– Kategoriski neapgalvotu, ka tā nevarētu būt, bet visticamāk pamatā tomēr jābūt kādai tehniskai problēmai, un ārējie apstākļi to varēja pastiprināt. Vēja brāzma uzlika jūmtiņu, jo, kā jau iepriekš teicu, kuģim ir liels buru laukums. Un tomēr bez tehniskām problēmām tas nebūtu noticis. Būsim godīgi, pirmais, ko parasti cenšas vainot, ir laika apstākļi. Arī mūsu loči, kad tauvojas un uzgrūžas piestātnei, kā pirmos vaino laika apstākļus: uznāca brīze un uzsita piestātnei, bet pamatā tomēr ir bijis nekvalitatīvs manevrs. Tomēr pirmais iemesls ir laika apstākļi, jo laika apstākļus nevar nopratināt.

▶▶▶ 20. lpp.

▶▶▶ 19. lpp.

Suecas kanāla loči kukuļus pieprasa brīvā tekstā

Kapteinis **Imants Nartišs** par vēja lomu negadījuma izraisīšanā ir skeptisks: "Muļķības. Vēju pie notikušā nevarētu vainot, jo kuģis ir liels, un tam ir pietiekami spēciņš dzinējs, tāpēc diezgan vai vējš šo kuģi tik vienkārši varēja sagriezt šķērsām kanālam. Tur visdrīzāk ir bijis apstākļu kopums, un ļoti iespējams, ka arī loča vaina, un stipri vairāk, nekā paši ēģiptieši to gribēs atzīt, jo īpaši, zinot Suecas kanāla loču uzvedību. Bet, protams, par vainīgo jau uztaisīs kapteini."

– Kapteinis jebkurā gadījumā tiks vainots. Sekojot notikumu gaitai ar un ap izmeklēšanu, izskatās, ka ēģiptieši spiedīs uz kapteiņa vainu.

– Tā tas varētu būt, neskatoties uz to, ka Suecas kanāls ir bēdīgi slavenš. Ja locim neiedod cigaretes vai vēl kaut ko, viņš var sataisīt pietiekami lielas ziepes, jo jebkurā gadījumā lieliski apzinās, ka visu vainu par notiekošo uz kuģa varēs novelt uz kapteini. Otrkārt, diezgan izplatīta ir kārtība, ka tad, ja locis ir uz kuģa, viņš praktiski nerespektē kapteini, pats uzņemas pilnu komandēšanu un vadīšanu, bet, ja kapteinim šāda kārtība nepatīk un viņš locim aizrāda, locis var tik ļoti apvainoties, ka centīsies atbērties. Ja godīgi, tad Suecas kanāla loči vairāk strādā nevis uz to, lai kuģi izvestu caur

"Visi lieliski zina, ka Suecas loči ir "jāieeļļo" ar "Marlboro" cigarešu blokiem un citiem labumiem no kuģa veikala. Es neticu, ka ēģiptieši ir uzcēlušī piramīdas, jo tolaik taču vēl nebija "Marlboro" cigaretes," reiz teica kāds kuģa vecākais mehāniķis.



Imants Nartišs.

kanālu, bet lai izspiestu no kapteiņa kukuli, un gadījumā, ja kaut kas noiet greizi, pataisītu kapteini par vainīgo. Daudzas kuģošanas kompānijas tagad kategoriski iestājas pret jebkādu kukuļu došanu ločiem un cīnās pret korupciju, jo tas tiešām nav pieļaujami un piedevām arī izmaksā pietiekami dārgi. Pēdējo reizi, kad gāju caur Suecas kanālu, mums kukulis locim izmaksāja četrdesmit "Marlboro" cigarešu blokus. Loči kukuļus pieprasa brīvā tekstā, un cik ārpriekš neapmierināti viņi ir, ja nesajem prasīto. Pat piedraud, ka tūlīt noliks kuģi uz enkura un sauks ostas valsts kontroli, taisīs problēmas. Bet, ja atgriežamies pie Suecas kanālā notikušā incidenta, manuprāt, kuģim ir pazudusi elektrība, bijis *blackout*. Ja pazūd elektrība un nav dzinēja, tad pie tāda kuģa garuma ir vajadzīgs pavisam īss mirklis, lai ar vēju kuģi sagrieztu šķērsām.

– Elektrības pazušanu droši vien neviens nevar paredzēt.

– Tam var būt dažādi iemesli. Iespējams, kaut kas noticis ar dzinēju, varēja noslāpt, piemēram, galvenais dzinējs. Mehāniķi diezgan bieži mēģina ekonomēt degvielu, nav palaiduši dīzeļdzinējus, vai palaiduši vienu, bet otrs nav nostrādājis un pārslēdzies. Arī iemesli, kāpēc tā varētu notikt, ir daudzi un dažādi. Piemēram, kapteinis kompānijai pasūta kādu rezerves daļu, jo kuģim tā ir vajadzīga, bet kompānija taupa un šo detaļu

atsaka. Vēlāk tieši tāpēc notiek kāds incidents, un, ja nav melns uz balta dokumentēts, ka attiecīgā rezerves daļa bija pieprasīta, bet nebija piegādāta, tad vainīgs būs kapteinis. Tāpēc neatkarīgi no tā, vai kāds no krasta dienesta man mutiski kaut ko atsaka, es rakstu pieprasījumu, lai vajadzības gadījumā būtu rakstisks dokuments. Daudzi kapteiņi un vecākie mehāniķi nereti par šādām situācijām noklusē, lai tikai kompānijas acīs izskatītos smuki, un daudzas kompānijas izliekas problēmu neredzam, un tad gan var rasties bīstamas un nepatīkamas situācijas. Viss nāk gaismā tad, kad kaut kas atgadās, jo, kamēr viss darbojas, problēmu nav.

"Ever Given" sakarā iemeslu var būt daudz, un šobrīd neviens neko arī neteiks, bet no pieejamās informācijas kaut ko jēdzīgu izlobīt ir grūti: varētu būt elektrības zudums, dzinēja apstāšanās un vējš, dzinēja apstāšanās un locis, vai locis, dzinēja apstāšanās un vējš. Ir iespējami vairāki varianti, tomēr jāteic, ka tādu kuģi tā sagriezt nav tik viegli.

– Bija informācija, ka uz "Ever Given" bijuši divi loči. Vai pārgājiena laikā parasti uz kuģa ir viens vai vairāki loči?

– Parasti viņi mainās, gadās, ka pat reizes trīs pārgājiena laikā, un varbūt incidenta laikā bija notikusi loču maiņa. Lai kaut kas atgadītos, ir

tikai uz brīdi jāpazūd uzmanībai, bet nedomāju, ka kapteinis būtu vadību izlaidis no rokām.

– Tu teiktu, ka kanāls kuģošanai ir drošs?

– Varētu teikt, ka drošs, protams, ja ir labas attiecības ar loci. Ja locis mēģina izspiest kukuli un tu viņam to nedod, tad tas kanāls vairs nemaz nav tik drošs. Pēc būtības jau kanāls ir salīdzinoši viegli kuģojams, ja tu stūrē taisni, tad nekas nevar atgadīties, lai kaut kas noietu greizi, tiešām ir jābūt neordinārai situācijai.

– Kā tev šķiet, vai ir kāds apdraudējums kuģošanai, ņemot vērā kuģu gabarītus un kanāla parametrus?

– “Ever Given” incidenta gadījumā kuģa garumam un kanāla platumam nebija nekādas saistības. Lielie kuģi mierīgi iet caur kanāliem un, piemēram, Panamas kanāls, kur arī bez problēmām kuģo lielie milži, ir vēl šaurāks par Suecas kanālu. Nevienš jau šķērsām nebrauc cauri kanālam. Drīzāk vērā tiek ņemta kuģa iegrime, un tas, vai kanāls var apkalpot to vai citu kuģi, ir atkarīgs no kanāla dziļuma, kā arī no citiem parametriem. Pēdējos notikumus Suecas kanālā var uzskatīt par ārkārtas situāciju, bet vispār jau kuģu sadursmes tur ik pa laikam notiek.

– Kāds tad šādiem incidentiem varētu būt iemesls, ja kanāls ir salīdzinoši viegli kuģojams, uz kuģa ir locis, kurš pārzina vietējo specifiku, un kapteinis, kurš kontrolē situāciju?

– Iemesli mēdz būt dažādi. No kolēģiem ir nācies dzirdēt, ka sadursme notikusi, kad viens kuģis gājis uz apdzīšanu, bet locis uz apdzīnamā kuģa to nav respektējis un nav devis ceļu.

– Bet ko domā locis, kurš trenc kuģi garām, ja tas nav droši? Uz kurieni viņš tā steidzas?

– Visumā jau apdzīšanas manevrā nav nekā krimināla, ja vien tas notiek vietās, kur to drīkst darīt. Arī mans kuģis Suecas kanālā ir gājis uz apdzīšanu, un tas nav nekāds ekstra gadījums.

– Ja kuģi iet karavānā, kāpēc vispār rodas apdzīšanas situācija?

– Konteinerkuģiem ir diezgan stingrs un saspiests grafiks, un tas izskaidro, kāpēc viņi cenšas iespējami ātri šķērsot kanālu. Mēs apdzenam, ja priekšējais kuģis iet, piemēram, ar pieciem mezgliem, bet mūsu normālais kuģošanas ātrums ir astoņi mezgli. Ja bremzēties nav pamata, tad ejam garām.

– Kā tu justos un ko domātu, ja tavs kuģis stāvētu pie nobloķēta kanāla?

– Labs jautājums. Patiesībā kapteinim nav nekā īpaši jājūtas un par šo situāciju jādomā, par to lai domā kuģošanas kompānija, čartera operators, bet kapteinis dara to, ko viņam liek darīt. Kā smejos, tad kapteinim jau nemaksā par tonnām vai jūdžēm, bet maksā par dienām. Šī situācija parādīja, ka daudzas kompānijas savus kuģus novirzīja pa apkārtceļu, jo nebija skaidrs, cik ilgi Suecas kanāls būs nobloķēts un kad krīze varētu atrisināties. Piemēram, konteinerkuģim šāds apkārtceļš prasīs kādas divas nedēļas, tāpēc izdevīgāk ir kustēties, nevis neziņā gaidīt, jo pasūtītājs gaida preču piegādi.

– Vai tu pieļauj kādu sazvērestības teoriju?

– Nē, par to varētu sākt domāt tad, ja kuģiem nebūtu alternatīvas kuģošanas iespējas, bet tāda ir apkārt Labās Cerības ragam, un tam vajadzīgas tikai liekas divas nedēļas.

– Un kādas varētu būt kiberuzbrukuma iespējas?

– Arī to nepieļauju, jo, kamēr kuģi ir ar apkalpēm, tikmēr šādas iespējas varētu būt ierobežotas. Pie dzinējiem piekļūt nav tik vienkārši, jo ir kuģa iekšējais tīkls, kas pilnībā atslēgts no ārējā tīkla. Tie datori, kas vada dzinējus, nekādā veidā nav savienoti ar datoriem, kas pieslēgti internetam, un arī tiltiņa datoriem ir vairāki drošības līmeņi, tāpēc jābūt kādam ekstra vīrusam, kas, piemēram, nāk kopā ar karti, ko pēc tam izplata tālāk, bet šādu vīrusu jau iespējams izkert, to tālāk nepārnēsot. Bet par kiberdošību, protams, tiek domāts, un ir izstrādāti protokoli, bet mans viedoklis, ka kiberdraudi būs nākotnes izaicinājumi, kad flotē ienāks autonomie kuģi un tos vadīs no krasta caur internetu, tad gan kuģi kļūs ievainojami.

Kopumā spriedze jūrā patiešām ir milzīga

Vecākais mehāniķis Uldis Ozols, komentējot “Ever Given” incidentu, uzskata, ja uz notikušo skatās tīri teorētiski, tad svarīgas ir divas būtiskas lietas: kas notika mašīntelpā un kas notika uz tiltiņa. “Kamēr notiek izmeklēšana, var tikai minēt par iespējamiem iemesliem, bet pēc būtības pamatā iespējami tikai divi varianti: tika zaudēts galvenais dzinējs, bijis blackout, un otrs, kas pārgājiena procesā ir noticis uz tiltiņa. Zinot, kādi ir Suecas loči, kuri sevi uzskata par bosiem, pasaules nabu, nāk ar baltiem cimdkiem, kā teiks, tā būs. Bet finālā par visu tāpat ir jāatbild kapteinim.”

– Vai tas, ko saki, varētu būt saistīts ar Suecas kanāla loču darba specifiku?

– Kādu laiku neesmu gājis caur Suecas kanālu, jo ejam apkārt, bet, kad nācās saskarties ar Suecas kanāla ločiem, varu teikt, ka tas ir kaut kas īpašs, ne velti par viņiem tiek stāstītas leģendas, piemēram, kā viņi pieprasa cigaretes. Vienā no reisiem kuģa kapteinis bija no Alžīrijas, kurš nevienam neļāva kāpt sev uz galvas: es esmu kapteinis, pats visu zinu, tāpēc ar kanāla loci viņam iznāca saķeršanās ne pa jokam. Gandrīz vai padzina loci no tiltiņa, kad tas diktēja savus noteikumus. Abi nevarēja sadalīt tiltiņu un statusu. Godīgi sakot, pirmā doma, kas ienāca prātā, kad parādījās ziņa par “Ever Given” incidentu: ahā, vai tik uz tiltiņa nav noticis interešu konflikts, kad locis stūri vilcis uz vienu pusi, bet kapteinis uz otru pusi, vārdu sakot, kas uz tā tiltiņa ir noticis. Mēs jau varam daudz ko minēt, bet tagad notiek izmeklēšana, un tad jau redzēs, ko tā rādīs. Ja runājam tīri teorētiski, tad varētu mest akmeni gan mehāniķu, gan stūrmaņu lauciņā, zinot, kāda tagad mēdz būt speciālistu profesionālā sagatavotība un pieredze konkrētajā darbā. Pēdējā laikā ļoti strauji notiek tā sauktā kāpšana pa karjeras kāpnēm, tāpēc, kad gadās neordināras situācijas, attiecīgais speciālists nespēj pieņemt lēmumu, ātri un adekvāti reaģēt uz situāciju, jo viņam nav vajadzīgās pieredzes.

►►► 22. lpp.

►►► 21. lpp.

Kuģošanas biznesā cilvēku trūkst, jūrnieku skaits ir nepietiekams, jaunie speciālisti ātri vien tiek paaugstināti amatā, bet rezultātā zaudētāji ir visi. Man pašam pagājušajā reisā bija stūrmanis, kurš grib jau iet uz kapteiņa palīga amatu, bet nemāk veikt manevrus, tāpēc ietriecās trapā un salauza to, un tas notika jau otro reizi. Bet viņam pašam ir bailēs atzīt, ka nemāk vadīt kuģi. Esot iekšā aktivajā kuģošanā un redzot, kas tagad tur notiek, varētu stāstīt briesmu stāstus.

– Vai var teikt, ka ir valstis, kur jaunie speciālisti tiek labi sagatavoti, bet ir valstis, kur tas notiek galīgi švaki?

– Zināmā mērā varētu, protams, vilkt uz dažu valstu pusi, kur jūrnieku sagatavošana nav pienācīgā līmenī, bet esmu sastapis vāji sagatavotus jūrniekus arī no valstīm ar senām kuģošanas tradīcijām un it kā augsta līmeņa jūrniecības izglītību. Vairāk gan gribētos teikt, ka viss ir atkarīgs no katra cilvēka, bet jāatzīst, ka arī kultūrai un tradīcijām ir liela nozīme. Ir cilvēki, kuri ļoti tendēti uz strauju karjeru un vēlas jau līdz trīsdesmit gadu vecumam noteikti kļūt par kapteini vai vecāko mehāniķi, tāpēc visos iespējamajos veidos raujas uz augšu. Savulaik mēs, kas starptautiskajā kuģošanā ienācām no Latvijas, ļoti pakāpeniski gājām uz augšu, bet, patiesību sakot, pasaulē viss notiek daudz straujāk: tu esi kadets, noej minimumu, kļūsti par virsnieku, tad ātri, ātri uz priekšu, saviem priekšniekiem esi pratis pareizi smaidīt, mūsdienās arī pareiza pase. Piedevām, ja kapteinis vai vecākais mehāniķis ir tavs tautietis, tad var teikt, ka karjera ir izdevusies un tu saņem paaugstinājumus.

– Arī dzimumam un orientācijai ir nozīme?

– Grūti pateikt tieši šādā griezumā, bet kultūrai un tradīcijām nozīme ir noteikti. Pēdējā reisā kapteiņa palīgs bija meitene no Indijas, mums bija jāstrādā kopā, un es teikšu, ka bija diezgan lielas problēmas, jo mēs uz lietām skatāmies pavisam atšķirīgi. Kuģi vadīt ir tas pats, kas vadīt saimniecību: viss ir pamatīgi jāplāno – gan atkritumu izvešana, gan pārtikas pasūtīšana un viss pārējais,



taču, ja tu nāc no divistabu dzīvokļa un tev ir bijuši jāsamaksā tikai ikmēneša rēķini, tad tu nemaz nezini, kā tas ir – plānot un vadīt saimniecības darbus, kur nu vēl, ja klāt nāk cilvēki, kuru darbs arī ir jāplāno un jāvada. Trešais mehāniķis uz kuģa arī bija no Indijas, viņš savukārt bija ļoti radošs un rāvās darbā, vēl kāds cits no kādas citas indiešu kastas bija tik slinks, ka neko nevēlējās darīt, nekas viņu neinteresēja, no sērijas – mamma un tēvs lika mācīties par jūrnieku. Tāpēc mans viedoklis ir tāds, ka viss atkarīgs no katra cilvēka vēlmēm, prasmēm un iekšējās konstrukcijas.

– Ja atgriežamies pie “Ever Given” notikumiem, tu teici, ka kaut kas varētu būt noticis ar galveno dzinēju.

– Varētu būt pazaudēta kontrole, varbūt kaut kas noticis ar stūri, bet, ja kuģis būtu gājis lēnā gaitā, tad sagriezties šķērsām ir visai nereāls scenārijs. Tagad var notikt izmeklēšana, bet, ja izmeklētāji perfekti nepārzina kuģi, mehāniķi, ja vajadzēs, isto iemeslu noslēps. Es domāju, ka

apkalpe labi zina, kas notika. No pieredzes varu teikt, ka pēc jebkura incidenta tūlīt notiek iekšējā izmeklēšana, tiek pamatīgi vākti dati, šajā gadījumā kuģis noteikti ir datorizēts, būs *printouti*, grafiki un viss pārējais, bet joks ir tāds, ka varētu būt kaut kas, ka nebūs iegājis arhīva *printoutos* vai datora arhīvā. Ja uz tiltiņa visas sarunas tiešām tiek ierakstītas, to, kas notiek mašīnā, gan ir iespējams noslēpt, jo ir lietas, kas nekur netiek ierakstītas un nesaglabājas cietajā diskā. Zinot, cik iebiedēti ir cilvēki uz kuģa, jo baidās pazaudēt darbu, skaidrs, ka daudz ko centīsies noslēpt. Protams, cik vien varēs, turēsies pie versijas, ka uzpūta stiprs vējš, sanesa smiltis, zuda redzamība un notika avārija. Diezgan neticami, jo tad jau kuģim okeānā var uzpūst vējš un aiznest to uz Austrāliju. Tomēr pirmā doma, kas man ienāca prātā, ka tur kaut kas nav sadalīts uz tiltiņa starp loci un kapteini. Un vēl nedrīkst aizmirst, kāda vispār šobrīd ir reālā situācija, kad jūrnieki pēc kontrakta netiek krastā, viņu nervi ir uzvilkti līdz pēdējam. Nesaukšu konkrētu kuģi, bet ir gadījumi, kad dažu tautību jūrnieki, nespējami tikt galā ar spriedzi, no kuģa vienkārši pazūd.

– Tas nozīmē, ka viņi padara sev galu?

– Tieši tā. Kopumā spriedze jūrā patiešām ir milzīga, tāpēc nevar izslēgt arī, ka incidents varētu būt bijis kā protests. Man nācies dzirdēt neskaitāmus stāstus par to, ka daudzi jūrnieki tiešām ir novesti līdz diezgan kritiskai robežai, jo netiek mājās, un tad vienīgo izeju viņi saskata pašnāvībā, bet nekad nevar zināt, kas vēl var ienākt prātā tādām izmisušām cilvēkam, kuram šķiet, ka nav ko zaudēt. Tāpēc ļoti nopietni vajadzētu izturēties pret situāciju jūrniecībā, ko vēl jo vairāk saasināja Covid-19 pandēmija, jo sekas var būt neparedzamas. Darba devēji uz jūrniekiem izdara spiedienu: saprotiet, jums vajadzētu vēl palikt uz kuģa, mēs jūsu vietā negribētu meklēt citu un tam līdzīgi. Protams, var jau saprast, ka biznesam ir jānotiek, bet vai to var darīt uz jūrnieku rēķina? Naudu es nopelnišu, bet to laiku, ko neesmu bijis kopā ar savu ģimeni, man viens neatdos. ■

Anita Freiberga

Viltus ziņas izplatās kā sērga

Viltus ziņas izplatās ātrāk par jebkuru vīrusu, un arī Suecas kanāla bloķēšanas kontekstā sociālajos tīklos ātri izplatījās dezinformācija. "The Maritime Executive" apraksta dažas viltus ziņas, kas izplatījās ātrāk par uguni pērnajā kūrā.

Cargo ship crashes into Suez canal. First female Arab Lloyd captain involved in incident



Marwa Elselehdar: Egypt's first female sea captain is riding waves of success



"Ever Given" avārijā vainojama sieviete kapteine

"Ever Given" avārijas sakarā Ēģiptē sākusies nomelnošanas kampaņa pret pirmo Ēģiptes kapteini sievieti Marvu Elselehdaru. Mediju portālos kā ziņa numur viens tika publicēts, ka "Ever Given" kapteine Marva Elselehdara vainojama Suecas kanāla incidentā, un šī ziņa izplatījās ar kosmisku ātrumu. Sakombinētos fotoattēlos varēja redzēt kuģi kopā ar Marvas bildi. Tviteris tvītoja, bārstot apvainojumus un lāstus, bet visam pāri dominēja viedoklis, ka arābu sievietē nav piemērota šādam darbam. Un nevienam vairs neinteresēja tikai pirms dienām trim laikrakstā "Arab Times" publicētā intervija ar kapteini Elselehdaru par to, cik veiksmīgi veidojas viņas jūras karjera. Tieši tāpat neviens negribēja dzirdēt, ka viņa vada pavisam citu kuģi – "Aida 4", kas pieder Ēģiptes Jūras drošības pārvaldei.

Safabricētās fotogrāfijas un nepatiesā informācija ir uzskatāma par daļu no organizētās kampaņas pret arābu sievietēm jūrniececībā. To komentējot, Marva teica, ka trīs viltus konti ar viņas vārdu tikai dažu stundu laikā savāca vairāk nekā 20 tūkstošus sekotāju.

Viltus ziņa par MSC rezervāciju atcelšanu

Arī pasaules otra lielākā kuģošanas kompānija MSC piedzīvoja viltus ziņu izplatību, kurās cirkulēja apgalvojumi, ka MSC Suecas kanāla bloķēšanas dēļ pārtrauc visa veida rezervēšanu.

MSC bija spiesta publicēt atvairinošanos par šādu viltus ziņu, apgalvojot, ka nekas tamlīdzīgs nav pat pieļaujams. "Kompānija MSC ir informēta par tirgū izplatīto viltus paziņojumu, kurā nepatiesi teikts, ka mēs neveicam nekādas rezervācijas kravu pārvadāšanai. MSC vēlas pārliecināt klientus, ka esam atvērti biznesam un rezervācijas visā pasaulē nav apstājušās."

MSC vēl tikai komentēja to, ka Suecas kanāla bloķēšanas dēļ varētu būt daži nokavēti braucieni, bet tas nekādā gadījumā neliecina par darbības apstāšanās.



Ēģiptes valdībai jātiek galā ar divām krīzēm



Ēģiptei vienlaicīgi jātiek galā ar divām lielām krīzēm: milzīgu vilciena sadursmi, ko izraisīja amatpersonu nolaidība un korupcija, kā arī Suecas kanālā iesprūdušo konteinerkuģi, kas bloķēja satiksmi un miljardiem vērtu kravu kustību starp Eiropu un Āziju. Suecas kanāls un Ēģiptes dzelzceļš ir divi vecākie un nozīmīgākie šīs valsts objekti.

Pravietisks redzējums

Kanādas Klusā okeāna dzelzceļa konsorcijs 2021. gada 21. martā panāca vienošanos par 29 miljardiem dolāru pirkt teritoriju Kanzassitijas dienvidu daļā, lai izveidotu lielāko dzelzceļa tīklu, savienojot Meksiku ar Kanādu un radot iespēju bez problēmām pārvadāt graudus, ķīmiskās



preces, enerģijas produktus, automašīnas, kā arī plaša patēriņa preces. Šāds dzelzceļa tīkls varētu mainīt kravu loģistiku uz Ziemeļameriku. Projekta direktors Patriks Otenmeijers uzsvera: "Pandēmija mums ir iemācījusi, ka globālās kravu piegādes ķēdes pasaulē saistītas ar lielu risku, tāpēc ir ļoti svarīgi samazināt kravu transportēšanas attālumus, lai mazinātu piegādes riskus." Patriks Otenmeijers to teica tikai dažas dienas pirms Suecas kanāla krīzes, kas apliecina globālo kravas piegāžu ievainojamību, tomēr pašiem projekta virzītājiem, pirms īstenosies sapnis par ASV, Kanādas un Meksikas dzelzceļu, būs jāpārliecina regulators, lai tas dod zaļo gaismu.

IMO 2021. gada pasaules jūrniecības tēma – “Jūrnieki: kuģošanas nākotnes centrā”



Jūrnieks var paciest un izturēt daudz

Kuģu apkalpju maiņas krīzes augstākajā punktā uz kuģiem bija iesprūduši vairāk nekā 400 tūkstoši jūrnieku, kuri turpināja strādāt, kad viņu kontrakta laiks jau sen bija beidzies un darba laiks krietni pārsniedza to, ko starptautiskais regulējums uzskata par drošu. Lai gan apkalpju maiņas krīze vēl ne tuvu nav atrisināta, 2021. gada marta beigās IMO ziņoja, ka jūrā iesprūdušo jūrnieku skaits sarucis uz pusi, bet industrijas analītiķi brīdināja: ja turpināsies tāda nozares ievainojamība, bet starptautiskais regulējums nespēs operatīvi risināt situāciju, tas pavērs durvis jūrnieku aizplūšanai no kuģošanas industrijas.



IMO ģenerālsēkretārs K. Lims atzina, ka repatriācijas krīze nav beigusies, un aicināja valstu valdības atzīt jūrniekus par galvenajiem darba ņēmējiem un noteikt viņiem prioritāti vakcīnu saņemšanai. “Līdz šim mazāk par sešdesmit valstīm ir atsaukušās mūsu aicinājumam noteikt jūrniekus par galvenajiem darba ņēmējiem,” sacīja K. Lims. “Esmu pārliecināts, ka vēl daudzas valstis vēlas to darīt, lai sekmīgāk risinātu šo krīzi un nodrošinātu taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem, tostarp lai būtu iespējami jūrnieku pārvietošanās atvieglojumi no un uz darbu. Situācija ir jāuztver ļoti nopietni, jo vēl ejams tāls ceļš, pirms varēsim atgriezties pie ierastā apkalpju maiņas režīma.

Tāpat aicinu iespējami ātrāk pieņemt vadlīnijas par vakcīnu sertifikāciju un ar vakcīnu atzīšanu saistītos protokolus, jo dažādu vakcīnu apstiprināšana pasaulē varētu vēl vairāk padziļināt jūrnieku krīzi. Tas ir vitāli svarīgi, jo jebkādi šķēršļi, kas ierobežo jūrnieku pārvietošanos, ko varētu radīt, piemēram, valstu valdību vakcīnu protokoli, kas noliedz tās

vai citas vakcīnas efektivitāti, varētu sarežģīt jau tā saspringto situāciju saistībā ar apkalpju maiņu.”

IMO ģenerālsēkretāra komentāri saucas ar nozares pārstāvju bažām, ka Covid-19 vīrusa mutāciju pieaugums varētu radīt papildu ceļošanas ierobežojumus jūrniekiem, atkal izraisot krīzes saasināšanos. Tāpat pastāv bažas, ka valstis attiecībā uz jūrniekiem var piemērot nosacījumus, ar kādas firmas vakcīnu viņiem ir jābūt vakcinētiem. Šīs bažas lielā mērā apstiprina paziņojumi, ka Ķīna atļaus savā valstī iebraukt tikai tiem jūrniekiem, kuri vakcinējušies ar Ķīnā ražoto *Sinovac* vakcīnu. “Ja vien atsevišķu valstu valdības neatkāpsies no savām protekcionisma politikas pozīcijām, kurās tās jau gadu atrodas, un neļaus jūrniekiem patiešām brīvi pārvietoties, kā arī diktēs noteikumus attiecībā uz vakcinēšanos, tad diemžēl situācija varētu kļūt nekontrolējama,” satraukumu pilda Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas ģenerālsēkretārs Stīvens Kotons.

Kamēr turpinās apkalpju maiņas krīze, bet valstu valdības nespēj pieņemt svarīgus lēmumus attiecībā uz jūrnieku statusu, nosakot viņus par galvenajiem darbiniekiem, cietēji, protams, ir jūrnieki, jo tiek pārkāptas viņu tiesības, vispirms jau tās, ko paredz MLC konvencija.

Bumba ar laika degli

2020. gada 9. novembrī notika starptautisks vebinārs, kurā piedalījās Starptautiskā Transporta

darbinieku federācija (ITF), Pasaules Jūrniecības universitāte (WMU), IMO, “Nautilus”, vēl citas jūrniecības organizācijas, uzņēmēji, kuģošanas biznesa pārstāvji, kā arī aktīvie jūrnieki. Diskusijas bija veltītas WMU pētījumam par sistemātiskajiem pārkāpumiem jūrnieku darba un atpūtas stundu uzskaitē. Vebināra dalībnieki atzina, ka WMU pētījumā izgaismotā situācija ir katastrofāla, jo ziņojums atklāja, ka jūrniecības normatīvie akti attiecībā uz atpūtas un darba laiku tiek pārkāpti, gan pielāgojoties reālajai situācijai, gan arī ļaunprātīgi tos pārkāpjot. Šāda jūrnieku tiesību neievērošana ir bumba ar laika degli, jo tā var izraisīt nopietnus negadījumus, prasīt upurus, cilvēku dzīvības, kā arī nodarīt kaitējumu videi.

WMU prezidente Dr. Kleopatra Doumbija-Henrija uzsvēra, ka pētījums izgaismo strukturālo problēmu, ar kuru ikdienā sastopas kuģošanas nozare un kuru jo īpaši ir atkailinājusi pandēmija. “Ja šie jautājumi



Kleopatra Doumbija-Henrija.

visdrīzākajā laikā netiks risināti, tad kuģošanas nozare var ciest lielus zaudējumus,” sacīja Henrija.

“Nautilus” ģenerāldirektors Marks Dikinsons atzina, ka viņš ir pārsteigts par to, cik profesionāls, autoritatīvs un visaptverošs ir WMU pētījums, bet pati pētījuma tēma un secinājumi viņu nepārsteidz, jo diemžēl jūrnieku tiesību pārkāpumi ir skaudra ikdiena.



Komentējot pētījumā atspoguļoto problēmu, ITF Kuģošanas drošības komitejas priekšsēdētājs O. R. Malteruds uzsvēra, ka arodbiedrība vienmēr ir aktīvi iesaistījusies jūrnieku tiesību aizstāvēšanā. “Raugoties uz pētījumā izklāstītajiem faktiem, tiešām esmu sarūgtināts, jo tie vēl vairāk atklāja kuģošanas biznesa vājās vietas un to rutīnu, ar kuru diemžēl ITF inspektoriem ikdienas darbā nākas saskarties. Tas tiešām ir skumji, ka tik ļoti vajag pārliecināt un kaulēties ar kuģu īpašniekiem, karoga valstīm un visiem citiem, kad runa ir par jūrnieku tiesībām visplašākajā nozīmē, tai skaitā, protams, arī par pašsaprotamu MLC konvencijas prasību ievērošanu. Parasti pirmajā vietā nostājas finanses, uz svaru liekot uz izmaksu iespējamu samazināšanu. Vienmēr atkārtojas viena un tā pati situācija, gluži kā spēle: kāds ir iespējami zemākais līmenis, uz kuru, slēdzot kolektīvo darba līgumu, parakstīsies arodbiedrība? Šo ziņojumu es nosūtīšu visiem ITF inspektoriem, un mēs to vienmēr liksim galdā, kad būs runa par jūrnieku darba tiesībām. Ļoti skumji, ka pirmajā vietā tiek liktas kuģu īpašnieku un karoga valsts vajadzības un intereses, pieļaujot, ka cilvēks jau var paciest un izturēt gana daudz. Bet nevienam nevajadzētu aizmirst, ka šodienas apdraudējums kuģošanas drošībai rīt jau būs kļuvis par milzīgu risku. Es pat gribētu teikt,

ka kuģi ir kā milzīgas sprādzienbīstamas bumbas.”

Pārmaiņas nav tik ātrās, kā varētu vēlēties

IFSMA prezidents Džims Skorers “IFSMA Newsletter” raksta: “Arī 2021. gada sākumā mēs joprojām esam smagi skarti no Covid-19 pandēmijas. “The International Chamber of Shipping” (ICS) un ITF visas jūrniecības nozares vārdā aktīvi iestājas par to, lai jūrniekus un jūrniecības nozares krasta darbiniekus valstu valdības noteiktu par galvenajiem darbiniekiem (*keyworkers*) un ierīdotu viņus vakcīnu saņēmēju prioritāšu sarakstā, kas ļautu izvairīties no tādas apkalpju maiņas krīzes, kādu nozare piedzīvoja 2020. gadā. Šis ir vitāli svarīgs jautājums tieši tagad, kad parādās jaunas vīrusa mutācijas Brazīlijā, Dienvidāfrikā un Apvienotajā Karalistē, kuru dēļ daudzas valstis atkal nosaka jaunus, stingrākus pārvietošanās ierobežojumus. Piemēram, Filipīnās pašlaik noteiktie



ierobežojumi liedz Filipīnu ostās veikt apkalpju maiņu 35 valstu jūrniekiem, AK aizliedz veikt apkalpju maiņu jūrniekiem no Dienvidamerikas, arī ASV nosaka stingrākus ierobežojumus. Ja vēlamies saglabāt globālo tirdzniecību, ņemot vērā arī pieaugošo nepieciešamību pēc vakcīnu un medicīnas piederumu nepārtrauktas piegādes, ko nodrošina tieši jūrnieki, tad viņi ir jāuzskata par galvenajiem darbiniekiem un jāizdara arvien lielāks spiediens uz valstu valdībām. Lai gan IFSMA, ICS un ITF cieši sadarbojas un mēģina panākt progresu jūrnieku problēmu risināšanā, diemžēl valstu valdības ir tik ļoti aizņemtas ar savām ambīcijām un savām

prioritātēm, ka jūrnieku repatriācijas un vakcinēšanas jautājumus joprojām nav izdevies sakārtot.

Kā Starptautiskās Kuģu kapteiņu asociāciju federācijas prezidents vēlos izteikt pateicību visiem jūrniekiem, kuri, neskatoties uz sarežģītajiem darba apstākļiem, nenoteiktību un apdraudējumu veselībai, turpina savu darbu, es pat teiktu – misijas pildīšanu.”

No 2021. gada 25. līdz 29. janvārim Davosā notika Pasaules ekonomikas forums, kura dalībnieki saņēma 400 starptautiskās jūrniecības profesionālo un nevalstisko organizāciju, kā arī uzņēmēju parakstītu dokumentu “The Neptune Declaration”, kurā īpaši tika uzsvērti jūrnieku loma globālās tirdzniecības nodrošināšanā un izteikts aicinājums pasaules valstu līderiem aktīvāk iesaistīties jūrnieku noteikšanā par galvenajiem darbiniekiem.

Komentējot “The Neptune Declaration”, IMO ģenerālsekrētārs K. Lims teica: “Man ir liels gandarījums, ka jūrniecības nozare, pieņemot šo deklarāciju, ir spējusi vienoties par kopīgiem principiem, lai iespējami drīzāk un sekmīgāk varētu atrisināt apkalpju maiņas krīzi, ko diemžēl līdz šim vēl nav izdevies paveikt.”

2021. gada februāra vidū IMO Kuģošanas drošības komiteja savā attālinātajā sanāksmē videokonferences formātā diskutēja par pašreizējo pandēmijas situāciju un to, kā tā ietekmē darbu jūrā un jūrniecības krasta dienestos. Kā atzīst IFSMA prezidents, diemžēl attālinātās diskusijas, ņemot vērā atšķirīgās laika joslas, nav bijušas produktīvas un nav ļāvušas izskatīt virkni svarīgu jautājumu, tāpēc lielas cerības tiek saistītas ar maijā plānoto Kuģošanas drošības komitejas sēdi, kas, iespējams, varētu notikt klātienē.

Neskatoties uz jūrniecības nozares un IMO centieniem neregulēt jūrnieku jautājumus, tie tomēr nav devuši vērā ņemamu rezultātu. Ne IMO izdotie protokoli, ne aicinājumi valstu valdībām atzīt jūrniekus par *keyworkers*, lai risinātu repatriācijas jautājumus un apkalpju maiņas krīzi, nav vainagojušies ar panākumiem un spējusi atrisināt problēmu.

▶▶▶ 26. lpp.

▶▶▶ 25. lpp.

Tāpēc kruinga kompānijas "Danica Crewing" izpilddirektors Henriks Jensens bez optimisma atzīst: "Es novērtēju starptautisko sadarbību un tās pūles, kas ir veltītas, lai kopīgi vienotos un sagatavotu šo lielisko "The Neptune Declaration" dokumentu, bet diemžēl jāteic, ka jūrnieku problēmu atrisināšana varētu būt tālākas nākotnes sapnis, jo realitāte ir tāda, ka katra valsts, katra valdība, katra lidosta un pat aviokompānija izdod savus noteikumus, tāpēc nedomāju, ka tuvākajā laikā varam sagaidīt, ka visi šie atsevišķie sateļi varētu apvienoties. Mums jābūt realīstiem, tāpēc jāgatavojas vēl daudziem grūtiem mēnešiem, kas mums ir priekšā. Uzskatu, ka jūrniecības nozare var piedzīvot jaunu, vēl dziļāku apkalpju maiņas krīzi nekā 2020. gada pavasarī. Lai gan tas ir bijis dārgi un sarežģīti, aizvadītā gada laikā un arī tagad nozare ir mēģinājusi pielāgoties pārvietošanās ierobežojumiem, bet mēs šodien redzam virkni jaunu šķēršļu un pārvietošanās ierobežojumu jūrniekiem. Arvien biežāk saskaramies arī ar dažiem nopietniem jautājumiem saistībā ar jūrnieku veselību un kuģošanas drošības riskiem. Piedevām klāt nāk jauni riski, piemēram, jaunās koronavīrusa mutācijas, kas rada lielāku apdraudējumu jūrniekiem, jo apkalpes loceklis var inficēties pa ceļam un pārnest infekciju uz kuģa, bet, ja uz kuģa izplatās slimība, tad tā ir ļoti nopietna situācija, kaut vai tāpēc, ka uz kuģa nevar nodrošināt pietiekamu medicīnisko aprūpi, bet krasta palīdzība ne vienmēr ir iespējama."

Ko darīt ar spriedzi uz kuģa?

Kompānijas "Sleep and Fatigue Research" (SAFR) dibinātājs un izpilddirektors Džeimsons Edens izmanto modernās tehnoloģijas, lai monitorētu un pārvaldītu kuģa apkalpes nogurumu. Viņa kompānija šajā jomā jau uzkrājusi pieredzi, strādājot aviācijas, autotransporta, neatliekamās medicīnas dienesta un citu nozaru noguruma riska pārvaldībā.

Vairāku gadu pētījumi apstiprina sen zināmu patiesību un pārliecinoši pierāda, ka miega trūkums un ilgstošs nogurums ir galvenie faktori,

kas ietekmē kuģošanas drošību un izraisa negadījumus jūrā. Lai labāk izprastu negadījumu cēloņsakarības, Starptautiskais Kuģu īpašnieku klubs sadarbībā ar SAFR realizē projektu, kura mērķis ir noskaidrot, vai jūras vidē būtu izmantojamas modernās tehnoloģijas, lai kuģošanas kompānijas spētu sekot un noteikt jūrnieku noguruma iemeslus un noguruma pakāpi. Šāds monitorings varētu palīdzēt mazināt kuģošanas drošības riskus un apdraudējumu jūrnieku veselībai.

Pētījumi apliecina, ka nogurums ir problēma numur viens, kas ne tikai apdraud cilvēka veselību un pazemina viņa dzīves kvalitāti, bet arī vistiešākajā veidā ietekmē cilvēka pieļauto kļūdu līmeni un nelaimes gadījumu smagumu. Tas visnotaļ ietekmē cilvēka spēju pieņemt lēmumus un rīkoties ārkārtas situācijā, kā arī vēl daudz ko citu, piemēram, vai cilvēks ar savu darbu ir apmierināts un vēlas palikt šajā profesijā.

Zinātniski pierādīts, ka cilvēki, kuri naktī guļ mazāk nekā piecas stundas, trīs reizes biežāk iekļūst negadījumos. Pēc 17 stundām intensīvā darbā cilvēka reakcija pavājinās – līdzīgi kā cilvēkam, kurš pārsniedz ātrumu, būdams alkohola reibumā. Ir pierādīts, ka miega trūkums nav hronisku slimību, insulta, aptaukošanās, diabēta, depresijas, vēža un vēl daudzu slimību izraisīts sindroms, bet gan tieši miega trūkums un miega kvalitāte ir šo slimību cēlonis.

SAFR izstrādātā miega kvalitātes diagnosticēšanas metodika ļauj uzlabot izpratni par miega kvalitātes lomu un proaktīvi pārvaldīt noguruma riskus. Par vienu no būtiskiem riskiem tiek atzīts tas, ka cilvēkam pirms darba maiņas ir bijis pārāk maz atpūtas stundu. Četru nedēļu pētījums atklāja, ka daudzi kuģa apkalpes locekļi vismaz vienu reizi pirms savas maiņas gulējuši mazāk par četrām stundām, bet bija tādi, kuri vismaz vienu reizi četrās nedēļās gulējuši mazāk par divām stundām. Diemžēl paši jūrnieki bieži vien neatzīst, ka ir noguruši, vai arī domā, ka nogurums nekādā veidā neietekmē viņu darba kvalitāti, bet zinātnieki ir pārliecināti, ka tieši jūrnieku nogurums ir drauds kuģošanas drošībai.

Pētījuma autori ironizē, ka jūrniekiem, par laimi, ir iespējams izvairīties no noguruma, taču tas nav atkarīgs no viņiem pašiem, bet gan no viņu darba devējiem.

Lai jūrnieki justos labāk un drošāk

Pat vislabākajos apstākļos darbs jūrā nav viegls, bet koronavīrusa pandēmijas apstākļos jūrnieki ir kļuvuši par situācijas ķīlniekiem. No vienas puses, viņi ir pakļauti apgrūtinotām procedūrām, spiesti samierināties ar pārstrādātu kontrakta laiku un veselības apdraudējumu, bet, no otras puses, viņiem nemaz nav citas izejas, jo tas taču ir viņu darbs, iztikas avots pašam jūrniekam un arī viņa ģimenei. Lai gan pieklājīgs atalgojums ir laba motivācija samierināties, saņemties un izturēt, tomēr nauda dzīvē nav gluži viss, kas cilvēkam ir vajadzīgs. Palasot jūrnieku komentārus dažādos portālos, rodas sajūta, ka atmosfēra tiešām ir nokaitēta, daudzi atzīstas, ka apsver iespēju pamest darbu jūrā, bet tas nozīmē, ka starptautiskajai jūrniecības nozarei, kuģu īpašniekiem, IMO un profesionālajām organizācijām ir jārēķinās, ka nozare var piedzīvot vēl lielāku profesionālu speciālistu trūkumu, nekā tas ir tagad, tāpēc jābūt stratēģijai, kā motivēt jau esošos jūrniekus nepamest profesiju un kā popularizēt jūrnieka profesiju, lai ieaugstātos jauniešus to izvēlēties. Varbūt pat nav jādomā par stratēģiju, kā motivēt, bet gan par stratēģiju, ko reāli darīt, lai jūrnieki tiešām kļūtu par galvenajiem darbiniekiem.

Ir pagājis gads, kas līcis cilvēkiem izolēties, nesatikties, aizsegt seju, nepaspiest roku, nereti otru uzskatot par apdraudējumu veselībai, kas vēl jo sarežģītākos apstākļos ir nolīcis jūrniekus. Pandēmijas laiks ir līcis pārdomāt arī daudzas šķietami pašsaprotamas lietas, kas jaunajos apstākļos, izrādās, vairs nav nemaz tik pašsaprotamas. Būsim godīgi, dzerot rīta kafiju, mēs taču nedomājam, kā kafija nonāk mūsu krūzē. Katru dienu par to domāt, protams, būtu diezgan stulbi un pārspīlēti, bet reizēm tomēr vajadzētu aizdomāties un apjaust, ka par to lielā mērā varam būt pateicīgi tieši jūrniekiem.■

Sagatavoja Anita Freiberga

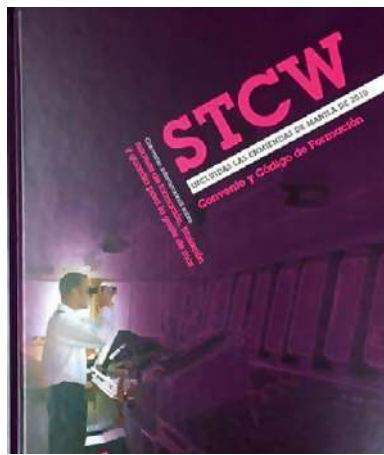
STCW nepieciešamas izmaiņas

STCW ir starptautiski atzīts noteikumu kopums, kas nosaka jūrniekiem obligātos izglītības, apmācības un kompetences standartus, lai viņi efektīvi un droši varētu veikt savu darbu, kas ietver plašas kompetences un prasmes, piemēram, kuģu drošībā, personiskajā drošībā, sociālajā atbildībā, pirmās palīdzības sniegšanā un citās jomās. Taču iet laiks, situācija mainās, aktuāli kļūst vēl daudzi citi jautājumi un reāli ir nepieciešamas tādas kompetences, par kurām vēl pirms gadiem desmit neviens pat nerunāja.

Viens no aktuālajiem šodienas jautājumiem ir klimata pārmaiņas, kas arī kuģošanas biznesam, katram šajā jomā iesaistītajam un jebkuram cilvēkam izvirza prasību ne tikai ievērot jaunus vides drošības standartus, bet arī būtiski mainīt līdzšinējo domāšanu un attieksmi pret vides jautājumiem.

Diemžēl pašlaik STCW prasības nedefinē to, kāda ir jūrnieku loma cīņā ar klimata pārmaiņām, tāpēc vides eksperti pauž viedokli, ka pašreizējā klimata krīze liek apjaust, ka pienācis pēdējais laiks STCW prasībām pievienot arī prasību par jūrniecības lomu un jūrnieku atbildību klimata pārmaiņu jomā. Pašlaik vienīgā sadaļa, kas attiecas uz vides standartiem, ir STCW kodeksa regulējums attiecībā uz personisko drošību un sociālo atbildību, kas attiecas uz visiem jūrniekiem un norāda uz viņu lomu vides piesārņojuma novēršanā, un saucas "Piesardzības pasākumi, lai novērstu jūras vides piesārņojumu".

Analītiķi uzsver, ka šī prasība ir diezgan vispārēja un neskaidra. Vai tā attiecas uz emisijām gaisā? Vai tā attiecas uz trokšņu emisijām? Vai tā ko pasaka par plastmasas piesārņojumu un naftas noplūdēm? STCW standartos nekas nav teikts par cīņu ar klimata pārmaiņām, nemaz nerunājot par to, kā jūrnieki tiek informēti par šiem jautājumiem. Zinātnieki domā, ka ir ļoti svarīgi definēt tās prasības, kas attiecināmas uz jūrniekiem, un šo jautājumu loku ietvert arī jūrnieku apmācības programmās. Ja tie nav ietverti STCW standartos, tad iznāk, ka šie jautājumi nav saistoši arī jūrniecības mācību iestādēm. Taču laiks diktē savus noteikumus un ir pierādījies, ka, reaģējot uz mainīgo situāciju kravu pārveidājumu tirgū, tehnoloģiju attīstību un citiem iemesliem, ik pa laikam STCW standartos ir



nepieciešams veikt papildinājumus un izmaiņas, lai jūrnieku izglītības, apmācības un kompetences prasības atbilstu reālajai situācijai.

Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW) tika pieņemta 1978. gada 7. jūlijā starptautiskajā konferencē par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu un kopš stāšanās spēkā 1984. gada 28. aprīlī atbilstoši pārmaiņām kuģošanas nozarē piedzīvojusi grozījumus 1991., 1994., 1995., 1997., 1998., 2004., 2006., 2010., 2014., 2015., 2016. un 2019. gadā.

Ļoti svarīgi bija 1991. gada grozījumi, kas stājās spēkā 1992. gada

1. decembrī un attiecās uz globālo jūras avāriju un drošības sistēmu (GMDSS), bet 2010. gadā STCW konvencijā veica Manilas grozījumus, kas kā obligātas noteica jaunas drošības apmācības visai kuģa apkalpei, kā arī speciālu apmācības kursu kuģa virsniekiem.

Nozarē arvien vairāk runā par to, ka atkal pienācis laiks izdarīt grozījumus STCW konvencijā, lai atspoguļotu pašreizējo situāciju, kad notiek vēsturiska pāreja uz jaunu enerģētikas laikmetu jūrniecībā, kuras pamatā ir prasība par zemām un nulles emisijām no kuģiem, un kad zinātnieki strādā, lai ieviestu tādas videi draudzīgas enerģijas veidus kā, piemēram, *zaļo ūdeņradi*. Tāpat modernas tehnoloģijas arvien vairāk tiek izmantotas navigācijā, kravu apstrādē un vēl daudzās citās jomās. Šīs tehnoloģijas pirms gadiem desmit vai tikai pirms pieciem jūrniekiem ir nepastāvēja, tāpēc šodien jūrniekiem ir nepieciešamas jaunas kompetences.

Nozares speciālisti ir vienprātīgi: kamēr nebūs veikti labojumi STCW konvencijā, nevar pat cerēt, ka mācību iestādes pašas izrādīs iniciatīvu, tāpēc ir nepieciešams mehānisms, kā apmācīt tirdzniecības flotes jūrniekus jautājumos, kas skar emisiju un klimata pārmaiņu samazināšanu. Jāizveido noteikts pamata kompetenču līmenis, kas varētu nodrošināt tādu zināšanu līmeni, lai katrs kuģa apkalpes loceklis, sākot no kapteiņa un beidzot ar koku, veicot ikdienas pienākumus, skaidri apzinātos savu lomu emisiju samazināšanā. Tiek pausts viedoklis, ka jūrnieki pašlaik ir ļoti vāji informēti šajos jautājumos, un tas var ne tikai nodarīt lielu kaitējumu pašai kuģošanas nozarei, bet arī radīt apdraudējumu videi. ■

Jūrnieki sargsuņu vietā

“The Maritime Executive” apraksta gadījumu, kad kapteiņa vecākais palīgs četrus gadus bija spiests sargāt kuģi, kuram Ēģiptes ostas pārvalde bija uzlikusi arestu. Kad 2017. gada maijā Mohameds Aiša parakstīja kontraktu un kā kapteiņa vecākais palīgs devās uz savu jauno darba vietu – kuģi “MV Aman”, viņš, protams, nezināja, ka šis būs viņa ilgākais reiss. Tikai pāris mēnešus vēlāk, 2017. gada jūlijā, kuģis tika aizturēts Ēģiptē, Suecas kanāla enkurvietā, un tas tur atradās gandrīz četrus gadus.

Saskaņā ar ITF rīcībā esošajiem datiem Aiša ar vietējās tiesas rīkojumu bija iecelts par kuģa likumīgu sargu, kas nozīmēja, ka viņam uz kuģa jāpaliek līdz brīdim, kamēr pamesto kuģi pārdos izsolē. Vienīgās reizes, kad Aiša drīkstēja pamest kuģi, bija tad, kad viņš peldus devās uz krastu, lai paņemtu pārtiku un ūdeni.

“2019. gada martā sliktos laika apstākļos kuģis uzskrēja uz sēkļa, un kopš tā laika neviens vairs kuģim nepiegādāja pārtiku, ūdeni un rezerves daļas. Esmu ik pēc pāris dienām peldējis krastā, lai sadabūtu pārtiku, ūdeni un uzlādētu telefonu. Reizēm nokļūšana krastā bija visai apgrūtināta gan laika apstākļu, gan arī manas ne visai labās veselības dēļ, bet vairākas reizes gandrīz noslīku,” ITF inspektoram stāstīja Aiša. “Vairākkārt Ēģiptes varas iestādēm pieprasīju repatriāciju, bet ostas administrācija vienmēr man atteica atļauju nokāpt no kuģa.”

Lielākā daļa apkalpes devās mājās 2019. gadā, bet jautājumā par kapteiņa vecākā palīga iespēju atgriezties pie ģimenes iesaistījās ITF, kas Ēģiptes varas iestādēm lūdza jūrnieku repatriēt uz viņa dzimto Sīriju, norādot, ka viņš viens uz kuģa pavadījis vairāk nekā 15 mēnešus, piedevām bez pienācīga uztura, arī veselība bija pasliktinājusies, jo īpaši psiholoģiskais stāvoklis. Lai gan ITF solīja apmaksāt jūrnieka lidojumu un ārstēšanu, vietējās varas iestādes viņam to atteica, paturot arī jūrnieka pasi, kurai šajos četros gados jau bija beidzies derīguma termiņš, tāpat arodbiedrība aicināja konflikta risināšanā iesaistīties kuģa karoga valsti, kas šajā gadījumā bija Bahreina.

“Šis ir bijis viens no kļedzošākajiem gadījumiem, ar kuriem ir nācies

saskarties,” sacīja ITF koordinators Stīvs Trouseils. “Esam sašutuši, ka bija nepieciešami četri gadi, lai Ēģiptes ostas pārvalde pieņemtu lēmumu un ļautu cilvēkam doties mājās.”

ITF ziņo, ka Aiša diemžēl nav vienīgais jūrnieks, kurš ieslodzīts uz kuģa ar vietējās tiesas lēmumu un paliek tur kā kuģa juridiskais sargs ar liegumu pamest kuģi līdz brīdim, kad lieta tiek atrisināta vai tiek iecelts cits juridiskais pārstāvis.

IMO nespēj atrisināt situāciju

Panamas karoga kuģis “MV Kenan Mate” Ēģiptē, Suecas kanāla Adabijas ostā reidā atrodas kopš 2020. gada jūnija beigām, kad īpašnieks pameta kuģi kopā ar apkalpi. Kopumā uz kuģa bija 25 jūrnieki no Gruzijas, Indijas, Krievijas, Sīrijas, Turcijas un Ukrainas, kuri kuģa īpašniekam pieprasīja izmaksāt aizturēto darba algu. Septembrī strīda risināšanā iesaistījās ITF, pieprasot kuģa īpašniekam samaksāt jūrniekiem algu par četriem mēnešiem. Neizmaksātās algas sedza P&I apdrošināšana, un tas bija apsveicami. Taču vēlāk izrādījās, ka divi jūrnieki algu nebija saņēmuši



Mohameds Aračedi.

jau divus gadus, daži 12 mēnešus, bet vēl kāds bez algas bija strādājis 18 mēnešus.

ITF bez kuģa īpašnieka atbalsta iesaistījās arī jūrnieku repatriācijas procesā. Kā atzina ITF Arābu valstu un Irākas tīkla koordinators Mohameds Aračedi, tā bija visai grūti izpildāma misija. Lai sniegtu palīdzību cietušajiem jūrniekiem, viņš sazinājies ar dažādām Ēģiptes varas iestādēm, administratīvajiem un juridiskajiem dienestiem. Pēc Aračedi teiktā, viņam savas karjeras laikā ir nācies risināt simtiem jūrnieku pamešanas gadījumu, bet šoreiz ITF palīdzība izrādījās ļoti sarežģīts process, kuram pieslēdzās arī ILO un IMO Jūrnieku krīzes darba grupa, pieprasot jūrnieku repatriāciju saskaņā ar MLC konvenciju.

2020. gada 14. decembrī vienam no jūrniekiem bija pozitīvs Covid-19 tests, tāpēc saskaņā ar ostas noteikto protokolu kuģim un kuģa apkalpei tika noteikta stingra karantīna. No 2020. gada oktobra līdz 2021. gada janvāra beigām izdevās panākt, ka gandrīz visa apkalpe varēja pamest kuģi un atgriezties pie savām ģimenēm. Visi, izņemot vienu – kuģa kapteini, kurš uz kuģa tika paturēts pret paša gribu.

Ēģiptes varas iestādes 2021. gada 15. janvārī arestēja kuģi, kuram tobrīd jau bija 528 467 dolāru lielas parāda saistības pret kreditoriem. Tiesa noteica, ka kuģa kapteinim Karam jāpaliek uz kuģa kā sargam līdz brīdim, kad kuģi varētu pārdot izsolē un iegūt līdzekļus, kas segtu parāda saistības.

Kapteinis Kara šādu rīcību uzskata par pretlikumīgu. “Tā ir spīdzināšana. Pret mani vērstās darbības ir cilvēktiesību pārkāpums. Man ir

nervu sabrukums. Man ir slima sirds. Ar katru dienu sliktās veselības dēļ tuvojos savai nāves stundai. Man tagad vajadzētu atrasties slimnīcā! Lūdzu, palīdziet, es mirstu!” viņš rakstīja savā e-vēstulē.

“Šis varbūt ir mans pēdējais ziņojums, ko rakstu,” 11. februārī kapteinis rakstīja e-pasta vēstulē pēc ģenerators avārijas, kad kuģis iegrima tumsā. “Atkārtotju, uz kuģa nav elektrības, nav dzeramā ūdens un pārtikas, bet ir milzum daudz peļu, kas man uzdzen stresu!”



Visbeidzot 14. februārī Ēģiptes varas iestādes paziņoja, ka kapteinis Kara var pamest kuģi, un tas izdevās, pateicoties ITF, IMO, Turcijas vēstniecības Kairā un “P&I” klubam kopīgai darbībai. Kapteinim bija jāaut doties uz tuvāko viesnīcu, bet ar īpašiem nosacījumiem. Kapteinis 24 dienas pavadīja pašizolācijā, un arī pēc tam Ēģiptes varas iestādes viņam nedeļa atļauja doties mājās, jo tiesa viņu bija iecēlusi par likumīgu kuģa sargu.

ITF meklēja iespēju un risinājumu, kas ļautu kapteinim doties prom, bet tas nedeļa pozitīvu rezultātu, un kapteinis Kara joprojām kā kuģa sargs atrodas Ēģiptē, gaidot kuģa pārdošanu. Lai gan ITF uzskata, ka tas nav godīgi un tiek pārkāptas jūrnieku tiesības, pašlaik nav pieņemts saistošs starptautisks regulējums, kas nepieļautu šādas situācijas. ■

Latvijas karogam ir laba reputācija

No 2020. gada 17. februāra Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistram ir jauns vadītājs – Edgars Gļanenko. Pirmais gads šajā amatā pagājis pandēmijas zīmē, taču laiks nav tērēts velti – kuģu skaits reģistrā pieaug. E. Gļanenko piekritis pirmajai intervijai jaunajā amatā, pastāstot gan par sevi, gan savu redzējumu par Kuģu reģistra izaugsmi un situāciju jūrniecības nozarē.

Mūžīgais dzinulis – virzīties tālāk

“Var teikt, ka ar jūru un jūrniecību esmu bijis saistīts visu mūžu. Esmu dzimis Ventspilī, pilsētā pie jūras, mans vectēvs strādāja zvejnieku kolhozā “Sarkanā bāka”, viņa darbs vienmēr bijis saistīts ar kuģu remontu. Tēvs bija ilggadējs jūrnieks, gāja jūrā vairāk nekā trīsdesmit gadus. Mana bērnība saistījās ar tēva gaidīšanu mājās no jūras, iznāca arī jau tolaik pabūt uz kuģa, ja tēva kuģis ienāca Ventspilī. Mācījos Ventspils 4. vidusskolā. Tolaik starp Latvijas skolām norisinājās konkurss “Vai tu mīli jūru?”, es tajā piedalījos četrus gadus, tā ka tas tālākais virziens jau bija skaidrs. Jautājums varbūt bija vienīgi par to, kādu jūrniecības profesiju izvēlēties. Mani vienmēr ir interesējusi tehnika, tādēļ nolēmu mācīties par kuģu mehāniķi,” atceras E. Gļanenko.

Praksē kā students Edgars nonāca “Latvijas kuģniecībā”, tur arī sāka darba gaitas. “Sāku strādāt 1997. gadā motorista amatā uz veca kuģa ar diezgan nemotivētu apkalpi. Pa galvu jāucās doma, kur es atrodos un kas te notiek?! Tas bija mans pirmais rūdiņums. Domāju, ka man dzīvī vēlsme vienmēr ir bijusi blakus, tā bija arī šoreiz – pēc neilga laika radās iespēja strādāt uz gandrīz jauna tankkuģa “Indra”. Zinu, ka cilvēki brīnījās, kā es tur tiku. Protams, apstākļi un darbs tur bija pavisam citādi, tomēr drīz vien sapratu, ka izaugsmes iespējas konkrētajā kompānijā

tajā laikā bija diezgan limitētas, tādēļ sāku strādāt uz ārzemju karogu kuģiem, kur ar neatlaidīgu darbu bija iespējams raiti virzīties pa karjeras kāpnēm. Ātri vien kļuva par otro mehāniķi. Pamatā strādāju uz norvēģu kompāniju kuģiem, kur visbiežāk biju vienīgais ne tikai latviski, bet arī krieviski runājošais, jo apkāpes galvenokārt sastāvēja no norvēģiem un filipīniešiem. Man ar viņiem bija viegli sastrādāties, mēs labi sapratāmies. Darbs man patika, taču, protams, laiku pa laikam domāju, ko darīt tālāk,” stāsta Kuģu reģistra vadītājs.

Kā daudziem gados jauniem jūrniekiem, arī Edgaram doma par darbu krastā kļuva aktuāla, kad pienāca laiks veidot ģimeni. “Manai sievai nemaz nepatika, ka tik ilgi esmu prom jūrā. Tā nu strādāju, bet vienlaikus skatījos, kas notiek krastā un kādas tur ir darba iespējas. Nākamais solis jūrā bija vecākā mehāniķa amats, taču tad uzzināju, ka norvēģu kompānija Latvijā meklē tehnisko superintendantu sauskavas kuģiem. Pieteicos, kaut gan man šajā ziņā nebija nekādas pieredzes, bija tikai aptuvena nojausma par šo darbu. Tomēr “Riga Ship Management” direktors laikam redzēja iespēju no manis izaudzīnāt uzņēmumam nepieciešamu speciālistu, un es tiku pieņemts darbā. Tas bija 2004. gadā. Superintendants atbild par noteikta kuģu skaita tehnisko vadību, drošību, arī apkalpi. Tas ir sarežģīts un ļoti atbildīgs darbs. Ja radušās

▶▶▶ 30. lpp.

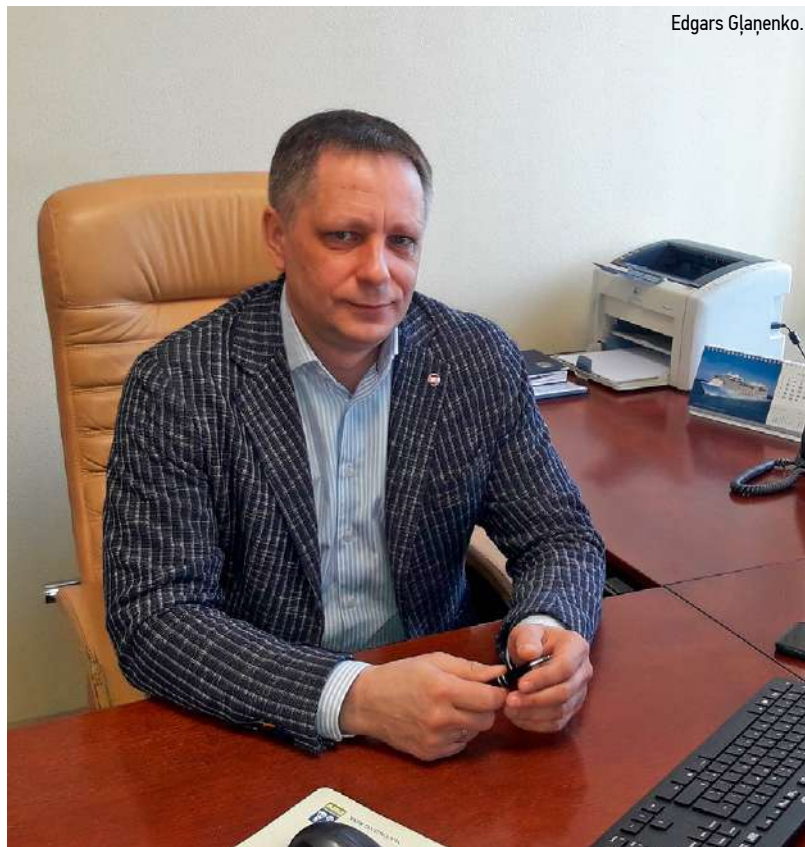
▶▶▶ 29. lpp.

problēmas, superintendentam var zvanīt 24 stundas diennaktī septiņas dienas nedēļā, un problēmas jārisina nekavējoties. Protams, viss atkarīgs no kompānijas – mēdz būt tādas, kurās darba process nav līdz galam sakārtots, un tad tas rada papildu neskaidrības un nevajadzīgu darba apjomu.

Man tehniskā superintendanta darbs patika tieši tādēļ, ka tas ir ļoti dinamisks, bieži komandējumi un nepieciešamība risināt jautājumus jebkurā diennakts laikā un vietā. Strādājot šajā amatā, tika uzsisti pirmie puni un gūts nopietns rūdījums, kā arī veidojās izpratne par to, kas ir darbs krastā un ar ko tas atšķiras no darba jūrā. Taču pagāja neilgs laiks, un mani nelika mierā mūžīgais dzinulis – virzīties kaut kur tālāk,” atzīst Edgars Gļeņenko.

Doma par virzīšanos tālāk un vēlme apgūt kaut ko jaunu aizveda Edgaru uz klasifikācijas sabiedrību “DNV Latvija”, kur tolaik tika meklēti kuģu inspektori. “Nav noslēpums, ka klasifikācijas sabiedrība skaitās prestiža darba vieta, un es nolēmu pieteikties. Sekoja pārrunas, dažādi testi, arī psiholoģiskie, izvērtēšana, un rezultātā es tiku atzīts par piemērotu kuģu inspektora amatam. Tas bija 2007. gads, un manā dzīvē sākās ļoti interesants posms. Vajadzēja daudz mācīties un apgūt jaunas lietas. “DNV” apmācībā ieguldīja milzu līdzekļus. Darbs bija aizraujošs. Ar laiku tiku iesaistīts komunikācijas ar klientiem veidošanā, strādāju arī par klientu menedžeri. Man ir bijusi iespēja strādāt ar dažādu tautību cilvēkiem. Viens no “DNV Latvija” Jūrniecības nodaļas vadītājiem bija grieķis, kad viņš 2011. gadā beidza darbu Latvijā un aizbrauca, man tika piedāvāta iespēja kļūt par Jūrniecības nodaļas vadītāju.

Turpmākajos gados notika “DNV” apvienošanās ar citu klasifikācijas sabiedrību – “Germanischer Lloyds”. Apvienošanās rezultātā Latvijā radās klasifikācijas sabiedrība “DNV GL Latvia”, kurā strādāju par Jūrniecības nodaļas vadītāju. No 2018. gada vadīju arī “DNV GL” Jūrniecības nodaļu Igaunijā. Pavisam šajā kompānijā nostrādāju gandrīz 12



Edgars Gļeņenko.

gadus. Taču tad nāca pārmaiņu laiks, mainījās kompānijas redzējums par daudzām lietām, notika liela štatu samazināšana, un arī man tika piedāvāts darbs ārpus klasifikācijas sabiedrības.

Man pārmaiņu laiks sākās ar darbu kompānijās “RIX Shipmanagement” un “Klip Marine Shipmanagement”, kur pildīju tehniskā superintendanta un kuģu menedžera pienākumus, bet tad man tika piedāvāta iespēja izmēģināt spēkus Latvijas Jūras administrācijā, uzņemoties Kuģu reģistra vadītāja pienākumus,” stāsta E. Gļeņenko.

Pārliecināt var tikai kvalitāte

Kuģu reģistra vadītāja amatā nostrādāts pirmais gads. “Sastrādāties ar Latvijas Jūras administrāciju bija iznācis dažādos manas darba dzīves posmos. Tas vairs nav tehnisks darbs, bet gan darbs ar dokumentiem, ar tiesību aktiem – atkal man kaut kas pavisam jauns. Pirmie mēneši bija iepazīšanās laiks

ar kolēģiem, ar jaunajiem pienākumiem. Līdz šim uz šīm lietām biju skatījies no kuģu īpašnieku viedokļa, tagad pārstāvu Latvijas valsti un Latvijas vārdu. Tā jau ir pavisam cita atbildība. Taču man ļoti paveicies ar kolēģiem Kuģu reģistrā – viņi ir profesionāli, ar lielu pieredzi. Man nekad nav bijis grūti pajautāt, ja ko nezinu vai nesaprotu. Manuprāt, tas ir pareizākais veids, kā noskaidrot un uzzināt. Jaunums man ir arī darba režīms – normēts darba laiks un iespēja pašam savu darbu plānot. Neviens man vairs nezvana desmitos vakarā, kaut gan reizēm šo neplānoto zvanu pat pietrūkst,” atzīst Kuģu reģistra vadītājs.

Par vienu no aktuālākajiem veicamajiem darbiem viņš nosauc Kuģu reģistra pakāpenisku digitalizāciju, tā ir visas Latvijas Jūras administrācijas aktualitāte un kopīgs mērķis.

Pēdējā laikā Latvijas Kuģu reģistrā vērojams kuģu skaita pieaugums, īpaši SOLAS konvencijas kuģu: 2019. gada 1. janvārī zem Latvijas karoga bija reģistrēti 19 SOLAS kuģi, 2020.

DNV GL inspektors kuģa inspekcijas laikā dokā.



DNV inspektors kuģa balasta tvertnes inspekcijā.



gada 1. janvārī 25, 2021. gada 1. janvārī 29, bet jau šā gada martā SOLAS kuģu skaits sasniedza 35. Edgars Gļajenko skaidro, ka, sākot darbu reģistra vadītāja amatā, viņš apzinājies potenciālos klientus, liekot lietā iepriekšējos darba gados iedibinātos kontaktus. Meklējot jaunus klientus, nepārvērtējama nozīme ir komunikācijai, tā noteikti nes augļus. Protams, ļoti svarīga ir kvalitāte, ko piedāvāt potenciālajiem klientiem. "Nepārtraukti jāmeklē ceļš pie jauniem klientiem. Piemēram, Vācijā ir kuģu īpašnieki, kuri gatavi tieši un netieši veidā reklamēt Latvijas

Kuģa mehāniķis Edgars Gļajenko kuģa galvenā dzinēja remonta procesā.



karogu, un tas kaut ko nozīmē, jo vācieši ir ļoti konservatīvi un punktuāli – viņus var pārliecināt tikai pašu pārbaudīta kvalitāte. Latvijas karogam ir laba reputācija, mūsu karogs jau ilgu laiku ir saglabājis vietu Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli *baltaajā* sarakstā. Taču ne jau viss ir tik pozitīvi. Daudzi kuģi ir iekļāti, bet Latvijas bankas nelabprāt nodarbojas ar kuģu kredīvēšanu. Patiesībā bankas ir tās, kuras diktē īpašniekiem, zem kāda karoga reģistrēt kuģus," skaidro E. Gļajenko.

Viņš uzsver, ka svarīgākais klientu piesaistīšanai ir Latvijas karoga popularizēšana un reklamēšana visos iespējamajos veidos, ieskaitot dažādus starptautiskos forumus. "Taču ne mazāk svarīgi ir saprast, ko tad mēs paši īsti gribam, kāda ir mūsu stratēģija. Labi, mēs gribam savā reģistrā aizvien vairāk SOLAS kuģu. Bet cik daudz? Kur mēs redzam sevi pēc pieciem, pēc desmit gadiem? Ļoti nopietns jautājums ir mūsu nodokļu sistēma un ar to saistītā likumdošana. Piemēram, mūsu jūrnieku nodokļi – tie gulstas uz kuģu īpašnieku pleciem. Skaidrs, ka īpašnieki to uzskata par slogu. Tāpat tonnāžas nodoklis un tā maksātāja statusa iegūšana – īpašnieki bieži vien neizprot, kā tas strādā. Izaiņinājums jūrniecībā ir tas, ka mūsu valsts politika dažādos jautājumos bieži mainās – vakar bija tā, bet rīt

jau viss var būt pavisam savādāk. Tas diemžēl ir liels risks biznesam," neslēpj reģistra vadītājs.

Mēs te esam, un mēs varam!

Finansiālais jautājums ir visa pamatā. "Šodien jebkuram transporta veidam ir jāstrādā ar maksimālu ekonomisko izdevīgumu, jo peļņas daļa sarūk aizvien mazāka, augot algām, augot uzturēšanas un citiem izdevumiem. Mainās prasības pret kuģiem – jāsamazina gaisa piesārņojums, ūdens piesārņojums, taču tas viss maksā! Lai normāli strādātu, ir nepieciešams finanšu "spilvens", taču mazajām kompānijām ar diviem vai trim kuģiem šāda "spilvena" parasti nav. Kuģu īpašniekam ir svarīgi, lai kuģi strādā un nes peļņu ar maksimālu atdevi. Atrašanās ostās ir īsa, bet šajā laikā apkalpei jāpaspēj izdarīt ļoti daudz, tādēļ jāminimizē jebkādi kavēkļi un traucējumi. Īpašniekam ir būtiski, lai viņa kuģis būtu zem karoga ar labu, stabilu reputāciju, lai nekas nevar noiet greizi karoga valsts darbības dēļ. Ļoti svarīga ir arī kuģa apkalpes profesionalitāte. Īpašniekam ir jābūt pārliecinātam, ka uz kuģa apkalpi var pilnībā paļauties. Jūrnieki, kas to vēlas, izmanto iespējas, lai ar darbu sevi pierādītu un virzītos uz augšu pa karjeras kāpnēm, bet, protams, ne

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

jau visi, ir arī tādi, kuri mēģina izmantot negodīgus līdzekļus. Latvijā, pateicoties Jūrnieku reģistra vadītājam Jāzepam Spridzānam, šī joma ir sakārtota, pie mums nevar izsprukt cauri ar viltotiem dokumentiem vai neatbilstošām zināšanām. Sliktāka ir situācija Latvijā kuģu remonta jomā. Šajā segmentā vērojama stagnācija, vēl ir, kur augt – gan darba kvalitātes, gan darba tempu ziņā,” uzskata Edgars Glājenko.

Kuģu reģistra vadītājs atzinīgi vērtē Latvijas karoga kuģiem noteiktās stingrās prasības, kuru izpildi uzrauga un vērtē Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcija. “Lai ar mūsu mazo kuģu skaitu jau gandrīz desmit gadus atrastos Parīzes memoranda *baltaajā* sarakstā, ir jāiegulda milzu darbs, nedrīkst pieļaut atkāpes. Vēl nesen bija noteikts, ka zem Latvijas karoga var reģistrēt kuģus, ne vecākus par 23 gadiem. Tagad šī robeža ir pacelta līdz 30 gadiem, galveno uzsvaru liekot uz kuģa stāvokli un atbilstību visām tehniskajām prasībām, un tas ir pareizi. Protams, ir mums arī tādi veterāni kā ledlauzis “Varma”, kuram nu jau 57 gadi, bet, neskatoties uz cienījamo vecumu, varam lepoties ar tā kvalitāti. Jā, šis kuģis joprojām ir labā stāvoklī, tomēr jāatceras, ka kuģu īpašnieki, izvērtējot valstu karogus, pievērš uzmanību arī zem karoga reģistrēto kuģu vecumam. Ir daudz dažādu aspektu, kas jāņem vērā, mēģinot piesaistīt jaunus klientus.”

Runājot par Kuģu reģistru, nedrīkst piemirst arī atpūtas kuģus. Reģistra vadītājs uzsver, ka pandēmijas laikā atpūtas kuģu un buru jahtu tirgus ir kļuvis aktīvāks. “Pagājušajā gadā daudz cilvēku atriezās Latvijā no ārvalstīm, tai skaitā no Skandināvijas, kur nelieli atpūtas kuģi ir ļoti populāri. Latvijai iedzīvotāji, atgriežoties mājās, savas laivas atveda līdzī, te tām jāsakārto dokumenti, lai varētu pierēģistrēt. Darba pietiek.”

Kaut arī situācija jūrniecības nozarē nav vienkārša, Edgars Glājenko ir optimists: “Mūsu karogam ir lielas izaugsmes iespējas. Mums ir svarīgi sevi parādīt – mēs te esam, un mēs varam! Laipni lūgti Latvijas Jūras administrācijā!” ■

Sarma Kočāne

Cilvēks nevar strādāt tikai naudas dēļ

Lai gan Aleksandrs Miņins saka, ka viņu nevar uzskatīt par jūrnieku dinastijas turpinātāju, īsta patiesība tā nav, jo viņa vectēvs ir bijis jūrnieks, un tas liecina, ka Aleksandram tomēr ir jūrnieka nervs. Ne velti mēdz teikt, ka mazbērni vairāk līdzinās saviem vecvecākiem. “Atšķirībā no vectēva, kurš bija kuģa mehāniķis, es izvējos kuģa vadītāja amatu, jo, godīgi sakot, mehāniķa darbs mani nekad nav saistījis. Lai gan daudzas tehniskas lietas protu, tās man padodas un ikdienas pienākumos tagad nereti ir jādara arī mehāniķa darbs, man tas tomēr nepatīk.”

Jāteic, ka Aleksandra ceļš uz jūru bija visai tradicionāls. Pabeidzis 19. vidusskolu Bolderājā, Aleksandrs iestājās Jūras akadēmijas Rīgas jūrskolā, kas turpat kaimiņos vien bija. Lai gan, skolu beidzot, viņam nebija tās labākās sekmes, tomēr viss risinājās labvēlīgi, Aleksandrs varēja sākt mācības jūrskolā un apgūt izvēlēto kuģa vadītāja profesiju. Mācīties jūrskolā bija pavisam cita lieta, te sekmes bija tik labas, ka, beidzot jūrskolu, Aleksandrs saņēma atzinības rakstu par labām un teicamām sekmēm.

Topošo jūrnieku pirmais klupšanas akmeņi parasti ir pirmā jūras prakse, bet arī šajā ziņā Aleksandram paveicās, jo vectēvs, izmantojot savus vecos sakarus, iekārtoja mazdēlu praksē uz kompānijas “Interorient” tankkuģa, savukārt mazdēls viņu nepieņēla un savu pirmo praksi nostrādāja godam, jo interesēja darbs uz kuģa, un arī pats kuģis bija jauns un moderns. Arī pēc 3. kursa Aleksandrs praksē devās uz to pašu kuģi, bet nu jau par matrozi un uz sešiem mēnešiem.

Profesionalitāti pārbauda praksē

Kad pirmais profesionālās izglītības līmenis ir sasniegts, cilvēks parasti stāv jaunas izvēles priekšā. “Tas bija pirms gadiem desmit, pēc jūrskolas beigšanas sāku strādāt kompānijā

“Interorient” par matrozi, iestājos neklātienē “Novikontas” Jūras koledžā un mēģināju savienot darbu ar mācībām. Jāatzīstas, ka vēl joprojām skaitos šis koledžas students un ik pa laikam izpildu kādu uzdevumu, bet tikai pa laikam,” saka Aleksandrs. “Tolaik gāju reisos apmēram uz sešiem septiņiem mēnešiem, un tas mani pat ļoti apmierināja, īpaši jau tāpēc, ka nopelnītā nauda jūrā neiztērējās. Viss mainījās, kad satiku savu nākamo sievu, jo tad vairs nederēja tik gari reisi, tāpēc sāku meklēt citas iespējas. Sēdējām abi un spriedām, kur un ko darīt tālāk, bet, kā jau tas nereti gadās, risinājums atnāca pats. Kāds paziņa uzrakstīja, vai es nevēlētos pastrādāt Holandē uz baržām, kur kontrakta ilgums bija sešas nedēļas.”

Jaunajai ģimenei tas, protams, bija pieņemami, un Aleksandrs sāka strādāt Holandē uz baržas par matrozi. Tā bija pavisam cita darba specifika un, kā saka Aleksandrs, tur visu vajadzēja mācīties pa jaunam. “Neviens izglītības un kursu papīrs, ko biju ieguvis Latvijā, Holandē nederēja, bet tas bija pamats, uz kura man izdeva Holandes papīrus. Apmēram divus gadus nostrādāju “Jervell” kompānijā, kur pakāpos arī pa karjeras kāpnēm, nokārtoju eksāmenu un ieguvi matroža kvalifikāciju. Tur nav teorētisko zināšanu pārbaudes, bet eksāmenu kārto, strādājot reālu darbu uz reāla kuģa, un tieši darba

procesā tiek vērtētas profesionālās zināšanas, jo par svarīgāko tiek uzskatītas praktiskās iemaņas. Vēlāk jau atradu darbu citā kompānijā, neizmantojot kruinga pakalpojumus un slēdzot kontraktu tieši ar pašu kuģa īpašnieku. Tur nostrādāju apmēram divus gadus un ieguvu stūrmaņa kvalifikāciju. Holandes palīgflotē kapteinis pats vada kuģi, bet stūrmani, lai cik dīvaini tas izklausās, var pielīdzināt bocmanim. Stūrmanis ir kapteiņa labā roka, un viņam ir jāprot viss, ko vien kapteinis liek darīt: gan stūrēt, ja vajag, gan pastrādāt mašīntelpā, ja tas nepieciešams. Šeit nav tādas sistēmas kā uz tirdzniecības flotes kuģiem, kur kuģa vadītājs pilda tikai savus tiešos darbus.

Holandē nevajag apgūt teorētiskās zināšanas, lai palīgflotē iegūtu stūrmaņa kvalifikāciju, bet ir jābūt noteiktam prakses dienu skaitam uz kuģa: iesākumā tu esi mazais matrozis, tad kļūsti lielāks matrozis un pēc tam jau vari kļūt par stūrmani. Tagad atalgojuma ziņā esmu atradis labāku darbu pie Luksemburgas kuģu īpašnieka, kuram pieder trīsdesmit septiņas baržas."

Sociālajām garantijām ir liela loma

Jautāts, kā ir ar viņa ambīcijām par darbu lielajā tirdzniecības flotē, Aleksandrs ilgi nedomājams atbild, ka pašlaik darbs palīgflotē uz bunkurētājukuģa viņu apmierina, un tam par labu runā vairāki faktori. Vispirms tas ir piemērotais darba grafiks: divas nedēļas strādā, divas nedēļas krastā pie ģimenes. Otrkārt, alga tiek maksāta gan tad, kad strādā, gan arī tad, kad atrodas krastā. "Ja tā parēķina, tad trešais stūrmanis uz tirdzniecības kuģa saņem aptuveni četrus tūkstošus dolāru mēnesī, bet šie četri tūkstoši ir jādala ar divi, jo krasta mēnešos jūrniece algu nesaņem, piedevām viņam ir jāmaksā nodokļi, jāmaksā par kursiem, bet es saņemmu divtūkstošus trīs simt dolāru mēnesī, kaut mēnesī strādāju tikai divas nedēļas. Ja man būtu tāda vajadzība, es varētu strādāt arī pilnu mēnesi, saņemot par to otru divtūkstošus trīs simt dolārus, plus kuģu īpašnieks par mani maksā Luksemburgas likumos paredzētos nodokļus. Lai gan šie nodokļi nav

Aleksandrs Miņins.



visai lieli, labums ir tāds, ka iemaksas no nodokļiem tiek novirzītas pensiju fondā un Latvijā nodokļi man vairs nav jāmaksā. Visi sociālie palastu un sociālās garantijas arī nāk no Luksemburgas, jo par mani tur tiek maksāti nodokļi, tāpēc esmu sociāli aizsargāts atšķirībā, teiksim, no tirdzniecības flotes jūrnikiem, kuri pēc kontrakta beigām, esot krastā un, piemēram, saskaroties ar veselības problēmām, sociālajā ziņā nav īpaši aizsargāti. Man savukārt ir beztermiņa kontrakts, un tas nozīmē, ka ir sociālās garantijas arī tad, kad esmu krastā, un, ja gadās saslimt, tad tiek apmaksāta slimības lapa. Bet darbs ir smags un grūts, ir jāstrādā nopietni, un kuģu īpašnieks, protams, vienmēr skatās, kur var ietaupīt, un, kā jau tas lielākoties notiek, parasti mēģina ietaupīt uz darba algu rēķina."

Jūrnieceība ir internacionāla nozare, un arī palīgflote šajā ziņā nav izņēmums. Uz Aleksandra kuģa viņi ir divi stūrmaņi no Latvijas, kuģa kapteinis ir beļģis. bet matrozis no Rumānijas. Vispār Holandē uz palīgflotes kuģiem visvairāk strādā poļi, čehi un rumāņi, ir arī, protams, dāņi un paši holandieši. Kad sarunā atgriežamies pie izglītības un tālāko perspektīvu jautājuma, Aleksandrs atzīst, ka ir dziļās pārdomās, jo īsti nevar saprast, kādu lēmumu pieņemt. Viņam

ir divdesmit deviņi gadi, vairāk nekā desmit gadus viņš ir nostrādājis Holandē uz palīgflotes kuģiem, labi apguvis profesiju, iepazinis cilvēkus, un tagad vairs nav īsti pārliecināts, ka "Novikontas" diploms ir tieši tas, kas viņam nepieciešams. "Būšu godīgs, domājot par šodienas vajadzībām, "Novikontas" koledža iegūtā izglītība man īsti neko nedos un manā dzīvē nemainīs, varbūt vienīgi par nākotni domājot, ja vēlēšos strādāt tirdzniecības flotē. Bet varbūt tirdzniecības flotē nemaz vairs nevēlēšos strādāt. Otrs variants ir apgūt vācu vai holandiešu valodu, jo tieši šo valodu zināšana pavērtu jaunas iespējas, tad varētu nokārtot eksāmenu Vācijā, Beļģijā vai Holandē un iegūt kapteiņa licenci uz baržām. Tieši šis man šķiet daudz pieņemamāks variants, tāpēc esmu sācis mācīties holandiešu valodu un to zinu sarunu valodas līmenī. Valda uzskats, ka jūrnieceībā pietiek ar angļu valodas zināšanu. Protams, bez angļu valodas nevar iztikt, bet es gan teiktu, ka tajā jūrnieceības jomā, kurā strādāju, ļoti lielas iespējas paver tieši vācu valodas zināšana."

Aleksandrs strādā uz bunkurētājukuģa, kas Roterdamas, Amsterdamas un Antverpenes ostās piegādā kuģiem degvielu. Lai gan šos kuģus uzskata par palīgflotes kuģiem, reizēm gadās, ka tie ir krietni lielāki

▶▶▶ 33. lpp.

nekā kuģi, kuriem tiek piegādāta degviela. Protams, arī Covid-19 pandēmija ir ienesusi savas korekcijas ikdienas darbā, kam ir savi plusi un arī mīnusi. Tā kā maksimāli ir jāizvairās no tiešiem kontaktiem, ir vieglāk nokārtot visas formalitātes, kas saistītas ar kravas pieņemšanu un nodošanu, un to varētu uzskatīt par ieguvumu. Savukārt pārvietošanās un lidojumu ierobežojumi, protams, sagādā daudz neērtību, ne vienmēr bez problēmām var nokļūt darbā vai atgriezties mājās. Aleksandrs stāsta, ka pagājušajā pavasarī uz diviem mēnešiem iesprūdis Holandē un nav varējis atgriezties mājās, bet darba devējs šos divus mēnešus devis darbu, par ko maksāta dubulta alga, tāpēc par to īsti nevarot sūdzēties. Bet divi mēneši ir nieks, ja salīdzina, ka citi jūrnieki vairāk nekā gadu nevar atgriezties mājās, piemēram, Aleksandra tēvocis, kurš arī ir jūrnieks, nav varējis norakstīties krastā vienpadsmit mēnešus.

Aleksandrs ir cieši nolēmis iestāties Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībā, jo ir pārliecināts, ka jūrniekiem arodbiedrības aizmugure lieti noder. Tā kā jūrnieka darbs ir starptautisks, tad ir labi, ja viņu kāds pārstāv, aizstāv jūrnieka tiesības un grūtā brīdī arī atbalsta. Tā ir tāda aizmugures un drošības sajūta, kas ir ļoti svarīga. Jautāts, kas viņa darbā ir pats grūtākais, Aleksandrs saka, ka visgrūtāk esot doties prom no mājām. "Katru reizi, kad braucu prom, mani pārņem tāds iekšējs uztraukums, un vienmēr pie sevis domāju, vai tikai nevajadzētu meklēt citu darbu. Zinu, ka viss būs labi, darbs patīk, kolēģi ir labi, un tomēr ir kāda iekšēja pretestība, kas pati no sevis pāriet otrajā darba dienā. Laikam jau tāda ir jūrnieku būtība, ka viņi bez jūras ilgi iztikt nevar, bet atgriešanās mājās ir svētki."

Ir taisnība, ka katrs dzīvē iet savu ceļu un izdara savas izvēles. Aleksandrs ir pārliecināts, ka jaunieši nemaz nav jāpārliecina izvēlēties jūrnieka profesiju, jo visi nevar kļūt par jūrniekiem. "Diezin vai cilvēks var strādāt tikai naudas dēļ. Ja viņam šī profesija, tāpat kā jebkura cita, nav pie sirds, tad var maksāt kādu algu vien vēlas, viņš tik un tā to nedarīs. Nauda nekādā ziņā



nav motivācija, ir vajadzīga iekšēja pārliecība, un tie, kas gribēs, savu ceļu uz jūru atradīs. Ja runājam par Latvijas jūrniekiem, viņi visu savu nopelnīto naudu atved uz Latviju un tērē tieši šeit, bet sociālajā ziņā tomēr ir neaizsargāti. Patiesību sakot, jūrnieku neaizsargātība ir daudz plašāka problēma, jo kuģu īpašnieki savu biznesu būtībā balsta uz jūrnieku darbu, par ko īsti godīgi nevēlas samaksāt, jo grib ekonomēt. Ne īpaši labi sakārtotais jūrnieku darba tirgus, jūrnieku tiesību pārkāpumi un bieži vien sociālā neaizsargātība, ļoti iespējams, arī ir viens no iemesliem, kāpēc jaunieši neizvēlas jūrnieka profesiju. Piemēram, ja kuģa īpašnieks taupa uz bijušu rēķina un tāpēc slēdz kontraktus uz sešiem mēnešiem, kā pārliecināt

jauno cilvēku, ka tas ir okei? Tāpēc gribu novēlēt visai jūrniecības sabiedrībai, lai jūrniekus tomēr vairāk atbalsta un novērtē viņu darbu, un tie kuģu īpašnieki, kuriem pieder miljoni, tomēr padomā, kā viņi tos ieguvuši. Pateicoties jūrnieku darbam, tāpēc arī attieksmei vajadzētu būt adekvātai, kas rezultētos godīgos, īsākos kontraktos un labākās sociālajās garantijās. Tas būtu pareizākais ieguldījums kuģošanas nākotnē, jo šodienas situācija ir tāda, ka daudzi jaunie speciālisti – otrie, trešie kapteiņa palīgi – iet projām no darba jūrā, jo viņus neapmierina kuģu īpašnieku attieksme, darba noteikumi un nepietiekamās sociālās garantijas."

Uzklausīja Anita Freiberga

Ceļš uz emisiju nulles līmeni nav tik viegls un ātrs

Viens no sensitīvajiem jautājumiem, kas ik gadus kļūst arvien aktuālāks, ir vides aizsardzība. Arī kuģošanas bizness ir pakļauts tām prasībām, kas definētas kā siltumnīcas efekta samazināšana, piemēram, tīra degviela, vidi saudzējoši visdažādākie kuģu tīrīšanas līdzekļi, balasta ūdens standarti. Starptautiskie jūras pārvadājumi nodrošina astoņdesmit līdz deviņdesmit procentus pasaules tirdzniecības un ar savu darbību rada aptuveni 2% no pasaules emisijām. Kuģošanas nozare pēdējo gadu laikā ir daudz darījusi, lai samazinātu izmešus, tomēr pastāv viedoklis, ka jūrniecība tomēr ir iepakusī jauno tehnoloģiju ieviešanā, tāpēc ceļš uz nulles emisiju līmeni nav tik viegls un ātrs, kā varētu vēlēties.

Tādas valstis kā Grieķija, Japāna, Libērija, Malta, Nigērija, Singapūra un Šveice, kā arī kuģošanas nozares profesionālās organizācijas un kuģošanas kompānijas 2021. gada 10. martā iesniedza IMO priekšlikumu izveidot fondu zaļās enerģijas pētījumiem, lai kuģošanas nozarei līdz 2030. gadam atbilstoši izvirzītajām prasībām sekmīgi izdotos samazināt kuģu radītās emisijas, tādējādi paātrinot jūras transporta dekarbonizāciju. Nozares iesniegto dokumentu, ko paredzēts izskatīt IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sanāksmē 2021. gada jūnijā, atbalsta arī tādas profesionālās asociācijas kā BIMCO, Kruīza līniju starptautiskā asociācija (CLIA), IMCA, INTERCARGO, INTERFERRY, ICS, INTERTANKO, IPTA un Pasaules kuģniecības padome (WSC). Kuģošanas nozare tāpat ir piekritusi, ka IMO uzraudzīs pētījuma programmas finansējuma izlietojumu.

Jau divus gadus notikušas diskusijas par īpaša fonda izveidi un tā administrēšanu, un tagad pati nozare aicina rīkoties. Paredzams, ka kuģošanas kompānijas šajā fondā kā obligātas iemaksas ieskaitīs 2 ASV dolārus no kuģu degvielas tonnās, un šo finansējumu novirzītu pētījumiem. Nozare ar IMO jau konceptuāli vienojusies, ka zaļās enerģijas pētījumiem novirzīto finansējumu, kas varētu būt aptuveni piecu miljardu dolāru apjomā, lai izstrādātu risinājumus jūras transportam, kas ļaus modernizēt jūrniecības tehnoloģijas, samazinot CO2 izmešus

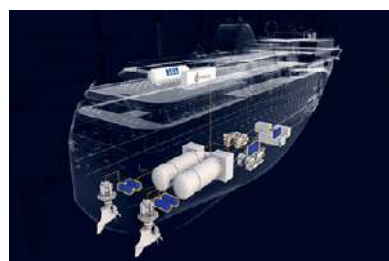
un ļaujot sasniegt nulles emisiju līmeni, izmantos īpaši izveidotā "International Maritime Research and Development Board" (IMRB).

Aicina strādāt pie "nākotnes degvielas"

Starptautiskās kuģošanas un tirdzniecības organizācijas, domājot par jūras degvielas nākotni, aicina Eiropas Savienību veicināt udeņraža degvielas attīstību, lai kuģošanas nozare iespējami ātrāk varētu sasniegt izvirzīto dekarbonizācijas mērķi. Nozares līderi pauž viedokli, ka pirmajiem kuģiem ar nulles emisijām pasaules tirdzniecības flotē vajadzētu ienākt jau līdz 2030. gadam, un kā nākotnes degviela tiek minēts zaļais udeņradis un amonjaks.

Tā kā ES ir viena no lielākajiem pasaules tirdzniecības mezgļiem, tirdzniecības un kuģošanas grupu koalīcija aicina par prioritāti noteikt tieši zaļā udeņraža un amonjaka ieviešanu kuģošanas biznesā, un darbs pie šo degvielas veidu izstrādes varētu iekļauties ES "Full EU Maritime" iniciētajā projektā, kura mērķis ir panākt tīras un ilgtspējīgas jūras enerģijas ražošanu.

"Balstoties uz neatkarīgiem pētījumiem un ņemot vērā uzkrātās ziņāšanas, uzskatām, ka degviela uz udeņraža bāzes būs nākotnes kuģošanas degviela," teikts projekta atbalstītāju paziņojumā.



Tāpat arvien vairāk tiek runāts par nepieciešamību ieviest globālo oglekļa nodevu, lai veicinātu tīras degvielas ieviešanu, taču šīs idejas iniciatori atzīst, ka diskusijas ar IMO vēl joprojām ir agrīnā stadijā.

Eiropas Komisijas pārstāvis paziņojis, ka tiek vērtēti dažādi turpmākās attīstības varianti, kā arī par projekta "Full EU Maritime" tālāko virzību vēl ir jāpieņem politiska izšķiršanās, jo pagaidām lielākais pretarguments ir izmaksas. Zaļais udeņradis, kas tiktu iegūts elektrolīzes ceļā, izmantojot atjaunojamo enerģiju, protams, ir no emisijām brīvs, bet tas ir dārgs un mazāk blīvs nekā citas degvielas, kas nozīmē, ka tā uzglabāšanai būs nepieciešama lielāka kuģa degvielas uzglabāšanas jauda. Pētījums "Ceļš līdz nullei", kas tika attīstīts kā bezpeļņas projekts, parādīja, ka, lai nodrošinātu kuģošanas nozares dekarbonizācijas atbilstību Parīzes klimata nolīguma izvirzītajiem mērķiem, nulles emisiju degvielai līdz 2030. gadam ir jāveido apmēram 5% no starptautiskās kuģošanas enerģijas kopējā apjoma. ■

Joprojām nevar atrisināt krīzi

Joprojām turpinās ekonomiskais karš starp Austrāliju un Ķīnu, kas sākās jau 2020. gadā, un neviens pašlaik nevar atbildēt, kad šī konfliktsituācija varētu atrisināties. Aprīlī vairāk nekā 80 kuģu,



kuros iekrautas Austrālijas ogles, un vairāk nekā 1500 jūrnieru atradās dīkstāvē Ķīnas ūdeņos un ostās. 2020. gadā Pekina neoficiāli aizliedza importu no Austrālijas, un tiek ziņots, kas tas ir bijis atbildes solis Kanberas aicinājumam starptautiskā līmenī pārbaudīt koronavīrusa pandēmijas izcelsmi, par izcelsmes vietu turot aizdomās Ķīnu.

Drīz būs gads, kopš uz Ķīnā iesprūdušajiem kuģiem nav iespējams veikt apkalpju maiņu, kā oficiālo versiju minot Covid-19 ierobežošanu. Pasaulē lielākais Panamas kuģu reģistrs aicinājis jautājuma risināšanā iesaistīties IMO un lūdzis IMO ģenerālsēkretāru K. Limu kļūt par sarunu starpnieku, lai palīdzētu jūrnieriem un kuģu īpašniekiem.



"Mēs vēlamies panākt saprātīgu lēmumu, kas ļautu pozitīvi atrisināt radušos situāciju," viedokli puda Panamas jūrlietu ministrs A. N. Arauzs. "IMO diplomātiskās pilnvaras varētu palīdzēt rast saprātīgu to, ka politisku un komerciālu nesaskaņu dēļ nedrīkst pārkāpt jūrnieru tiesību un cilvēku labklājības standartus."

ILO jau nākusi klajā ar paziņojumu, ka MLC konvencija nosaka, ka komerciālajā strīdā vai cita veida nesaskaņās nedrīkst būt iesaistītas kuģu apkalpes, kā arī nedrīkst aizkavēt jūrnieru atgriešanos mājās, ja beidzies darba līgums, un paturēt viņus uz kuģa pret pašu gribu. ■

Kruīza kompānijas plāno atsākt darbību



Pasaules kruīza nozare veic visus nepieciešamos sagatavošanās darbus, lai 2021. gada pavasarī atsāktu darbību populārākajos kruīza maršrutos. Piecas kruīza līnijas, tai skaitā ASV bāzētie zīmoli, jau paziņojušas par savām vasaras programmām, plānojot ceļojumus Karību jūras reģionā, Malaizijā un Lielbritānijā. Kruīza nozare lielas cerības liek uz Covid-19 vakcīnām, kas, piemēram, ASV visiem pieaugušajiem būs pieejamas no 2021. gada maija. Tieši tāpēc daudzas Karību jūras valstis ir optimistiski noskaņotas par ceļošanas iespējām, kas ļautu atdzīvīnāt pamirošo kruīza nozari. Piemēram, "Royal Caribbean Group" cer apiet ASV regulatorus un jūnijā atsākt darbību no Bahamu salām ar diviem šīs kompānijas zīmoliem – "Royal Caribbean International" un "Celebrity Cruises", kas būs pirmās lielās līnijas, kuras atsāks Ziemeļamerikas kruīzus, bet mēnesi vēlāk pievienosies arī "Genting Crystal Cruises".

Paredzams, ka pieprasījums pēc šiem kruīziem būs ļoti liels, par ko liecina tas, ka pēc rezervāciju izsludināšanas uz Bahamu salu kruīziem, kuru sākumam vajadzētu būt jūlijā, pirmajās 24 stundās rezervāciju veica četri tūkstoši ceļotāju, kas ir vairāk nekā 25% no 16 reisu kopējās pieejamības. Daudzi no ceļotājiem plāno kruīzā uz kuģa pavadīt 42 dienas.

"Protams, visa pamatā ir veiksmīga cilvēku vakcinēšana un imunitātes iegūšana, tāpēc mēs uzskatām, ka vakcinēts kruīza pasažieris būs mūsu prioritāte," viedokli pauž "Royal Caribbean" prezidents un

izpilddirektors Maikls Beilijs. "Esmu pārliecināts, ka šī prasība pēc laika būs nenovēršama realitāte."

Lielbritānijas kruīza programmas ir saistītas ar Vidusjūras ceļojumiem, ko Lielbritānijā reģistrētas kruīza kompānijas plāno uzsākt maijā, protams, sagaidot apstiprinājumu no valdības. Lai gan sīkāka informācija vēl nav publiskota, neoficiāli izskan, ka Lielbritānijas iedzīvotāji varēs doties nelielos, nedēļu garos ceļojumos gar Lielbritānijas krastiem, iegriežoties Apvienotās Karalistes ostās.

Kruīza nozares analītiķi piesardzīgi komentē situāciju un nozares centienus atjaunot biznesu un domā, ka šie pirmie mēģinājumi būs sākums un citas kruīza līnijas jau plānos doties arī ārpus Karību jūras reģiona, jo arī citi ASV štati sāk atvieglot ar Covid-19 saistītos ierobežojumus, un tas ir ļāvis pirmajam atdzīvoties upju kruīzam. Tomēr analītiķi neprognozē ātru kruīza nozares atveseļošanos, vispirms jau tāpēc, ka situācija ar masveida vakcinēšanu nevirzās uz priekšu tik ātri, kā bija cerēts, tāpēc labākas izredzes varētu saistīt vien ar 2023. gadu.

Sākot no 2021. gada pavasara, būs vajadzīgs apmēram gads, lai lēnām atgrieztos tirgū, bet šā gada 1. ceturksnī plānots izmantots mazāk par 10% no kruīzu jaudas. Tāpat nozares pētnieki ir pārliecināti, ka pieļaujama kruīza kuģu piepildījums nebūs pietiekams, lai apmierinātu pieprasījumu. Sākotnēji piedāvājums būs ierobežots, tomēr tas iepriecina, jo rezervācijas dos stimulu jaunai asinsritei. ■



Kas notiek kuģu jaunbūvēs?

Kuģubūves kompānijas atzīst, ka aptuveni 50% pasūtījumu ir kruīza kuģi, 20% tirdzniecības flotes kuģi, bet pārējo pasūtījumu portfeli veido mazāki kuģi un palīgflote. Tiek prognozēts, ka *ro-pax* prāmju un ekspedīcijas kuģu pasūtījumi nākamajos gados varētu pieaugt, bet parasti šo jaunbūvju projekti veido apmēram 30% no pasūtījumiem.

Tāpat kuģubūves rūpnīcas izsaka cerību, ka netiks iesaldēti tie kruīza kuģu pasūtījumi, kas tika veikti iepriekšējos gados, tomēr kopumā kruīza kuģu būvei būs nepieciešams ilgāks atkopšanās laiks, tāpat jāņem vērā, ka jaunbūvējamajiem kruīza kuģiem vajadzēs veikt modernizāciju un dažādus tehniskus uzlabojumus, lai tie atbilstu jaunajiem, daudz stingrākajiem drošības noteikumiem un garantētu pasažieru drošību.

Reālā situācija liecina, ka pandēmija ir stipri ietekmējusi kuģubūves biznesu, diktējot pakalpojumu pilnīgošanu trijos virzienos.

Pirmais – paplašināt pakalpojumu klāstu. Kuģubūves kompānijas cenšas piedāvāt klientiem plašāku pakalpojumu portfeli, lai pasūtītājs varētu saņemt vajadzīgos pakalpojumus vienuviet, piemēram, interjera izstrādi. Otrs obligāts nosacījums ir izmaksas. Kuģu būvētāji cenšas samazināt izmaksas, kā bonusu piedāvājot, teiksim, digitālus risinājumus. Trešā komponente, kuru respektē kuģu būvētāji, ir kuģu aprīkojuma risinājumi, kas ļauj celt veselības drošības standartus uz kuģiem, piemēram, modernas gaisa attīrīšanas iekārtas, kas savu efektivitāti pierādījušas gan pret koronavīrusu, gan arī citu vīrusu izplatību. Kuģubūves kompānijas “Almaco” vadība uzsver, ka jauni sanitārās drošības risinājumi būs ieguvums ilgtermiņā, domājot gan par apkalpes, gan pasažieru drošību. Veicot kuģu pasūtījumus, lielākais uzsvars tiek likts uz digitālajiem risinājumiem, kas ļautu nodrošināt kuģa ilgtspējīgu ekspluatāciju.■

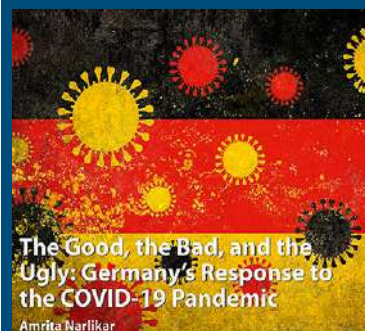
Vācijas jūrniecības nozarē pieaug spriedze

Vācijas valdības ikgadējā jūrniecības ziņojumā teikts, ka 2020. gadā Vācijas jūrniecības nozare saskarās ar lielām problēmām, ko radīja Covid-19 pandēmija, pieaugoša konkurence jūras pārvadājumu un ostu sektorā, kā arī CO2 emisiju samazināšanas politika.

“Tagad, kad kuģošanas nozari smagi skar Covid-19 pandēmija, mums uz šo krīzi vajadzētu palūkoties no pozitīvās puses un uztvert to kā jaunu iespēju sākumu, jo jūrniecības nozarei nākotnē noteikti ir izaugsmes iespējas,” teikts valdības ziņojumā.

Ziņojumā norādīts, ka pieņemts lēmums līdz 2023. vai pat 2024. gadam atlikt ilgtermiņa ieguldījumus, piemēram, jaunu kruīza kuģu pasūtījumus.

Saskaņā ar ziņojumu trešdaļa pasaules konteinerkuģu flotes pieder Vācijas kuģošanas kompānijām, tāpēc kā liels izaicinājums nākamajos gados tiek minēta videi draudzīgu jūrniecības tehnoloģiju izstrāde un ieviešana, lai nodrošinātu tīru kuģošanu, un Vācijas mērķis ir līdz 2030. gadam CO2 emisijas samazināt par 55%, kas saskaņā ar ES un IMO izvirzītajiem uzstādījumiem.



Vācijas valdība no Covid-19 seku mazināšanai paredzētās ES atbalsta paketes atvēlējusi 1,19 miljardus dolāru pētniecībai, kas ļautu Vācijas tirdzniecības flotei pāriet uz *zaļo* degvielu vai citu alternatīvu degvielu izmantošanu.

Ziņojumā konstatēts, ka, lai Vācija varētu “vienlīdzīgi konkurēt” pasaules tirdzniecībā, galvenā nozīme ir tās kuģniecībai, kuģubūves iespējām un augstas veiktspējas ostām.■

Jūrniecības ziņas

Kuģu īpašnieki joprojām ir jūras apdrošināšanas izmaksu pieauguma ķīlnieki

Eksperti ir pārliecināti, ka kuģu ekspluatācijas izmaksas turpinās pieaugt, un to apstiprina arī apdrošināšanas tirgus situācija, kas cietusi Covid-19 pandēmijas dēļ. Apdrošināšanas tirgus sarežģīto situāciju savā ziņojumā atklāj "P&I", īpaši uzsverot izmaksas, kas apdrošināšanas biznesam 2020. gadā radās pandēmijas izraisīto problēmu dēļ.

Pasaules ostas un termināļi plāno tirgus aktivitātes pieaugumu

Pēc Covid-19 pandēmijas izraisītās ekonomikas lejupslīdes mazināšanās "M&A" aktivitāte ostu nozarē ir pieaugusi. Analītiķi ziņo, ka kopumā ostu uzņēmēji ir spējuši atgūties un nostiprināt savus biznesa rādītājus. Tai pašā laikā ostu biznesam jāsaprot, ka nākotnes izredzes vistiešākajā veidā būs saistītas ar ostu modernizāciju, digitalizāciju un pakalpojumu kvalitātes uzlabošanu.

Konteinerkravu pārvadātāji berzē rokas

Konteinerkravu pārvadājumu nozarē 2020. gads ir bijis viens no finansiāli veiksmīgākajiem, vairākamam lielo konteinerpārvadātāju finansiālie rādītāji pēc ilgāka laika uzkāpa virs WACC peļņas līmeņa. Veiksmīgie 2020. gada rādītāji ļauj šim biznesa sektoram ar optimismu raudzīties arī uz 2021. gadu. Tā, piemēram, "Hapag-Lloyd" 2020. gada pārskata ziņojumā teikts, ka kompānijas peļņa pieaugusi par aptuveni 2,7 miljardiem eiro, galvenokārt pateicoties izmaksu ietaupījumam vairāk nekā 450 miljonu eiro apmērā, zemākām bunkuru cenām un labākām frakts likmēm. Kompānijai izdevies arī 2020. gadā samaksāt parādus aptuveni 1,2 miljardu dolāru apmērā, tāpēc tā ar optimismu raugās

nākotnē un cer, ka 2021. gadā rādītāji būs vēl labāki.

"2021. gadā starptautiskajā kravu pārvadājumu tirgū turpinās dominēt globālās pandēmijas diktētie spēles noteikumi, tāpēc piegādes ķēdes, iespējams, sāks atgūties tikai gada otrajā pusē. Tomēr, pateicoties pieaugošajam pieprasījumam pēc patēriņa precēm, finanšu gads ir iesācies pozitīvi," savu viedokli pauž "Hapag-Lloyd" prezidents Rolfs Habens Jensens.

"Gazpromneft" kāpina kuģu degvielas pārdošanu

"Gazpromneft Marine Bunker" 2020. gadā palielināja MARPOL standartiem atbilstošas kuģu degvielas pārdošanu aptuveni 3,5 reizes.

"MARPOL prasība par sēra saturu kuģu degvielā zem 0,5%, kas stājās spēkā 2020. gada sākumā, mainīja visu kuģošanas nozares degvielas tirgus ainu. "Gazpromneft Marine Bunker" jau laikus sāka gatavoties jaunajiem standartiem, ieguldot prāvus līdzekļus Omskas naftas pārstrādes rūpnīcas naftas pārstrādes procesa modernizācijā, kas tagad mums ļauj apmierināt pieaugošo tirgus pieprasījumu pēc ekoloģiski draudzīgas kuģu degvielas, kas atbilst augstajiem vides standartiem," sacīja "Gazpromneft Marine Bunker" izpilddirektors Aleksejs Medvedevs.

Pirmais Krievijā būvētais SDG bunkurēšanas kuģis "Dmitrijs Mendeļevs", kas nosaukts par godu izcilajam krievu zinātniekam, degvielas piegādes tirgū sāka strādāt 2020. gada decembrī un ar ekoloģiski tīru degvielu apgādās Baltijas jūras ostas, tai skaitā Sanktpēterburgu, Ustjugu un Primorsku, bet otro bunkurēšanas kuģi paredzēts nodot ekspluatācijā 2021. gada otrajā pusē.

Kas iegūs IMO balvu?

IMO ik gadus pasniedz balvu par drosmi ārkārtas situācijās, un arī šogad tiek meklēts pretendents 2021.

gada balvai par drosmi, kas izrādīta kādā īpaši sarežģītā situācijā no 2020. gada 1. marta līdz 2021. gada 28. februārim.

Virtuāla kūka 200. dzimšanas dienā

2021. gada martā ar virtuālu kūku un kafijas tasi tika atzīmēta Jūrnieku hospitāļu biedrības (*Seafarers Hospital Society*, SHS) 200. dzimšanas diena. Biedrību nodibināja 1821. gadā, kad, atgriezušies no Napoleona kara, Londonas ielās bez medicīniskās palīdzības mira tirdzniecības flotes jūrnieki. Tolaik jaundibinātā biedrība Temzas upē noenkurotos kuģos sniedza viņiem pirmo palīdzību.

Arī tagad SHS turpina atbalstīt jūrniekus grūtos brīžos, piešķirot dažāda veida stipendijas un apmaksājot veselības aprūpi. 2020. gadā SHS labdarības mērķiem novirzīja vairāk nekā 250 tūkstošus eiro.

Pieaug tirdzniecības flotes kuģu izmēri

Saskaņā ar "Clarkson Research" datiem 2021. gada sākumā pasaules tirdzniecības flotē 100 tūkstošu kuģu vidējais izmērs ir 21 355 DWT un vidējais vecums 21,7 gadi. Āzijas kuģu īpašniekiem pieder 46% pasaules tirdzniecības flotes, bet Eiropas kuģu īpašnieki pārvalda 30%. Pēdējo 15 gadu laikā kuģu vidējais izmērs ir pieaudzis aptuveni par 57%. Tiek lēsts, ka pasaules kuģniecības vērtība pārsniedz 14 triljonus ASV dolāru.

Klimata pārmaiņas ietekmē Arktiku

Klimata pārmaiņas paver plašākas darbības iespējas polārajos apgabalos, bet nedrīkst aizmirst, ka kuģi, kas darbojas Arktikā un Antarktīdas reģionā, ir pakļauti daudzdiem riskiem, kas savukārt rada apdraudējumu videi. Šiem jautājumiem īpašu vērību velta IMO, un tās ģenerālsekretārs K. Lims uzsver nepieciešamību pēc līdzsvarotas un ilgtspējīgas kuģošanas Arktikas ūdeņos.

Infrastrukturai ir jābūt piemērotai, lai spētu izturēt pieaugošās kuģošanas spiedienu. Tāpat vajadzīga ciešāka sadarbība starp kuģošanas biznesu un vietējo pārvaldību, ņemot vērā tās problēmas, ar kurām jāsaskaras, darbojoties polārajos ūdeņos. To atzīst arī Grenlandes infrastruktūras ministrs, kurš atzīst, ka Polārais kodekss, kas kuģiem nosaka obligātos drošības un vides standartus, strādājot polārajos ūdeņos, ir ļoti svarīgs instruments Grenlandei.

Sākusies okeānu aizsardzības desmitgade

UNESCO Starpvaldību okeanogrāfijas komisija paziņojusi par projektu "The Ocean Decade 2021 – 2030", kura ietvaros tiks pulcēti eksperti no visas pasaules, lai izgaismotu izaicinājumus, kas saistīti ar okeānu aizsardzību, un piedāvātu labāko ekspertu un zinātnieku redzējumu par okeānu atveseļošanu. Eksperti ir vienprātīgi, ka, domājot par planētas nākotni, nekavējoties jārisina jautājumi, kas kritiski ietekmē okeānu veselību. Par ekstremāliem apstākļiem liecina okeānu sasilšana, ledus kušana polos un kāpjošais jūras līmenis, okeānu paskābināšanās un pieaugošais plastmasas piesārņojums. UNESCO ģenerālsekretāre Odrija Azulē uzsver, ka Covid-19 pandēmija ir parādījusi, ka cilvēkiem visā pasaulē jāpārskata savas attiecības ar dabu un jāieskandina globālās modernizācijas zvans. "The Ocean Decade 2021 – 2030" ir rezolūcija, kas, ļoti cerams, nākamajā desmitgadē mainīs cilvēku attieksmi pret okeāna vidi, nodrošinot ilgtspējīgu attīstību," sacīja Azulē.

Drošības rokasgrāmata ķīmiskajiem tankkuģiem

Domājot par jūrniecības nozares drošību, ICS ir laidusi klajā jaunu rokasgrāmatu ķīmiskajiem tankkuģiem "ICS Tanker". Rokasgrāmatas mērķis ir iepazīstināt apkalpes ar jaunākajām prasībām ķīmisko tankkuģu ekspluatācijā saistībā ar kuģu drošību un piesārņojuma samazināšanu atbilstoši MARPOL 2. pielikuma prasībām. Šīs prasības attiecas arī uz naftas tankkuģiem, kas strādā saskaņā ar 2. pielikumu.■

Azbestu joprojām izmanto kuģos

Vairāk nekā simt gadu pēc tam, kad tika atklāta azbesta kaitīgā ietekme uz cilvēka veselību un atzīts, ka azbests izraisa saslimšanu ar retām vēža formām, kā arī bojā plaušas, tas joprojām tiek izmantots kuģu konstrukcijās, jo ir lielisks izolācijas materiāls.

Jau 1970. gadā daudzu valstu valdības aizliedza azbesta izmantošanu. Mūsdienās tas ir aizliegts 67 valstīs, bet "Ship Management International" 2021. gada februārī rīkotajā vebinārā tika publicēta informācija par to, ka kuģos joprojām salīdzinoši plaši izmanto azbestu. Pēdējo divu gadu laikā kompānija "Lucion Marine" veica 597 kuģu pārbaudes un 332 no tiem (55,6%) atklāja azbesta klātbūtni. Azbests atradās 3641 priekšmetā, no kuriem 84 atradās augstākajā riska kategorijā. Visvairāk azbestu atrada cauruļvadu starplikās, iepakojuma un blīvējuma materiālos, rokas sūkņos, izolācijas vārstos, elektroiekārtās, enkuru vējstiklu bremžu apvalkos. Eksperti bija vienprātīgi, ka azbesta izmantošana uz kuģiem rada papildu riskus jūrniekiem, jo, piemēram, salīdzinot ar celtniecību, jūrnieki strādā noslēgtā vidē un vibrācijas ietekmē, kas šo darba vidi padara īpaši bīstamu.

SOLAS konvencija jau sen uzlikusi par pienākumu pārtraukt azbesta izmantošanu uz kuģiem, nosakot, ka pirms 2002. gada būvētie kuģi ir pareizi jāuztur, bet pēc 2002. gada būvētajos azbestu izmantot vairs nedrīkst, taču šis aizliegums bieži vien netiek ievērots. Regulāri prasības pārkāpj, piemēram, Ķīna, kā arī valstis, kas nav pievienojušās SOLAS konvencijai un uzskata, ka azbesta izmantošanas aizliegums tām nav saistošs. Taču vissatraucošākais ir fakts, ka azbesta klātbūtne konstatēta arī jaunos kuģos.

Azbests joprojām turpina apdraudēt jūrnieku veselību, bet jūrnieki bieži vien neko nezina par tā esamību un savā ikdienas darbā nemaz nepamana iespējamā piesārņojuma ietekmi uz viņu veselību. Ja jūrniekiem ir aizdomas, ka uz kuģa varētu būt azbests, ir svarīgi par to informēt darba devēju, bet darba devēja pienākums, savukārt, par to informēt arī karoga valsti.

Vebināra laikā Libērijas Jūras administrācijas vadītājs Džeimss F. Kollījs skaidroja, kāda ir karoga valsts rīcība, ja uzņēmums paziņo, ka uz kuģa atrasts azbests: "Galvenais ir nodrošināt piesārņojuma protokolā paredzēto drošības pasākumu ievērošanu, tādējādi pārvaldīt risku, lai varētu veikt tālākās procedūras. Kad saņemam paziņojumus par azbesta klātbūtni, mēs paredzam trīs iespējamus rīcības scenārijus. Pirmkārt, nekavējoties aizvērt azbestu no kuģa. Diemžēl tas ne vienmēr ir tik vienkārši izdarāms, tāpēc nepieciešama tālāko darbu plānošana. Otrkārt, saskaņā ar IMO MFC 1374 apkartraktu mēs varam izsniegt pagaidu sertifikātu, kas var būt derīgs ne ilgāk par trim gadiem, lai kuģošanas kompānija varētu īstenot efektīvu tehniskās apkopes un uzraudzības programmu, kas jāiekļauj kompānijas drošības pārvaldības sistēmā kā daļa no ICM kodeksa. Un, treškārt, atstāt azbestu uz kuģa, lai gan tas tiek pieļauts tikai izņēmuma gadījumos, kad riska izvērtēšana liecina, ka azbesta aizvākšana varētu radīt vēl lielāku apdraudējumu jūrnieku veselībai nekā atstāšana uz kuģa. Tomēr šāda iespēja nāk komplektā ar stingras uzraudzības ieviešanu un efektīvu drošības pasākumu ieviešanu. Šajā gadījumā stingri tiek uzraudzīta gaisa kvalitāte, jūrniekiem tiek veiktas regulāras veselības pārbaudes, drošības sertifikāts tiek izsniegts uz trim gadiem, un tas tiek atjaunots vienīgi tad, ja nākamā inspekcija atzīst, ka stāvoklis uz kuģa ir pietiekami apmierinošs."

Varbūt ir derīgi zināt arī to, ka "Nautilus" uztur reģistru, kurā jūrnieki var reģistrēt katru gadījumu, kad viņiem ir bijusi saskare ar azbestu uz kuģa, un ziņojums var kalpot par pierādījumu gadījumos, ja parādās azbesta izraisītu slimību simptomi.■

Dokumentu aprīte autotransporta beramkravām notiek tikai digitāli

SIA "Rīgas universālais termināls" (RUT) ir pirmais no Rīgas ostas termināliem, kur pilotprojekta ietvaros no 2021. gada 1. marta dokumentu aprīte autotransporta beramkravām notiek tikai digitāli, savukārt kravas automašīnu iekļūšana, kā arī apkalpošana termināļa teritorijā – pilnībā automatizēti. Tas ir rezultāts pērn uzsāktajai Rīgas ostas procesu digitalizācijai, kur kā viens no pirmajiem soļiem tiek izstrādāta un ostā ieviesta automatizēta, autonoma caurlaižu



sistēma. Darbu ietvaros paredzēts arī digitalizēt dokumentu aprīti kravu pārvadāšanai uz ostas termināļiem,

kā arī automatizēt personu un kravu iekļūšanu ostas teritorijā.

"Pašreiz esam liela ceļa sākumā. Uzņēmuma RUT teritorijā realizētais pilotprojekts šobrīd ļauj testēt un novērtēt, cik liela ir automatizētas un autonomas caurlaižu sistēmas ietekme uz ostas termināļu biznesa procesiem. Te saredzam lielu ekonomisko un konkurētspējas ieguvumu. Vienlaikus Covid-19 pandēmijas laiks parādīja, ka automatizēti bezkontakta risinājumi ir ne vien ātri un

Rīgas ostas konkurētspēju stiprina unikālas un inovatīvas Latvijā radītas tehnoloģijas

Rīgas osta savas priekšrocības salīdzinājumā ar konkurentiem stiprina ar unikālām kraušanas tehnoloģijām un iekārtām, ko projektē un ražo tepat Latvijā, uzņēmumā "Smartteh". Turklāt sākotnēji Rīgas ostai radītās iekārtas kļuvis arī par pieprasītu Latvijas eksportpreci. Piecu darbības gadu laikā "Smartteh" ražotnē radīts jau ducis dažādu inovatīvu kraušanas iekārtu. Uzņēmumā tapušie risinājumi darbojas Rīgas ostas uzņēmumos "Jaunzeltiņi", "KS Terminal" un "WT Terminal". Šobrīd finiša taisnē ir viens no pēdējā laika vērienīgākajiem projektiem – iespaidīga beramkravu konveijera līnija "B port" terminālī. Latvijā

ražotās konteinerizācijas sistēmas un dažāda veida kraušanas risinājumi pašlaik jau ieviesti arī Krievijā, Vācijā, Somijā, Turcijā un citās valstīs. "Smartteh" izstrādātā tehnoloģija – inovatīva iekārta kokmateriālu iekraušanai konteineros – ieviesta arī Rīgas ostas uzņēmumā "Jaunzeltiņi", vienā no lielākajiem ostas termināļu operatoriem, kas specializējas kokmateriālu kravu apstrādē un pārkraušanā. Tā saucamā "iekraušanas plate" ļauj ātri un efektīvi kravu novietot uz īpašas tam paredzētas "plates" un to automatizēti iekraut konteinerā.

Sadarbība ar Rīgas ostas uzņēmumiem ir bijis nozīmīgs atspēriena punkts uzņēmuma

"Smartteh" attīstībai. "Uzticība no ārvalstu klientiem ir daudz lielāka, ja mēs varam jau parādīt gatavus produktus mūsu portfeli," stāsta uzņēmuma "Smartteh" valdes loceklis Mārtiņš Niķis. "Sadarbībā ar ostas uzņēmumiem ir izstrādāti efektīvi servisa risinājumi, kurus tagad veiksmīgi izmantojam, apkalpojot klientus pat ļoti tālās vietās, kur mūsu iekārtas tiek eksportētas. Mēs varam attālināti monitorēt gan iekārtas darba ražīgumu, gan identificēt bojātos elementus, sniedzot atbalstu nekavējoties," turpina Mārtiņš Niķis.

"Jaunā tehnoloģija ir kārtējais solis termināļa efektivitātes paaugstināšanā, kas rezultātā ļauj klientiem piedāvāt lētāku un kvalitatīvāku pakalpojumu. Ar vienu iekārtu mēs aizstājam aptuveni piecu iekrāvēju darbu. Pašreiz konteinerizācijas procesu varam veikt mazākā teritorijā un kokmateriālus iespējams kraut augstākās kraitnēs, kā rezultātā terminālī vienlaikus varam apstrādāt lielāku kravu apjomu," jaunās "Smartteh" iekārtas priekšrocības uzskaita "Jaunzeltiņi" valdes priekšsēdētājs Artūrs Veispāls. "Turklāt šādas iekārtas nav nekur citur pasaulē. Tā ir pie mums izgudrota, projektēta un šeit arī ieviesta. Par jaunās tehnoloģijas eksporta potenciālu liecina tas, ka mūsu sadarbības partneri un konkurenti no citām valstīm sāka interesēties par šo iekārtu, jau pirms tā tika uzstādīta," piebilst Artūrs Veispāls. ■



efektīvi, bet arī daudz drošāki,” uzsvēr Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps, apliecinot brīvostas pārvaldes apņemšanos ieviest šo sistēmu visā ostas teritorijā.

“Termināli ieviestā automatizētā sistēma ļauj līdz pat trim reizēm samazināt vienas kravas automašīnas apkalpošanas laiku – agrāko 45 minūšu vietā kravas mašīna ostā pavadā tikai stundas ceturksni. Mēs būtiski palielinām kravu aprites ātrumu, vienlaikus nodrošinot arī procesu precizitāti, uzskatāmību un kontroli. Ieguvums no automatizētās sistēmas ieviešanas ir acīm redzams, tādēļ esam izvirzījuši mērķi piecos gados uzņēmumā pilnībā automatizēt un digitalizēt visus procesus, kas saistīti ar kravu apstrādi, ieskaitot arī dzelzceļa kravas,” stāsta SIA “Rīgas universālais termināls” izpilddirektors Jānis Kasalis. “Vienlaikus tiek risināti arī ilgtspējas un vides jautājumi. Esam izrēķinājuši, ka, atsakoties no papīra pavadzīmēm, mūsu terminālī vien tiek ietaupīta vismaz viena A4 papīra paka dienā, tas ir ap 500 papīra lapām,” turpina Jānis Kasalis.

Ostas automatizētas un autonomas caurlaižu sistēmas projekta pamatā ir vienotas tiešsaistes sistēmas ieviešana, kur kravas nosūtītāja ievadītos datus var izmantot visas loģistikas ķēdē iesaistītās puses. Mūsdienīgas tehnoloģijas ostas kontrolpostējos un ostas uzņēmumos – digitālās informācijas zīmes, detektori automašīnu numuru un konteineru numuru nolasišanai, ass svāri, biometriskās piekļuves kontroles sistēmas, pašapkalpošanās portāli u.c. risinājumi ļaus kravas piegādes procesu un personu iekļūšanu ostas teritorijā pilnībā automatizēt, sākot ar atpazīšanu, kontroli un ielaišanu ostas teritorijā, beidzot ar procesiem ostas terminālī – kravas svēršanu, kravas datu apstrādi un aizvadišanu līdz vajadzīgajai noliktavai.

“Pašreiz esam izveidojuši vienotu darba grupu ar VID Muižas pārvaldi, Valsts robežsardzi, Pārtikas un veterināro dienestu, Latvijas Jūras administrāciju, “Latvijas dzelzceļu” un citām kravu loģistikas ķēdē iesaistītajām organizācijām, lai definētu vienotas, visām iesaistītajām pusēm atbilstošas prasības sistēmas izstrādei,” uzsvēr Viesturs Zeps.

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2016.–2021.g. janvāris–marts)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./2020., %
Beramkravas	5167,6	5749,2	5449,6	5274,6	3713,2	3026,1	-18,5
labība un tās produkti	421,2	349,4	251,4	353,6	583,8	832,7	42,6
ķīmiskās beramkravas	772,9	675,2	449,3	441,7	379,2	338,7	-10,7
ogles	2952,9	3497,2	3241,6	2929,0	1028,7	171,8	-83,3
koksnes šķelda	145,7	221,9	309,5	285,8	372,6	236,1	-36,6
Lejamkravas	2499,8	1883,0	823,9	967,1	743,9	644,9	-13,3
naftas produkti	2486,3	1856,2	812,0	958,9	731,7	621,5	-15,1
Ģenerālkravas	1451,5	1674,5	2013,2	2110,7	1907,5	1721,7	-9,7
konteineri	963,9	1144,0	1198,4	1242,9	1168,8	1072,2	-8,3
(TEU)	66558	110399	118516	122882	119335	105159	-11,9
Roll on/Roll of	60,2	80,6	124,7	124,2	99,0	0,0	-100,0
vienības	13486	15121	18167	16798	13198	0	-100,0
kokmateriāli	400,1	378,5	611,1	646,9	534,8	577,0	7,9
tūkst. m³	504,4	449,1	713,9	761,5	663,4	744,6	12,2
metāli, metāllūžņi	14,3	34,7	61,2	88,0	97,2	60,2	-38,1
Kopā	9118,9	9306,7	8286,7	8352,4	6364,6	5392,7	-15,3

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2016.–2021.g. janvāris–marts)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./2020., %
Beramkravas	1441,1	2650,8	2638,8	2979,6	702,6	642,8	-8,5
minerālmēsli	35,5	104,5	114,6	175,6	100,3	121,3	20,9
ogles	1101,9	1918,1	1712,0	2012,5	245,0	0,0	-100,0
labība un tās produkti	114,5	40,3	138,7	178,3	54,5	145,4	166,8
metāli	69,1	232,6	199,0	324,3	65,8	106,0	61,1
koksnes šķelda	39,6	44,3	33,9	52,6	78,9	114,8	45,5
Lejamkravas	4092,1	3849,8	2864,0	2749,8	2368,0	2305,6	-2,6
ķīmiskās kravas	38,6	36,0	40,1	41,0	36,1	44,5	23,3
sašķidrinātā gāze	116,7	86,7	114,8	89,7	39,9	67,0	67,9
naftas produkti	3926,5	3708,3	2630,0	2559,1	2263,5	2179,7	-3,7
Ģenerālkravas	548,8	598,4	667,6	654,3	653,1	636,7	-2,5
konteineri	0,0	0,0	2,7	0,0	1,6	0,0	-100,0
(TEU)	0	0	-100,0				
Roll on/Roll of	448,8	520,4	538,8	553,2	534,8	556,2	4,0
vienības	17301	20318	21545	21836	21362	22762	6,7
kokmateriāli	99,2	75,3	120,2	95,3	116,4	79,5	-31,7
tūkst. m³	108,0	81,1	135,3	106,9	125,0	89,7	-28,2
Kopā	6082,0	7099,0	6170,4	6383,7	3723,7	3585,1	-3,7

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2016.–2021.g. janvāris–marts)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./2020., %
Beramkravas	1013,1	1286,1	1384,6	1478,3	1111,8	1032,1	-7,2
ogles	35,3	367,0	235,8	422,0	71,7	28,8	-59,8
labība un tās produkti	760,5	634,9	809,0	673,6	636,8	576,4	-9,5
celtniecības materiāli	127,1	127,8	157,6	194,1	140,7	122,1	-13,2
koksnes šķelda	46,9	89,6	110,9	122,6	89,1	132,8	49,0
Lejamkravas	101,4	112,4	100,6	118,0	179,1	156,3	-12,7
jēlnafta	14,6	6,3	12,9	13,1	12,3	6,4	-48,0
naftas produkti	63,5	92,1	68,7	88,9	139,4	130,4	-6,5
Ģenerālkravas	330,0	235,8	310,0	296,4	293,9	375,9	27,9
konteineri	9,9	13,2	6,8	7,2	14,2	29,6	108,5
skaitis TEU	602	891	725	739	843	2346	178,3
Roll on/Roll of	147,2	117,5	171,0	170,4	185,6	246,5	32,8
skaitis	7919	6703	9421	10183	10245	12806	25,0
kokmateriāli	117,1	78,8	128,5	112,7	82,2	90,8	10,5
tūkst. m³	129,4	84,2	129,9	126,9	92,0	100,9	9,7
metāli, metāllūžņi	31,8	0,0	0,0	0,0	0,0	3,7	100,0
Kopā	1444,5	1634,2	1795,2	1892,7	1584,8	1564,3	-1,3

Satiksmes ministrijas informācija

Capesize klases kuģu apkalpošana Rīgas ostā sekmē pieeju jaunām kravām un tālākiem tirgiem

Rīgas ostā pie SIA "Riga Coal Terminal" piestātnes Krievu salā apkalpots 255 m garais un 43 m platais kuģis "Orient Cavalier", kurā četru dienu laikā iekrauti 100 tūkstoši tonnu koksa ogļu nosūtīšanai uz Ķīnu. "Orient Cavalier" ietilpst tā dēvētā *capesize* tipa kuģu klasē, šādu gabarītu kuģis Krievu salā tika apkalpots pirmo reizi. Rīgas ostas jaunajos termināļos Krievu salā jau tagad ir atbilstoša infrastruktūra, lai apkalpotu šāda izmēra kuģus, tāpat Rīgas brīvostas pārvalde uzlabos arī galvenā kuģošanas kanāla un



apgriešanās baseina parametrus, lai Rīgas ostā varētu droši un kvalitatīvi uzņemt un apkalpot *capesize* kuģus arī turpmāk.

"Pasaulē kravu pārvadājumos pa jūru tiek izmantoti arvien lielāki kuģi. Vedot kravu lielākā apjomā, izmaksas uz vienu pārvadātās kravas vienību samazinās, un klienta acīs pārvadājums kļūst daudz pievilcīgāks. Īpaši svarīgi tas ir apjoma beramkravu, piemēram, ogļu un metāla rūdu segmentā, kur lielāku kuģu izmantošana dod iespēju nodrošināt krietni izdevīgāku kuģa frakts likmi uz katru pārvadāto tonnu. Turklāt īpaši izdevīgi tas kļūst, pārvadājot kravu lielākos attālumos, kas paver iespēju skatīties uz tālākiem reģioniem,"

Vienotā sinerģija starp industriālajām teritorijām un ostu ļauj nodrošināt stabilu kravu plūsmu Liepājas ostā

Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš uzsver, ka gadiem veidotā ciešā sadarbība starp uzņēmējiem, Liepājas SEZ pārvaldi, pašvaldību un valsti ļauj iespējami ātri pielāgoties jaunajiem nosacījumiem un tirgus apstākļiem. Nenoliedzami, tas ir pateicoties izveidotajai vienotai sinerģijai starp ostu un industriālajām teritorijām, ko savieno pārdomāts pievedceļu tīkls un atbilstoša infrastruktūra. Ne mazāk svarīgs nosacījums ir ostā strādājošo uzņēmēju pieredze un spēja atrast un piesaistīt jaunas kravas. "Piemēram, pēc "Liepājas metalurga" darbības pārtraukšanas Liepājas ostā pazuda metāla kravas, kas bija pietiekami liels un nozīmīgs segments. Tā vietā 2016. gada nogalē ostā parādījās līdz tam neraksturīga krava – antracīta ogles. Jau tobrīd bija skaidrs, ka tas ir īslaicīgs risinājums. Antracīta vietā tagad uzņēmēji krauj atjaunojamo energoresursu kravas – kokskaidu granulas un koksnes šķeldu, veidojot kravu uzglabāšanas laukumus un



noliktavas bijušajā "Liepājas metalurga" teritorijā. Tas nebūtu iespējams, ja Liepājas SEZ pārvalde nebūtu iegādājusies šo teritoriju."

Apritējis gads kopš brīža, kad bijušajā "Liepājas metalurga" teritorijā atsākās saimnieciskā darbība, atsevišķas noliktavas un kravas laukumus iznomājot ostas uzņēmējiem. Tas tika darīts, lai iespējami ātrāk šo teritoriju atgrieztu ekonomiskajā

apritē, apmierinot pieprasījumu pēc kravu glabāšanas laukumiem, kas ļauj palielināt Liepājas ostas konkurētspēju un piesaistīt jaunas kravas. Viens no uzņēmējiem, kas izmantoja šo iespēju, ir Liepājas ostas stivdorkompānija "Mols L". Šobrīd aptuveni 6 ha platībā tiek uzglabāts aptuveni pusmiljons kubikmetru apalkoku, ko šķeldo un ved uz ostu, lai krautu kuģos. Atjaunojamais energoresurss ir pieprasīts Skandināvijas tirgū un

stāsta Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. ”

Šobrīd *capesize* izmēra kuģi Baltijas jūras austrumu krasta ostās praktiski netiek apkalpoti, līdz ar to iespēja to darīt Rīgā sniedz būtiskas tirgus priekšrocības ne vien salīdzinājumā ar Baltijas valsti, bet arī Krievijas ostām. Rīgas brīvdostas pārvaldes un ostas komersantu apkopotā informācija rāda, ka pašreiz vairāk nekā 30 miljoni tonnu ogļu no Baltijas jūras austrumu krasta ostām ar *panamax* kuģiem tiek sūtīti uz tirgiem ārpus Eiropas – uz Āziju, Dienvidameriku un Tuvaļiem Austrumiem. Šo reģionu ostas uzņem *capesize* tipa kuģus, līdz ar to kravas pārvadātājiem būtu izdevīgāk *panamax* vietā izmantot lielos *capesize* kuģus. Parādot, ka Rīgā iespējama *capesize* kuģu apkalpošana, osta varētu pretendēt uz daļu no šī kravu apjoma. ■

palielina pārkrauto kravu apjomu. LSEZ SIA ”Mols L” valdes priekšsēdētājs Jānis Zvirbulis uzsver, ka iespēja uzglabāt un šķēdot kokus bijušajā ”Liepājas metalurga” teritorijā ir neaizstājama. ”Ja mums šodien nebūtu iespējas strādāt bijušajā ”Liepājas metalurga” teritorijā, ļoti šaubos, vai šie kokmateriāli vispār atnāktu uz Liepāju un tiktu eksportēti caur Liepājas ostu. Tas ir ļoti labs priekšnosacījums – sadarbība starp Liepājas SEZ un uzņēmumu, kas palīdz nodrošināt kravu apjoma pieaugumu. Tas ir ļoti smags ikdienas darbs. Katru dienu jācinās, jāstrādā, jāskatās rītdienā. Bet pesimisms šajā pietātnē nevalda, optimisma ir pietiekami daudz.”

Energoresursu sezona ilgst no septembra līdz aprīlim. LSEZ SIA ”Mols L” šosezon uzkrāvis 19 kuģus, kas uz Skandināviju aizveduši vairāk nekā 200 kubikmetru koksnes šķeldas, un sezona turpinās.

Kā skaidro Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš, noliecama ir Covid-19 pandēmijas ietekme uz Eiropas kopējo transporta sistēmu, kas saskārusies ar iepriekš nepieredzētiem izaicinājumiem, kuru rezultātā notiek kravu piegāžu ķēžu un globālās transporta sistēmas vispārēja transformācija, kas ietekmē noteiktu kravu un preču tirgu pasaulē. ■

Kārtību Ventspils brīvdostā nodrošinās Ostas kontrole

Lai uzraudzītu kārtību Ventspils brīvdostas sauszemes teritorijā un ostas akvatorijā, no 1. marta šo darbu veiks Ostas kontrole. Lai gan Ostas kontroles darbinieku galvenais uzdevums būs uzraudzīt tieši brīvdostas pārvaldes objektus, vēl vienas uzraudzības struktūras klātbūtne pilsētā tikai vēl vairāk cels ventspilnieku drošību.



Ventspils brīvdostā strādājošo termināļu teritorijās par uzraudzību, caurlaižu režīma ieviešanu muitas zonā un citiem drošības jautājumiem gādā paši privātie ostas termināļi, kuri nomā brīvdostas teritorijas. Ventspils brīvdostas pārvaldes uzdevums ir uzraudzīt brīvdostas pārvaldes objektus publiski pieejamā teritorijā. Iepriekš šo darbu veica Ventspils pilsētas pašvaldības policija, kas vairākus gadus uzvarēja brīvdostas pārvaldes iepirkumā.

Iemesli neturpināt līdzšinējo praksi, bet veidot VBP Ostas kontroli, bija vairāki. Pirmkārt, gan Latvijas Jūras administrācija, gan Valsts drošības dienests vērsa Ventspils brīvdostas pārvaldes uzmanību uz faktu, ka ostas uzraudzība netiek veikta pietiekamā apmērā, proti, netiek pārraudzīts akvatorijā notiekošais un nenotiek atpūtas kuģu kontrole, kā arī netiek pilnībā pildītas Starptautiskajā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksā (ISPS) noteiktās prasības kontrolēt to kuģu apkalpju darbības, kuri pietauvojas pietātnēs ārpus privātajiem termināļiem, piemēram, uz remonta laiku.

Otrkārt, Ventspils brīvdostas pārvaldes izsludinātajā iepirkumā Ventspils pilsētas pašvaldības policijas piedāvātā līgumcena daudzkārt

pārsniedza citu pretendentu piedāvājumu. Turklāt drošības institūcijas vērsa brīvdostas pārvaldes uzmanību uz to, ka atsevišķas pašvaldības policijas darbības varētu būt saistītas ar sankcionētu personu, tādējādi apdraudot pašu Ventspils brīvdostas pārvaldi. Tāpat neviena no firmām, kas pieteicās brīvdostas pārvaldes izsludinātajā iepirkumā, nevarētu nodrošināt ostas akvatorijas kontroli, savukārt Ostas kontroles rīcībā būs ne tikai automašīnas objektu uzraudzībai sauszemes teritorijā, bet arī VBP flotes kuģi akvatorijas kontrolei.

Treškārt, Ostas kontroles funkcijas veiks speciāli apmācīti Ventspils brīvdostas pārvaldes darbinieki papildus saviem tiešajiem amata pienākumiem tajās brīvdostas pārvaldes struktūrās, kur amata specifika lielākoties liek atrasties dežūrrežīmā. Tādējādi tiks efektīvāk izmantoti brīvdostas pārvaldes iekšējie resursi, kā arī nodrošināta izaugsme pašu darbiniekiem.

Augustā darbu pārtrauks gruntssūcējs ”Dzelme”

2021. gada 23. augustā Ventspils brīvdostā darbu pārtrauks gruntssūcējs ”Dzelme”. Ventspils brīvdostai nav citas iespējas, kā pārtraukt gruntssūcēja ”Dzelme” darbību, jo tas ir tik sliktā tehniskā stāvoklī, ka Latvijas Jūras administrācija atsakās pagarināt atļauju tā ekspluatācijai. Ekspertu vērtējumā arī kuģa remonts, kas varētu izmaksāt vismaz 6 miljonus eiro, nedotu vēlamo efektu ilgstoši. Grūti saprast, kāpēc ilgus gadus ostas flotes ārkārtīgi nožēlojamais stāvoklis ticis ignorēts, pieļaujot situāciju, ka osta var palikt bez dziļuma nodrošinājuma. Pašreizējais risinājums, ņemot vērā to, ka jauna kuģa iegāde šobrīd finansiāli nav iespējama, ir izmantot ārpakalpojumu padziļināšanas darbu veikšanai, un šim nolūkam 2021. gada budžeta precizētajā projektā ir paredzēti līdzekļi. ■

Džips, kas ir vairāk nekā auto

Kapteiņa vecākais palīgs Pēteris Strautiņš labprāt pastāsta par savu ceļu uz jūrnieka profesiju: "Esmu dzimis un audzis pie Rāznas ezera, Rēzeknes rajona Kaunatā. Kad mācījos pamatskolā, uz mūsu ciematu, ja tā varētu teikt, sievas lūkoties atbrauca kāds jūrnieks, kuģa pavārs. Mēs bijām tāds draugu pulciņš, kuri mēģinājām piepelnīties – skaldījām malku, plāvām zāli, un šā jūrnieka mājās bieži šiverējām. Tad arī sapratu, kā tas ir – viņš ilgi bija prom, bet, kad atbrauca, tad varēja atļauties gan māju uzcelt, gan traktoru nopirkt. Mūsu ciematā tas bija kaut kas! Tā jau 7. vai 8. klasē zināju, ka mācīšos par jūrnieku. Jautājums bija, vai iet uz jūrskolu, vai arī pabeigt vidusskolu un tad doties uz Jūras akadēmiju. Kuģa pavārs ieteica, ka labāk tomēr pabeigt vidusskolu, un tā arī es darīju."

Latvijas Jūras akadēmiju Pēteris Strautiņš beidza 2010. gadā. "Jau pirmajā kursā bija piedāvājums no kompānijas "LAPA", tā bija "Stolt" programma, kas nodrošināja lielu atbalstu – gan stipendiju, gan prakses vietas. Tā arī tur strādāju joprojām, uz "Stolt" ķīmijas tankkuģiem, un ar darbu esmu ļoti apmierināts. Šis dzīvesveids man jau iegājis asinīs – kontrakts parasti ir četri mēneši, plus mīnus viens, un pēc tam apmēram trīs mēneši krastā. Trešā mēneša beigās jau sappos krauju kuģi. Sieva arī pie šāda ritma ir pieradusi," saka kapteiņa vecākais palīgs.

Ar draugiem kopīgs hobijs

Pētera aizraušanās ar bezceļu braukšanu sākusies gluži nejauši. Kad ģimene pārcēlusies no Rīgas uz



Tukumu, sievai darbs joprojām bijis Rīgā, tādēļ viņa izmantojusi ģimenes

vienīgo mašīnu, bet vīrs palicis kājniekos. "Sievastēvam pagalmā zem ābeles stāvēja džips, kuru viņš izmantoja tieši divas reizes gadā – pavasarī, lai ielaistu, un rudenī, lai izvilktu laivu no ezera. Viņš man teica: ja tev vajag, ņem un brauc! Mašīna bija drusku "jāuzprišina", un es to izdarīju. Tā bija tīcis pie džipa, un tad kāds draugs no mūsu dzimtā ciemata četru draugu kompānijas izstāstīja, kādi bezceļu braukšanas pasākumi notiek. Izklusējās interesanti, un mēs nolēmām aizbraukt. Tikai tad tā īsti sapratām, kas ir džips un ko tas var! Tie dubļi un tie kalni! Tas iedvesmoja, sākām pamazām uzlabot gan auto tehnisko līmeni, gan paši savu varēšanu. Mēs tiešām varējām pārbaudīt savas spējas. Tomēr pamatā tas bija un palika kopīgs hobijs, iespēja satikties un kopā darīt ko tādu,



kas mums patīk. Tikāties vismaz reizi mēnesī, citreiz biežāk, parasti sestdienās, un pavadījām kopā visu dienu līdz pat vēlam vakaram. Ja nebūtu sākuši nodarboties ar bezceļu braukšanu, noteikti būtu atsvešinājušies cits no cita,” stāsta Pēteris.

Pēteris sievastēvs no sākuma nav gribējis pārdot savu mašīnu znotam, bet, kad mašīnā ieguldītie līdzekļi vairākkārt pārsnieguši tās sākotnējo vērtību, tomēr piekāpies. Pēteris džipu izmantojis gan savām ikdienas vajadzībām, gan kopā ar draugiem bezceļu braucienos.

“Mēs pievienojāmies Edvīna Bauera “4x4 centra” pasākumiem. Manuprāt, var teikt, ka viņš ir 4x4 kustības tēvs Latvijā. Viņa rīkote pasākumi nav lēti, bet tie ir lieliski organizēti – viss saskaņots, arī drošība ir līmenī. Var izvēlēties – vai braukt kā sacensībās, tā sauktajā *Tūrisma kausā*, vai arī *Ekspedīcijā*. Taču mēs sapratām, ka, braucot uz laiku, zūd tas foršais draugu *tusiņš*, jo katrs ir aizņemts ar savu – viens pie stūres, cits strādā ar navigāciju, vēl cits ar vinčošanu. Tāpēc izlēmām, ka mums labāk der ekspedīcijas. Tā ir sarežģītu bezceļa posmu pārvarēšana, braukšana pa trasi, iespēja parunāt ar citām ekipāžām, sadarbība un palīdzēšana, un galu galā neko nevar nokavēt. Lielākie pasākumi ir “Ērgļu izaicinājums” un “Tebra”, kas notiek Kurzemē. Šajos pasākumos piedalās simtiem džipu, ir dažādas grūtības pakāpes. Tur ir arī orientēšanās elementi, interesantu objektu atrašana un apskatīšana pa ceļam,” skaidro Pēteris.

Bezceļu braucienos jāstrādā ar galvu

Trasē parasti iznāk pavadīt astoņas, pat desmit stundas. “Ja es savu mašīnu iedarbinu sešos no rīta, tad dzinēju izslēdzu vēlu naktī, atgriežoties mājās. Slodze ir milzīga, cilvēkam, kurš šādos pasākumos nav braucis, grūti to iedomāties. To vispār grūti izstāstīt – kur var izbraukt džips! Nu, piemēram, ļoti populārais “parketnieks” BMW X5 var pārvarēt apmēram 70 centimetrus dziļus ūdensšķēršļus, bet bezceļiem sagatavots džips var braukt tik dziļi, kamēr nesāk peldēt. Lai aizsargātu dzinēju no ūdens, mašīna tiek aprīkota ar



snorkeli, kas gaisa iesūkšanai pacelts vismaz mašīnas jumta augstumā. Mums ir gadījies braukt pa upi pat 1,2 – 1,3 metru dziļumā. Ja mašīna tiešām sāk peldēt vai ūdens sāk smelties iekšā, tad, protams, sajūtas nav patīkamas. Braucot ekspedīcijās,

pirmajai mašīnai risks vienmēr ir lielāks, pārējiem jau ir vieglāk novērtēt situāciju, izvēlēties braukšanas trajektoriju. Protams, mašīnas ir aprīkotas ar vinčām, kas palīdz izkļūt krastā arī visai ekstrēmās apstākļos. Braucot pa dubļiem, ir iespējams izbraukt arī tādas vietas, ko izbrist nevar. Tādos gadījumos viens no komandas iet blakus – gar dubļu joslas malu, gatavs lietot vinču, jo izkāpt no mašīnas jau nav iespējams. Ir arī braucieni pa smilšu karjeriem, kalnu pārvarēšana. Katrā ziņā ir labi jāpārzina savas mašīnas jauda un spējas, nevar darīt visu, kas ienāk prātā! Pastāv risks sabojāt gan mašīnas transmisiju, gan piekares daļas. Ir jāstrādā ar galvu – visu laiku jādomā līdzī, jāvērtē situācija, un tas nāk tikai ar laiku un pieredzi. Pirmo reizi piedaloties bezceļu braucienā, piebraucām pie kalna, un es prasīju grupas vadītājam, kā šo posmu izbraukt. Viņš man visu precīzi izstāstīja – tā un tā, tur un tur, brauc ar trešo ātrumu, uz otro nepārslēdz! Saprātu, ka man tas izdevās tikai ar viņa padomu. Tikai tā var uzkrāt arī pats savu pieredzi. Mēs ar draugiem visi mācījāmies braukt un pie stūres mainījāmies, jo viens cilvēks garākas ekspedīcijas nemaz nevar izbraukt,” bezceļu braucējs dalās pieredzē.

Tomēr pēc vairākiem bezceļu trasēs aizvadītiem gadiem Pēteris atzīst, ka Latvijas bezceļi pamazām

▶▶▶ 46. lpp.

►►► 45. lpp.

sāk šķīst vienmuļi. Meklējot jaunus piedzīvojumus, ir veikta ekspedīcija uz Murmansku, izbraukāta Norvēģija, nemaz nerunājot par tuvākiem maršrutiem. "Tieši braucot uz Murmansku un Norvēģiju, varēju novērtēt, ko nozīmē automašīna, kurai var uzticēties. Krievijas ceļi – nu, tas vispār ir kaut kas unikāls! Tu brauc ar navigāciju un domā – paklau, tas taču nav nopietni! Grūti iztēloties, kā tur var izbraukt ar parastu mašīnu. Savukārt Norvēģijā ļoti augstā līmenī ir dabas aizsardzība, tur visu laiku jāskatās, kur drīkst un kur nedrīkst braukt."

Džipu nomaina kemperis

Patiesībā tīri sagadīšanās dēļ intervija ar Pēteri notiek laikā, kad viņš izlēmis bezceļu braukšanai pielikt punktu un savu uzticamo "Nissan Patrol" džipu izlikt pārdošanā.

"Mēs iegādājāmies jumta telti un sākām braukt kopā ar sievu un bērniem. Apbraukājām Latvijas upes un ezerus. Parasti, iekārtojoties uz naktsguļu, novietojām mašīnu tā, lai, no rīta mostoties, mums pavērtos skats uz kārtējo upi vai ezeru. Taču bērni aug lielāki, un sapratu, ka džips mums kļūst par mazu. Tā ir mašīna ar divām durvīm un mazu bagāžas nodalījumu, kurā pietiek vietas tikai mūsu sunim. Arī trīsvietīgā jumta telts mums sāk palikt par mazu. Nemaz jau nerunājot par to, ka sākam vairāk uzmanības pievērst komfortam. Tā izlēmam iegādāties kemperi. Visu pagājušo *kovīda* vasaru faktiski pavadījām savā kemperī – braukājām pa Latviju, bijām Tātros. Protams, pavisam cita lieta, džips un telts tomēr ir tāds spartisks variants. Bet džips tikmēr stāvēja. Jāsaprot, ka visu nevar gribēt, no kaut kā jāatsakās. Un tā nu tagad savu džipu esmu izlicis pārdošanā. Saprotu, ka ir noslēdzies kāds svarīgs posms manā un manu draugu dzīvē, kur džips bija daudz vairāk nekā tikai auto, tas bija dzīvesveids. Taču maināties arī mēs paši – visiem ir ģimenes, visiem aug bērni, arī darbā katram atbildība kļūst arvien lielāka. Protams, ka ir ļoti žēl! Bet ir patiešām skaistas atmiņas, kas mums visiem paliks!" atzīst Pēteris Strautiņš.■

Sarma Kočāne

Libērijas prezidenta jahtas kapteinis Ansis Jaunzems un viņa testaments

Kādos tik pasaules vēstures griežos klāt nav stāvējuši latvieši, svarīgus posteņus ieņemdami?! Neba Krievzemes lielajām revolūcijām un Rietumu banku laupīšanām vien! Un arī latviešu trimdas un jūrniecības vēstures lappuses rāda pa kādam līdzīgam plaiksnījumam. Vai tie ir slavas cienīgi, vai arī drīzāk nejaušas veiksmes – bet varbūt fatālas neveiksmes? – mirkli, jau ir gluži cits jautājums, uz kuru atbildēt ne vienmēr iespējams. Un vai vajag? Labāk priecāsimies par košajiem stāstiem un epizodēm, ko piedzīvojuši un paši vēstures annālēs ierakstījuši latvieši un visi tie, kas no Latvijas cēlušies, – arī tāljūras kapteinis Ansis Jaunzems, kurš kopš Otrā pasaules kara gadiem brauca Rietumu pasaules jūrās un kuram šī gada 5. martā apritētu 115. Šo rindiņu rakstītājs pateicas tiem trimdas žurnālistiem, kas savulaik fiksējuši kaut daļiņu kapteiņa Jaunzema dēkpilno stāstu.

Ansim Jaunzemam (1906–1959) dzīve aiztecējusi raiba kā dzeņa vēders – apmēram tā reiz teicis kāds preses apskatnieks, un viņam nepievienoties grūti. Dzimis un audzis Ansis Jaunzems ir pašā 20. gadsimta sākumā Kalnciema pagasta Jaunzemju Kviešu mājās Lielupes krastā. Vieta samērā jauka, bet Pirmais pasaules karš un Neatkarības karš tās vaibstus ātri vien izmaina tā, ka i pazīt nevar, un sagādā īstu pārsteigumu arī Jaunzemu ģimenei, kad tā atgriežas mājās no Krievijā aizvadītajām bēgļu gaitām; laime, ka vismaz Jaunzemu Kviešu mājas, tāpat kā teju ar roku sasniedzamais dievnams, stāv kā stāvējušas teju vai mīnu, drupu un krāsmatu lauka vidū. Tēvijā atgriezies, pusauga Ansis lūko atgūt nokavēto – pa dienu strādā, bet vakaros apmeklē ģimnāziju Jelgavā. Seko dienests Latvijas kara flotes Zemūdeņu divizionā un mācības instruktoru skolā, pēc kuras beigšanas karaflotē jāpaliek vēl divi gadi. Dienestā jūra tā iemīlēja, ka tūlīt pēc demobilizācijas

Ansis piesakās Liepājas jūrskolā. Sākumā jauneklis mēģina strādāt un apmeklēt skolu, bet šādu slodzi ilgi izturēt nespēj un pievēršas vienīgi mācībām, skolas laikā iztikot tikai ar vecāku sarūpēto; vēlāk skolojies jūrskolā Rīgā.

Līdz 1943. gadam Ansis ir kļuvis par pilntiesīgu tālbraucēju kapteini, un gandrīz visi kara gadi aizrit virsnieka posteņos uz kuģiem Baltijas jūrā, braukājot gar mierīgajiem Norvēģijas krastiem; mazliet jānodreb tikai vienreiz, kad kādas krievu zemūdenes izšauta torpēda aizšaujas Anša vadītajam kuģim garām vien pāris metrus no klāja... Krietni vien nemierīgāka viņa dzīve kļūst 1944. gada vēlā rudenī, kad Ansis zvejnieka laivā pārbēg uz Zviedriju. Tur jauno latviešu jūrnīku atplestām rokām nesagaida: vietējā jūrnīku arod biedrība viņu uzņem savās rindās nealkst, bet bez biedra kartes darbu uz zviedru kuģa atrast ir teju bezcerīgi. Nekā darīt – jāstrādā mežā un jāskalda akmeņi. Bet pēc pāris

gadiem latviešu zēnam atkal uzsmaida veiksmē: kādam kuģim Gēteborgas ostā stundu pirms izbraukšanas jūrā saslimst matrozis, un tā rodas pirmā izdevība pabraukāt ar zviedru kuģi. Tomēr, kad kuģis dodas uz padomju varas okupēto Rostoku, Ansis pietrūkst drosmes turpināt jūrnika gaitas un... jāatsāk meža darbi.

Vēl pēc gada – 1947. gadā – Ansis, izmantodams izdevību tikt vakantā stūrmaņa vietā uz zviedru kuģa Norvēģijā, tomēr atsāk jūrnika ceļus; šoreiz tas izrādās sākums piedzīvojumu pilnām gaitām uz amerikāņu un ķīniešu kuģiem zem Hondurasas, Libērijas, Panamas, Kostarikas un citu mazo valstiņu karogiem, par sauszemes mītnes vietu izraugoties daudz latviešu "sapņu zemi" ASV. Īpaši spilgtus iespaidus Ansis gūst, vadot amerikāņu tirdzniecības un pasažieru kuģus Atlantijas okeānā starp Libēriju, franču kolonijām Sjerraleoni, Gvineju, Senegālu, Zilofkaula piekrasti un britu Zelta krastu Gvinejas līcī – vien 300 jūdžu no ekvatora, gluži netālu no senās Kurzemes hercogistes kolonijas Gambijā. Tā gar Āfrikas krastiem kapteinis aizkuģo pusotru gadu un pagūst iemantot Āfrikā kā sakarus, tā krietna jūrasbraucēja slavu. Un 1952. gadā, kad ASV uzklupušas saimnieciskās likstas un Jaunzemam nākas iestrēgt uz kuģa, latvietis saņem Libērijas prezidenta un augsta ranga brīvmūrnieka Viljama Tabmena (*Tubman*) aicinājumu uzņemties viņa privātās jahtas "President Royce" vadību.

Kapteinis Jaunzems jaunajā amatā jūtas teju kā Saules karaļa dienestā – tik plašas ir prezidenta pilnvaras, tik skaldoši ir Tabmena varas žesti, tik krāšņa, teatrāla un efektīga ir dzīve viņa "galmā". Libērijas melnādainie augstmaņi mīl titulus, godināšanu un ceremonijas. Prezidents bieži tērpijas frakā, un ikvienam stingri jāiegaumē, kā valsts pirmā persona jāuzrunā: viņa ekselence prezidents Tabmens! Augstmaņi mīl arī greznas viesības, labu pūtēju orķestra spēli ar kārtīgu bungu rīboņu. Kad Libērijas metropolē Monroviļā viesojas Zelta krasta jeb vēlākās Ganas ministru prezidents, kas tas gan par troksni un spožumu! Un visam pa vidu – pašam prezidentam teju pie sāniem – viens nosvērts latviešu vīrs no rāmās Zemgales, sākumā

varbūt mazdrusciņ apdullis visā tai bungu rīboņā un ģirbēšanā... Bet, kad prezidents kapteini Jaunzemu par divu gadu priekšzīmīgu darbu un uzticamu kalpošanu ieceļ par Āfrikas zvaigznes – augstākā republikas ordeņa – virsnieku, jāpiedalās rautos vēl biežāk, dažreiz pat trijos dienā – katru savā vietā, protams, stingri ievērojot ģērbšanās formalitātes; un vairākas stundas smokinga vai frakas cietinātajā kreklā kapteinim katru reizi velkas kā elles mokās...



Ansis Jaunzems tāljūras kapteiņa formā 20. gs. 50. gados. Foto no kapa pieminekļa Valgundes (agrāk Kalnciema) pagasta Puču kapsētā.

No kopējā mirdzuma, protams, neatpaliek arī prezidenta jahta – tā ir patiešām iespaidīga, viens vienīgs augstākās klases luksuss. Smalkais divu dīzeļmotoru dzītais kuģis, kura garums ir 200 pēdu, jaudā uzņem 80 viesu un 36 apkalpes ļaudis. Sieņu apšuvumi un mēbeles gatavotas no sarkankoka, grīdas sedz dārgi paklāji. Arī dzīve uz jahtas ir galēji izsmalcināta – netrūkst ne amerikāņu bāra stiprāka malka tīkotājiem, ne skaistas kapelas ar altāri, uz kura laistās 72 zelta biķeri dievgaldniekiem; tikai tā dzīvi var baudīt ar pilnu krūti – ja grēku nožēlas vieta rokas stiepiena attālumā... Smalki! Arī apkalpes locekļu dzīve uz jahtas rit spraigi un interesanti, šī vide ir diezgan daudz nacionāla. Vislabāk latviešu kapteinim saskan ar spāņiem, kas ir temperamentīgi strauji, strādīgi un apzinīgi, darba laikā glāzītes necilā – atšķirībā no it kā

punktuālajiem vāciešiem, kuriem daudzkārt par to jāaizrāda. Ansim šķiet mazliet jocīgi, ka kuģa bocmanim libērietim ir veselas trīs sievas vienlaikus, bet tādas, lūk, vietējās paražas! Toties pie vietējā ēdiena kapteinis pierast negrib un atļaujas vismaz uz jahtas mazliet iejaukties ierastajā ēdienkartē, iemācot libēriešiem cept speķa raušus, ieskābēt kāpostus un izvārīt skābu kāpostu viru, tā sacīt, latviskā gaumē.

Tomēr ārpus šī "karaļa galma" krāšņuma un kapteiņa Jaunzema rūpēm par savu komandu paliek Libērijas vienkāršo ļaužu dzīve, kas pilna skarbām ikdienas rūpēm – kā jau jaunattīstības zemē. Lai gan prezidents Tabmens, neskatoties uz izšķērdīgo dzīvesveidu un ceremoniju vērienu, dara patiesi daudz savu pavalstnieku labklājības labā un zeme top aizvien sakārtotāka, 50. gadu vidū – desmit gadu pēc Tabmena stāšanās amatā – ir samilzuši politiskās opozīcijas nemieri, gaisā jaušama spriedze un pakļūt baumas par valsts apvērsumu (tas gan nesešos). To dzirdot, kapteinim kļūst baisi: ja nu, lai aizkavētu prezidenta bēgšanu, revolucionāri vispirms ķeras pie rīkles bēdzēja privātās jahtas kapteinim?! Un tā Ansis savu prestižo un ienesīgo amatu atstāj, atpakaļ neskatoties, un dodas dažus mēnešus atpūsties uz Kanāriju salām, lai izprātotu, ko darīt tālāk. Izvēle krietni par labu jaunam dzīves cēlienam Austrālijā, kura šķiet samērā droša un stabila zeme; arī īpašumu tur iegādāties, cik dzirdēts, esot vieglāk nekā, piemēram, Amerikā. Domāts – darīts: ar pirmo pieejamo kuģi 1955. gada augustā Ansis ierodas Sidnejā, pa ceļam iegūdamas ieceļošanas atļauju.

Austrālija, kurā kapteinis apmetas, gan viņam ne pārlietu patīk; daudz kas latvietim šeit šķiet par provinciālu. Lielākais jaukums gaisotnes ziņā – vietējo latviešu sabiedriskā rosme un latviešiem ne vienmēr raksturīgā saliedētība, vienprātība. Un tad nu arī Ansis labprāt atbalsta šo darbošanos – dedzīgi vada Sidnejas Baltiešu komiteju, aizvien ticēdams Latvijas valstiskuma atdzimšanai, finansiāli atbalsta arī citus latviešu sabiedriskos centienus, turklāt ne tikai savā mītnes zemē: artava

►►► 47. lpp.

tie arī Ņujorkas latviešu luterāņu draudzei, kuras loceklis viņš paliek arī pēc tam, kad jau ir apmeties Sidnejā un kad 1957. gadā mūžībā devies ilggadējais Ņujorkas latviešu draudzes mācītājs, prāvests un arhibīskapa vietnieks Jēkabs Kullītis, kurš arī nācis no Kalnciema pagasta un reiz bijis īsts ciņubiedrs jūrnieka tēvam – vecajam Kalnciema-Klīves draudzes priekšniekam, ganot šo nopro Zemgales draudzi. Patiesi ticīgais Ansis pat nenojauš, ka reiz viņš izglābs no nāves šīs draudzes veco dievnamu, bet par to mazliet vēlāk.

Kopumā Austrālijā kapteinim iestāties mierīgs dzīves ritums – bangainie okeāni nomainīti pret dzīvokļu izīrēšanu. Nekas – dzīvot var it labi. Reizēm gan vecajam jūras vilkam pielavās ilgas pēc plašajiem ūdeņiem. Un, kad jāpāņi pēc pāris miera gadiem piedāvā Ansim atkal stāties uz kapteintiltiņa kādam jaunam preču kuģim, jāpiekrīt vien ir; nu, vismaz nopietni jāapdomā piedāvājums. Tiesa, kapteinim uzmācas bažas, uzplaiksnī rūgtas atmiņas: ko tikai viņam kā latviešu jūrniekam nav nācies svešumā piedzīvot! Arī aizturēšanu padomju varai piederīgās vai padevīgās zemēs, kuģim tur piestājot, aizliegumu izkāpt krastā padomju varai naidīgās zemēs – un tas viss tādēļ vien, ka jūrniekam visos viņa ceļos aizvien līdzī pirms kara izsniegtā Latvijas Republikas pase, kas uzrāda saikni ar Latviju – zemi, kuru pat brīvā pasaule bieži uzlūko tikai par Padomju impērijas provinci un tai piederīgos – par šīs impērijas pavalstniekiem. Labi, ka jau aiz kalniem tie laiki, kad Anša Liepājas jūrskolas diplomu pulgojušas lepnās skandināvu zemes, īpaši – vietējās jūrnieku arodbiedrības, kuras, kā jau redzējām, par varītēm centušās nevienu citzemes jūrnieku savā pulkā neielaiest. Ārzemnieks – tāpat svešais, neuzticams ienācējs.

Lai nu kā, zem saules ir vismaz viena vieta, kur kapteinis Ansis Jaunzems allaž bijis un būs savējais, – Latvija, Zemgale, Kalnciems. Šī puse daudz devusi Ansim, un viņš daudz devis tai atpakaļ – visvairāk tad, kad pats jau uzsācis kuģot mūžības okeānā. 1959. gadā apendicīta operācijas laikā kapteinis, kuram tikko pāri piecdesmit, šķiras no pasaules, cik



Kalnciema (Kalnciema-Klīves) baznīca mūsdienās. Foto no draudzes arhīva.

zināms – bez turpinājuma bērnos. Turpinājums ir citāds: izrādās, Jaunzems novēlējis lielas naudas summas jauno jūrskolnieku stipendijām Latvijā un savai Kalnciema-Klīves luterāņu draudzei. Bet Latvija... jā, Latvija smok otrā dzelzs priekš kara pusē... Un tāpat naudas ceļš līdz mērķim, maigi sakot, lūkmots. Kur aizplūst jūrskolniekiem paredzētā nauda? Tas vēl jāpēti. Taču draudzei domāto līdzekļu ceļš, tāpat kā kapteiņa pelnu urniņas gājums līdz dzimtajai kapsētai Kalnciemā, izrādās samērā laimīgs; pat ja draudze savu naudu saņem vien... astoņus gadus pēc labvēļa nāves un i tad daļēji, i tad tikai ar milzu grūtībām un tamdēļ, ka citādi vienkārši nedrīkst pat padomju funkcionāru acīs – zemē, kur ticīgo pulciņus apkaro teju kā kristiešus Romā Diokletiāna laikā. Lauku draudzes padomju Latvijā slēdz vienu pēc otras, mazos dievnamus pārkropļo graudu kaltēs un minerālmēslu novietnēs. Bet Kalnciema-Klīves draudze spītīgi turas pretī bezdievības

sērgai un sargā savu. Un tā pienāk 1967. gada oktobra lielā vētra, kas noplosa baznīcai pusi jumta. Latvijas Evaņģēliski luteriskās baznīcas Virsvaldes arhīvā nogulst kaudzīte vēstuļu, kas rāda Kalnciema-Klīves draudzes priekšstāvju neatlaidību sarunās ar arhibīskapu, lai draudze kaut daļēji tiktu pie novēlēta, jo citādi dievnamam beigas. Un patiešām – zināma summa draudzei tiek atvēlēta, un drīz vien jumts ir kaut pagaidām saglābts. Un tagad, 21. gadsimtā, mums ir Kalnciema luterāņu dievnams – skaista, sena celtne, kas vienmēr atgādinās par kāda latviešu jūrnieka morālo stāju un domas cēlumu. Atgādinās laikā, kad jaunie Latvijas jūrnieki bezgala bieži izvēlas sekot, diplomātiski sakot, caurcaurēm prozaiskām vadzvaigznēm. Arī Ansis Jaunzems varbūt nebija nekāds naivs zvaigžņu alcējs, Poruka "bālais zēns", taču dievnams, tāpat kā savā ziņā bāka, ir vertikāle.■

Dāvis Beitlers

CADET CHECK-LIST



It will not be only your workplace, but also your home for next few month

What to pack?

PERSONAL

- ✓ Hygiene products (don't forget sunscreen)
- ✓ Clothing for all seasons – if you leave during Summer, doesn't mean you won't meet Winter in 10 days!
- ✓ 10+ pairs of socks
- ✓ Free time entertainment – Books, Gadgets, crosswords etc.
- ✓ Beloved snacks
- ✓ Cash might be useful (USD mainly)
- ✓ Chargers
- ✓ Towel (optional as you can get one on vessel)

JOB RELATED

- ✓ PASSPORT
- ✓ Seaman book
- ✓ Contract
- ✓ Medical certificates
- ✓ Training Certificates
- ✓ "Prakses grāmata"
- ✓ Study notes
- ✓ Overalls + shoes (from office)

✗ DON'T take

- ✗ Linen and towels (only if you like using only yours)
- ✗ Washing powder, cleaning fluids
- ✗ Dishes
- ✗ Iron
- ✗ Step-in shoes

Travelling

BE at the airport at 2 hours before your flight

Check allowed items in your hand bag

Make sure Checked in bags are in accordance with airlines policy



Internet is available on board – For communication, not downloading movies – think before & download at home!

PIESAKIES

stipendijai!

Tieši TU vari iegūt
"LSC" stipendiju

Pieteikšanās 5.-25. maijs!



Sikāk lasi: www.lscgroup.lv

LMA Student Council suggests from their experience:

- 🕒 Mechanical watch – will be very useful as time zones changes so often that even smartphones can't follow up
- 🔌 Extension cord – will make your life much easier
- ☕ Thermo mug – will allow to have a morning coffee while enjoying fresh air and the view
- 🚿 Rubber slippers – for shower



Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai – 30



International
Transport Workers'
Federation



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION

Pirmais koplīgums ar “Latvijas kuģniecību”

Pagājušā gadsimta 90. gadu sākumā mūsu valsts dzīvē risinājās ļoti nozīmīgi notikumi: tika atjaunota neatkarība, kas līdzī nesa jaunu sabiedrisko un sociāli ekonomisko attiecību veidošanu. Arī jūrnieku arodbiedrībai bija jāpārkārtojās darbam tirgus ekonomikas un sīvas konkurences apstākļos, kādi valdīja pasaules jūrniecības darba tirgū. 1991. gada 6. decembrī Latvijas Republikas Tieslietu ministrija ar reģistrācijas numuru 55 reģistrēja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību, un tā nebija tikai vecās izkārtnes maiņa, tā bija jauna organizācija, kas savu darbu sāka no tīras lapas. Arodbiedrībai vajadzēja pārliecināt jūrniekus pievienoties jaunajai organizācijai, un pirmie, kas pievienojās, bija “Latvijas kuģniecības” jūrnieki.



LTFJA, izprotot un zinot jūrnieku vajadzības, no pirmās dienas ir aktīvi iestājusies par viņu tiesībām: par civilizētiem darba apstākļiem, sociālajām garantijām, drošību, medicīnisko aprūpi un daudz ko citu.

1992. gada martā tika parakstīts koplīgums ar “Latvijas kuģniecību”, kas ietvēra LTFJA priekšlikumus darba apstākļu un jūrnieku drošības uzlabošanai, algu palielināšanai un sociālo garantiju nodrošināšanai.

LTFJA tolaik no dažādu kuģošanas kompāniju kuģu apkalpēm, kas strādāja visās pasaules jūrās, saņēma lūgumus pēc palīdzības. Medijos izskanēja tādi kuģu vārdi kā “Norina”, “Anna”, “Jūlija”, “Agros”, kuru īpašnieki jūrniekiem bija parādā darba algu, bet arodbiedrība palīdzēja parādu atgūt.

Lai gan deviņdesmito gadu sākumā pieauga jaunu arodbiedrību skaits, LTFJA jau bija iemantojusi tirdzniecības flotes jūrnieku uzticību un bija uzņemta Latvijas Brīvo arodbiedrību savienībā.

LTFJA darbību sāka respektēt arī ārvalstu kuģu īpašnieki, piemēram, “Acomarit”, “Havtor”, “Unicom”, “Stolt Unicom” un citi, un arvien vairāk piekrita LTFJA koplīgumu noteikumiem par Latvijas jūrnieku darba apstākļiem uz šo kompāniju kuģiem.



Vienotībā ir spēks!