



JŪRNIEKS

NR. 6 (115) 2019



ASV sankcijas paver ceļu grozījumiem Likumā par ostām Valsts pārņem Rīgas un Ventspils ostas

**SM JŪRLIETU
DEPARTAMENTA DIREKTORE
LAIMA RITUMA:**

“Ļoti svarīgi, lai
Transporta pamatnostādņēs
2021.– 2027. gadam, pie
kuru izstrādes pašlaik noris
darbs, tiktu ietverti nozarei
svarīgi uzstādījumi,
tai skaitā mēģināt virzīt
nozarei svarīgas idejas.”

Šogad
Latvijas
valsts
jūrniecības
simtgade

Noslēdzies Latvijas valsts
jūrniecības simtgades
gads. Sākusies jauna ēra





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 JŪRNIEKU 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 "JŪRNIEKS" VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS TĪMEKĻA VIETNĒ WWW.LJA.LV**



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJAS VALSTS JŪRNICĪBAI 100

- 2 Latvijas valsts jūrniciābai 100
- 5 Svarīgi saglabāt līdzsvaru

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 9 Notikumi Latvijā un pasaulē 2019.gadā
- 17 Rīgā tiekas Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības valstis
Latvijas transporta un loģistikas pārstāvji Ķīnas ceļos
Satiksmes ministrs piedalījās Somijas rīkotā augsta līmeņa konferencē
- 18 Satiksmes ministrija izsludina konkursu pētījumam par ostu pārvaldības modeļiem
Latvijas transporta nozare pārstāvēta Transporta nedēļas pasākumos Maskavā
- 19 Liepājā svinīgā ceremonijā Jūras spēku komandiera amatā stājas Kaspars Zelčs
- 20 Beigusies koncentrētā ostas valsts kontroles kampaņa
Noskaidroti konkursa "Enkurs 2020" finālisti
- 21 JA Atzinības raksts Aleksandram Žukovam
Jauns mācību materiāls stūrmaņiem
- 22 Latvijas Jūrniciābas savienība kļūst par audzubērnu draugu

KUĢOŠANA, CILVĒKS, VIDE

- 23 Aktualitātes vides aizsardzības jomā
- 24 IMO ģenerālsēkretārs Kitaki Lims: "Bez ilgtspējas mēs nevaram izdzīvot"
- 26 Starptautiskās kuģošanas nākotne – jaunas paaudzes degvielas radīšana
- 27 Cīnoties pret klimata pārmaiņām, svarīgi ir apturēt oglekļa emisijas
- 29 Jūras administrācijas darbinieki veic dabas saglabāšanas darbus
Jūrā un krastā – drošība pirātu rajonos
- 30 Uzraudzība, reaģēšana un rīcība. Cīņa ar pirātiem turpinās
- 34 Briesmīga bija neziņa, kas ar mums notiks
- 35 Ziņas isumā

GADA TĒMA – SIEVIETES JŪRĀ

- 36 Cik sievišķīga nākotnē būs jūrniciābas pasaule?
- 43 Ja patiešām kaut ko ļoti vēlies, tas piepildīsies!

OSTAS

- 45 Statistika
- 46 Uzņēmuma politika – padarīt apstrādes procesus arvien efektīvākus
- 47 Kompānija "Strek" attīstās Krievu salā



Žurnāls "Jūrniciābs". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādiņas 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 Raita Mūrnieka, Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Dainā Ģelža, Gata Diedziņa, Ulda Ozola, Krista Kristlība, Valsts prezidenta kancelejas, Satiksmes ministrijas, Latvijas Jūras spēku, Liepājas pašvaldības, "WT Terminal", "Strek", IMO publicitātes, youtube.com, Greenpeace, WSC, "Stena Imperio", AFP, flickr.com foto, ārzemju preses foto materiāli, foto no Kārļa Bardeļa un Līnas Deperes personīgā foto arhīva. JA materiālus sagatavoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, LSEZ, IMO, WISTA, EU NAVFOR un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Impērijas gals

Kad gada pēdējam žurnāla numuram ievadrakstu faktiski jau biju uzrakstījis, kurā mazliet pacilājoši atskatījos uz gada lielajām jubilejām, kā arī ar neslēptu lepnumu vēlējos dalīties priekā par divsimt trīsdesmit, simt, trīsdesmit vai divdesmit piecos gados jūrniciābas nozarē sasniegto, negaidot nāca ziņa no tālā Amerikas kontinenta, kas šķietami rāmo gada nogali Latvijā sagrieza ar kājām gaisā. Sankcijas.

Pēkšņi vienā dienā viss bija mainījies, un sabrukušajām Romas, Franku, Ķīnas, Osmaņu, cariskās Krievijas, PSRS un citām impērijām nu piepulcējušies arī Lemberga impērija. Vairāk nekā divpadsmit gadus Latvijas tiesībsargājošās institūcijas bez panākumiem ir mēģinājušas pierādīt Lemberga vainu kukuļņemšanā sevišķi lielos apmēros, noziedzīgi iegūtu finanšu līdzekļu un citas mantas legalizēšanā, dienesta stāvokļa ļaunprātīgā izmantošanā un citos noziegumos, bet OFAC pietika pateikt tikai vienu liktenīgu vārdu – sankcijas, lai Lemberga priekšā aizvērtos visas durvis.

Žurnālista skatiens uz notikumiem, cilvēkiem un situācijām ir skatiens no malas, bet ne velti saka, ka no malas viss ir labāk redzams, un brīvvalsts teju trīsdesmit gadu laikā ir redzēts pietiekami daudz. Gan tas, kā auga viena indivīda varēbība un ambīcijas, gan tas, kā visos līmeņos tika lobētas Ventspils intereses, un te vietā atcerēties jau folklorizējušos sentenci – sakām Ventspils, domājam Lembergs, un otrādi, gan tas, kā liela sabiedrības daļa klanījās "lielā" cilvēka priekšā un cik pagodināti jutās, uzaicināti pie mielasta galda. Reiz uz Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas sapulci bija uzaicināts satiksmes ministrs, ko nozarei bija svarīgi jautājumi ministram. Viņš, protams, ieradās precīzi laikā, ko gan nevarētu teikt par asociācijas prezidentu. Lembergs nokavēja vairāk nekā pusstundu, bet atvairīšanās vietā pārmeta ministram: jūs esat vai neesat satiksmes ministrs? Rīgā nav kārtības, sastrēgumi, kad vienreiz te ievēdīsiet kārtību?! Pie mums Ventspilī... Ministrs tobrīd sajūtas neērti. Tā ir tikai viena epizode, tomēr pasaka pietiekami daudz.

Nu Lembergs ir palicis ārpus spēles. Pati par sevi tā būtu tikai ziņa, ka kāds cilvēks uzlikto sankciju rezultātā nevar rīkoties ar saviem līdzekļiem un tamlīdzīgi. Diemžēl šoreiz viss ir daudz skaudrāk, jo vienam cilvēkam bija jauts izveidot impēriju, un nu, sliktot pats, viņš sev līdzi ir parāvis Latvijai tik nozīmīgo Ventspils brīvostu. No pārvaldnieka amata padzīts jūrniciābas sabiedrībā cienītais un respektētais Imants Sarmulis, kurš bija viens no Latvijas ostu normatīvo regulējumu pamatlicējiem. Likumu par ostām pieņēma 1994. gadā, divdesmit piecu gadu laikā vairākas valdības to neseimīgi mēģināja atvērt, bet ASV sankcijas to izdarīja zibens ātrumā. Nu likums atvērts, grozīts, mainīts, pielāgots situācijai un steidzamības kārtā Saeimā pieņemts. Lai izrautu Ventspils ostu no ASV sankciju tvēriena, tās pārvaldīšanai un apsaimniekošanai ir izveidota jauna valsts akciju sabiedrība "Ventas osta". Kas notiks tālāk? Kas sagaida ne tikai Ventspili, bet arī Rīgu? Kāpēc paši nespējam sakārtot savas valsts lietas? Kāpēc brīvajā Latvijā kāds varēja izveidot savu impēriju? Kā vispār kaut kas tāds bija iespējams? Jautājumi ir, atbilžu nav. Tāpēc, atskatoties uz aizvadīto Latvijas valsts jūrniciābas simtgades gadu, nākas pārdomāt, ko tas mums devis, ko ņēmis un vai ko arī iemācījis.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Latvijas valsts jūrniecei 100

Domājot par šodienas Latvijas jūrniekiem, viņu problēmām, dzīvesveidu, karjeras iespējām, piederību jūrniecības nozarei un Latvijas valstij, nekādā gadījumā nevaram iztikt bez ieskata tālākā, tuvākā, pavisam nesenā pagātnē un arī tagadnē. Beidzot vajadzētu pārliecināties vai apgalvojums, ka Latvija ir jūras valsts, tiešām atbilst patiesībai. Vai pietiek tikai ar gandrīz 500 kilometru garo jūras robežu, lai mēs tā pa īstam varētu sevi dēvēt par jūras lielvalsti? Varbūt ir vajadzīgi vēl citi, ļoti būtiski nosacījumi? Latvija nevar dīžoties ar lielu starptautisko kuģu floti, šajā ziņā esam visai trūcīgi. Bet jūrnieki? Jau no senlaikiem Latvija sevi var uzskatīt par jūrnieku lielvalsti!

"Atbraukuši uz kuģa, redzējām, ka vējš labojies, un braucām tālāk līdz Kullenai, kur tiek "nezelēti" jaunie jūrnieki. Tā ir sena jūrnieku tradīcija. Uz kuģa iznāk vecs vīrs ar garu bārdi un gariem svārkjiem, darvas bocka vienā rokā, otrā liels koka nazis, ar kuru jaunajiem jūrniekiem paredzēts nodzīt bārdi, kaut arī viņiem tās nemaz nebūtu. Tādā veidā tiek izspiesta dzeramnauda. Kurš sola vairāk maksāt, tas tiek viegli cauri, kurš mazāk, tam iet grūti, bet, kas nemaksā, to iesien striķi un velk pa ūdeni zem kuģa ķīļa. Pēcāk no kuģa kapteiņa šis jaunais jūrnieks izņem uz savas algas rēķina šnabi un iedod bārdas dzinējam, kurš ar to uzcielnā pārējos kuģa laudis. Tādā veidā šis jūrnieks ir iesvētīts un kļūst par īstenu jūrnieku." Tā jauno jūrnieku iesvētīšana aprakstīta Ivetas Erdmanes grāmatā "Koka kuģi, dzelzs vīri".

Briesmu pilns laiks

Arvis Pope kādā no saviem apcerējumiem raksta: "Kurzemi no trim pusēm apskalo jūra, tāpēc likumsakarīgi, ka kurzemieņu gaitas un nodarbošanās dažādos laikos bijušas saistītas ar jūru – zvejniecība, jūrniecība, kuģu būve, arī jaunu zemju atklāšana un jūras laupīšana, kas pirms 1000 gadiem skaitījusies itin cienījama nodarbe. Vēstures avoti saglabājuši ziņas par seno kuršu un lībiešu jūras braucieniem, un tie stāsta, ka Kurzemes piekrastes iedzīvotāji bijuši vikingu respektējami pretinieki Baltijas jūrā, brīžiem arī sabiedrotie."

Arī sešsimt gadu ilga dzimtbūšanas laiks nebija gluži bez panākumiem jūrniecības laukā. Diezgan tālos jūras braucienos ar pašbūvētām lielām

laivām vai maziem buriniekiem kurzemieņi, vēl dzimtcilvēki būdami, devās savu kungu sūtīti, dažkārt arī uz savu roku, un tas bija pietiekami ienesīgs, bet ne mazāk bīstams papildienākumu avots. Kopš 18. gs. otrās puses zināma preču pārvadāšana jūras laivās, t.s. dižlaivās no Ziemeļkurzemes ciemiem gan uz tuvējām ostām – Rīgu, Ventspili, Sāmsalu, gan tālākām – Helsinkiem, Pērnavu, Pēterburgu un citām.

Vēstures dokumentos atrodamas ziņas, ka no 1890. līdz 1910. gadam Atlantijas okeānā ik gadu kuģoja aptuveni 50 latviešu burinieku, bet Rietumeiropā ik gadu kravas pārvadāja aptuveni 170 burinieku.

Tolaik bija visai pierasti, ka jūrnieki vairākus gadus neredzēja dzimto krastu, jo īpaši, ja kursēja starp Amerikas kontinenta ostām. Tolaik jūrnieku darbs bija ļoti smags un bīstams. Viņus vajāja jūras stihija, kuģu avārijas un slimības, bet, lai gan jūrnieka dzīvība karājās gluži vai mata galā, jūras vilinājums allaž bijis neizskaidrojami maģisks, tas arvien jaunus un jaunus puisi aicināja doties zilajās tālēs. Palapojot "Latvijas jūrniecības vēstures enciklopēdiju 1850 – 1950", varam lasīt: miris ar dzelteno drudzi, gājis bojā kopā ar kuģi, miris no pārsaišanas pēc kuģa bojāejas, miris reisa laikā, miris ekspedīcijas laikā uz Ziemeļpolu no cingās. Neskaitāmu jūrnieku kaps ir jūras dzelme.

Nežēlīgais laiks

Nežēlīgi ar Latvijas jūrnieku likteņiem izrikojās Otrais pasaules karš. Vēstures fakti nevienam nevar atstāt

vienaldzīgu. Admirālis Teodors Spāde. Apcietināts 1941. gada 14. jūnijā, atradies vairākās ieslodzījuma vietās, atbrīvots 1954. gadā, piespiedu kārtā dzīvojis Kazahijā, Termirtau pilsētā, un strādājis slimnīcā par grāmatvedi. Kapteiņi spīdzināti, izsūtīti uz soda nometnēm, piespiedu kārtā aizvesti uz PSRS, sodīti ar nāvi, nomiruši izsūtījumā. Kam paveicās, izcietā sodu, izdzīvoja, bet nekad vairs nevarēja kāpt uz kapteiņa tiltiņa.

Vairāk palaimējās tiem jūras vilkiem, par kuriem vēstures liecībās rakstīts: no 1941. vai 1944. gada emigrācijā, devās trimdā uz ASV, Kanādu, Vāciju, Zviedriju. Šiem laimīgajiem bija iespēja cienīgi pabeigt savu jūras karjeru kādā no ārvalstu kuģošanas kompānijām.

Bet bija arī tādi, par kuriem enciklopēdijā rakstīts: Skulte Artūrs Fridrihs – tālbraucējs kapteinis. Beidzis K. Valdemāra jūrskolu, tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1934. gadā, bet jūrā sācis iet 1916. gadā, bijis otrais stūrmanis, pirmais stūrmanis, līdz kļuvis par kapteini. 1940. gadā, kad Latvijā mainījās vara, kļuva par LPSR jūras un upju kuģniecības uzņēmumu nacionālizācijas komitejas locekli, pēc tam LPSR valdība viņu norīkoja par kuģniecības sabiedrību "Brāļi Zēbergi", "P. Dannebergs", "Rauna" un "Turaida" koprēderejas, "Krimulda" un "Sigulda" koprēderejas pilnvarnieku. Vēlāk kļuva par Latvijas valsts jūras kuģniecības kadru daļas priekšnieku, kas noteica latviešu jūrnieku uzticamību un turpmāko nodarbināšanu, līdz 1945. gadā ģimenes strīdā viņu nogalināja paša nepilngadīgais dēls.



Elīnas Zvirbules zīmējums.

Padomju laiks

Latvijā bija mainījušies laiki, auga jauna jūrnieku paaudze, kas bija piedzīmusi pirmskara gados, kara laikā sasniegusi jaunekļa vecumu un četrdesmito gadu beigās sajuta jūras vilinājumu. Tie bija gan piejūras ciematu puīši, gan arī no jūras tālās Latgales zēni. Viņi alka iegūt zināšanas un vēlējās izrauties no pēckara gadu nabadzības. Diemžēl daudziem no viņiem bija nepareizi raduraksti, tāpēc stingrie jauno kadru vērtētāji jūrskolu uzņemšanas komisijās, kuģniecību kadru daļās, cekās un čekās nepalaida garām pat vismazāko izdevību neļaut šādiem svešas ideoloģijas aptraipītiem elementiem nonākt padomju jūrskolās un flotēs. Tiem, kuriem tomēr laimējās iegūt kādu no jūrniecības specialitātēm, ne vienmēr laimējās nokļūt uz kuģa, jo neatvēra vīzu. Varu iedomāties, kā tagad neizpratnē plecus rausta Latvijas Jūras akadēmijas vai Liepājas Jūrniecības koledžas studenti, kuri nesaprot, par ko ir šis stāsts! Bet stāsts ir par tādiem pašiem jauniem puīšiem, kuru vienīgā kļūda bija tā, ka viņi piedzimuši nepareizā laikā. Laikā, kas nežēlīgi grieza un mala cilvēku dzīves un likteņus.

Esmu daudz runājis ar dažāda vecuma kapteiņiem, un viņi visi kā viens ir teikuši, ka sapnis par jūru

bijis saistīts ar lieliem baltiem kuģiem un tālām zemēm. Piemēram, kapteinim Imantam Vikmanim, kurš šoruden devās mūžībā, īstenojās sapnis par jūru, kuģiem un kapteiņa tiltiņu, kaut arī viņam šis ceļš nav bijis rozēmkaisīts. Bet daudziem bija jāpiedzīvo Jāņa Šubas liktenis: "Pabeidzu Liepājas jūrskolu un Kaļiņingradas Zivruņniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu, bet tā kā ārzemēs bija ļoti daudz radu, vairāk kā par darbu uz zvejas kuģiem nebija ko cerēt. Sapņi par tālām zemēm tepat Liepājā vien bija jāizsapņo. Vīzu nedeķa, un jūrnieka gaitām tika pielikts punkts. Cik reižu ar asarām acis esmu stāvējis partijas komitejā un lūdzies, lai mani palaiž jūrā, viss velti. Tāpēc tagad ar milzīgu prieku skatos uz topošajiem jūrniekiem, jo viņiem tiešām visi ceļi ir vaļā un tikai no pašu gribēšanas un varēšanas atkarīga tālākā karjera."

Nacionālie kadri un viņu iespējas ir pēckara Latvijas jūrniecības medaļas viena puse. Ir arī otra, par to var lasīt "Latvijas jūrniecības enciklopēdijā 1950 – 2000": dzimis Ukrainā, dzimis Rostovas apgabalā, Sverdlovskas apgabalā... Tā varētu turpināt vēl un vēl. Jūrnieki no visas plašās padomju zemes tika aicināti, norīkoti un iekārtoti darbā Latvijas jūras kuģniecībā, transporta un traleru flotē, okeāna zvejas flotes bāzē un arī uz

zvejnieku kolhozu kuģiem un pelošajām bāzēm. Savukārt ne viens vien Rīgas jūrskolas absolvents pēc skolas beigšanas tika nosūtīts darbā, piemēram, uz Ziemeļu jūras kuģniecību Arhangeļskā. Padomju Savienībā dzīvoja padomju tauta, kurai bija jārunā krievu valodā. Punkts. Un runāja kā mīļie. Ja tagad nu jau bijušajiem "Latvijas kuģniecības" kapteiņiem vai cita ranga jūrniekiem saka, ka viņi ir okupanti, šie cilvēki jūtas aizskarti, jo nevar atbildēt par politiku, ko īstenoja padomju režīms. Gan viņi, gan latviešu jūrnieki ir šā režīma upuri.

Jauns laiks

Tagad sevi arvien pārliecinošāk pie-saka paaudze, kas deviņdesmitajos absolvēja Latvijas Jūras akadēmiju. Nu jau salīdzinoši daudzi, kas izvirzīja mērķi kļūt par kapteiņiem, to ir sasnieguši. Viņi ir profesionāli un pašapziņīgi. Citādi nemaz nevar būt, jo jaunie jūras virsnieki taču pieder elitārajai kapteiņu gildei. Ainaŗs Vimba bija pirmā Latvijas Jūras akadēmijas izlaiduma absolvents, kurš diplomu saņēma 1994. gadā un par tālbraucēju kapteini kļuva pēc sešiem gadiem, kad viņam bija 34 (sarunu ar viņu varēsiet lasīt jau žurnāla 2020. gada 1. numurā).

►►► 4. lpp.

▶▶▶ 3. lpp.

Latvijas Jūras akadēmijas absolvents Artis Ozols kļuva par kapteini 29 gadu vecumā un ir pirmais cittautietis kapteinis zem Zviedrijas karoga. Kapteinis Andris Benefelds, kapteinis Ivo Logins, kapteinis Normunds Vilkaušs, kapteinis Kaspars Burkits, kapteinis Zigmunds Koržeņevskis, kapteinis Andrejs Kuzmins – tie ir tikai nedaudzi Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, kuri stāv uz dažādu valstu kuģniecību kuģu kapteiņu tiltiņiem. Tagad varam būt lepmi, ka Latvijai ir pirmā sieviete kapteine – Tatjana Pleteņa, kura saka: “Kad devos pirmajā reisā par kapteini, kompānija tomēr mazliet bažījās, kā apkalpe uzņems sievieti kapteini. Intervijā pirms paaugstināšanas prasīja arī, kā rīkošos, ja kas... Taču apkalpe bija lepna un laimīga, ka strādā uz kuģa, kuru vada pirmā sieviete kapteine, jo tā ir tiešām reta pieredze.” Bet vēl pavisam nesenā pagātnē sieviete uz kuģa – tā taču ir nelaime! Tagad ja ne visi, tad vairākums jūras vilku ir samierinājušies, ka uz kuģa ir arī jūras vilcenes.

Pirms dažiem gadiem Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas izpilddirektors Artūrs Brokovskis-Vaivods teica: “Kuģa kapteinis ir persona, kuras pienākums ir komandēt kuģi, dot rīkojumus apkalpei un kura ir absolūti vienpersoniski atbildīga, arī no juridiskā viedokļa, par kuģa komandēšanas rezultātu. Demokrātija beidzas uz moliņa pie kuģa trapa. Lai dzīvo diktatūra!”

Notiek reāla paaudžu maiņa, un par to ir patiesi prieks, jo tikai tā turpināsies Latvijas jūrniecības tradīcijas. Ja pavisam nesen man šķita, ka jaunie jūrnieki sevi vairāk uzskata par pasaules pilsoņiem, tad sarunās ar daudziem no viņiem sapratu, ka esmu maldījusies, jo jaunaunie nav vienaldzīga Latvijas jūrniecība un tās nākotne.

Cauri laikiem

“Mierīgais laiks drīz pārvērtās par lāstu. Viegļajā vējā kuģiem nebija ātruma, un sākās problēmas ar pārtiku. Vīrs dzeramā ūdens peldēja riebigas putas, bet pārtikas krājumos ložņāja tārpi. Jūrnieku vidū plosījās slimības, vairāk nekā trešdaļa apkalpes locekļu bija tik slimi, ka nespēja paiet. Nāve plāva savus upurus



Skats uz jūru no Latvijas augstākās bākas – Miķeļtorņa.

starp slimajiem zem klāja.” Diezgan skaudra, bet reāla jūrnieku dzīves aina no burinieku laikiem. Tomēr, neskatoties uz grūtībām, kas kuģotājam uzglūnēja ik uz soļa, ar jūru sasirgušais nevarēja palikt krastā.

Saulē iededzis brūns, svītrainā krekļā, platās biksēs, lakatiņš ap kaklu, cepure un pīpe. Aptuveni tādu senāk varētu zīmēt jūrnieka portretu. Enkuri, nāras, caurdurtas sirdis, mīļoto sieviešu vārdi rotāja jūrnieku ķermeņus. Tāpat jūrniekiem raksturīgi ticējumi, kas visos laikos, un arī tagad, ir vajadzīgi, lai pasargātu sevi no neveiksmēm, kuģi no nogrimšanas. Ievērot ticējumus ir svēta lieta, jo tikai tā var izlūgties varenā jūras dieva labvēlību. Kādreiz obligāts jūrnieku kontrakta nosacījums bija ikdienas ruma porcija, ko tagad nomainījusi nulles tolerance attiecībā uz alkoholu.

Jūrnieku aizraušanās ar alkoholu un meitenēm ārzemju ostās šodien drīzāk ir mīts, nekā patiesība, jo tagad kuģošanas grafiks ir tik sa-springts, ka dažreiz kontrakta laikā

pat neiznāk nokāpt no kuģa. Bet mīts nav tas, ka aptaujās par seksīgākajiem profesiju pārstāvjiem sievietes vecumā no 25 līdz 55 gadiem jūrniekus ierindo trešajā vietā aiz policistiem un armijniekiem. Daudzi uzskata, ka saules zaļais stars ir tikai mīts, bet patiesībā tas tiešām eksistē. Tie, kuri to ir piedzīvojuši, stāsta, ka tiklīdz saule pilnībā pazūd aiz horizonta, pēdējā atblāzma izskatās spilgti zaļa, bet efekts esot pamanāms tikai tad, ja horizonts ir tāls un to nekas neaizsedz. Šis brīnums ilgst tikai dažas sekundes, un šo mirkli ir grūti noķert. Leģenda vēsta, ka tas, kuram izdosies ieraudzīt saulrieta zaļo staru, kļūs laimīgs un sirdsskaidrs, tad cilvēks pārvarēs jebkurus maldus un bez grūtībām spēs izprast savu un citu sirdis. Pazīstu kapteinus, kuri šo mirkli ir piedzīvojuši, tāpēc, noslēdzot Latvijas valsts jūrniecībai veltīto rakstu sēriju 2019. gada žurnāla numuros, no sirds ceru, ka to piedzīvos visi Latvijas jūrnieki, kas kuģo pasaules jūrās un okeānos.■

Anita Freiberga

Svarīgi saglabāt līdzsvaru

2019. gada vasarā Latvijas Jurniecības savienība, nozares sabiedriskās un profesionālās organizācijas aktualizēja jautājumu par jurniecības vietu un lomu Latvijas tautsaimniecībā. Daudzi pauž viedokli, ka nozares sekmīgai augšupejai un prestižam sabiedrībā pietrūkst skaidri definētas jurniecības politikas un darbības stratēģijas. Kas zina, iespējams, Latvija savu lielo veiksmes kārti ir izniekojusi jau pirms gadiem divdesmit. 2000. gadā, kad valsts akciju sabiedrība “Latvijas kuģniecība” vēl nebija privatizēta, Latvijas Zinātņu akadēmijas akademiķis un tā laika Saeimas deputāts Dr. habil. oec. Arnis Kalniņš “Latvijas Vēstnesī” brīdināja un izteica savu viedokli: “Risīnot privatizējamās valsts akciju sabiedrības “Latvijas kuģniecība” (LK) privatizācijas jautājumu, būtu vēlams to balstīt uz Latvijas kuģošanas sektora ilgtermiņa politiku. Lai gan Kuģošanas politika koncepcijas veidā Ministru kabinetā (MK) ir pieņemta, tomēr likumdošanā tā nav radusi savu atspoguļojumu, un tas šobrīd kavē LK privatizācijas mērķtiecīgu īstenošanu. MK nav iesniedzis Saeimai atbilstošus likumdošanas aktu projektus vai izmaiņas esošajos. Arī gatavotajiem LK privatizācijas nosacījumiem jāizriet no kuģošanas koncepcijas.”

Šodien var tikai minēt, kā būtu bijis, ja būtu bijis, bet ir, kā ir, tāpēc jādara labākais, ko šodien var paveikt. Ar tādām domām vasaras otrajā pusē tika sasaukta Latvijas Jurniecības savienības paplašinātā valdes sēde, kurā piedalījās arī Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, kruinga kompāniju un vēl citu jurniecības organizāciju pārstāvji. Centrālais temats bija jurniecības politika un tās attīstība Latvijā. Arī šajā saietā daudz tika runāts, diskutēts un kritizēts. Visbeidzot pieņēma lēmumu organizēt darba grupu, bet, lai iegūtu plašāku jurniecības sabiedrības viedokli par situāciju jurniecībā un iezīmētu nākotnes vīziju, internetā tika veikta aptauja, anketa latviešu un angļu valodā tika izplatīta ar e-pasta un sociālā tīkla “Facebook” starpniecību, un to bija aicināti aizpildīt visi interesenti. Lai gan informācija sasniedza aptuveni 300 cilvēku (“Facebook” dati + izsūtītie e-pasti), līdz 2019. gada 7. oktobrim apaujas anketu bija aizpildījuši 12 respondenti, no kuriem trīs norādīja, ka pārstāv organizācijas, bet pārējie deviņi atzīmēja sevi kā individuālas personas. Negribētos izteikt skarbas piezīmes par nozares jaužu aktivitāti, bet jautājums par Latvijas

jurniecības nākotni, par ilgtspējīgu stratēģiju un nozares prestižu joprojām nav noņemts no darba kārtības. Tas, protams, ir svarīgs, vēl jo vairāk apzinoties, ka kuģošanas un kuģu būves bizness, kuģu reģistrēšana zem Latvijas karoga nepiedzīvo pašus labākos laikus. Tāpat valsts nav definējusi Latvijas jurniecības nozari kā svarīgu tautsaimniecības sastāvdaļu, bet ir definējusi valsts atbildību par jurniecības normatīvās bāzes veidošanu un saskaņošanu ar starptautiskajām jurniecības institūcijām un Eiropas normatīvo regulējumu, kā arī atbildību par kontrolējošo dienestu atbilstību starptautiskajām prasībām. Tātad valsts ir definējusi jurniecības nozares uzraudzības funkcijas, ko pilda Satiksmes ministrijas Jūrlietu departaments un Satiksmes ministrijai pakļautā Latvijas Jūras administrācija. Tieši SM Jūrlietu departamenta direktorei Laimai Ritumai ir nācies dzirdēt jurniecības nozares pārstāvju izteiktu kritiku par departamenta darbu, un tagad uzklausi LAIMAS RITUMAS viedokli par situāciju Latvijas jurniecības nozarē.

– Jurniecības sabiedrība ir metusi tādu kā izaicinājumu Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamentam, paužot viedokli, ka departaments nedara pietiekami

daudz un tā darbība varētu būt aktīvāka.

– Tiem, kuri kritizē, droši vien ir savī argumenti, kāpēc viņi pauž šādu viedokli, un katram ir tiesības palikt pie sava viedokļa. Protams, vienmēr ir lietas, ko var uzlabot, bet ar to kapacitāti, kas ir mūsu rīcībā, mēs strādājam un veicam tās funkcijas, kas ir mūsu kompetencē.

– Lai nerastos pārpratumi un Jūrlietu departaments no jurniecības sabiedrības nesāņemtu nepelnītu kritiku, skaidri un gaiši nosauciet to darbības jomu, kas piekrīt jūsu departamenta kompetencei.

– Vispirms jau Jūrlietu departaments veic to normatīvo aktu projektu virzību, kuru saskaņošana nepieciešama gan Eiropas, gan starptautiskā, gan arī nacionālā līmeņa dokumentiem. To visu departaments dara ciešā sadarbībā ar Jūras administrācijas attiecīgajām struktūrvienībām, ekspertiem, juristiem un šīs nozares speciālistiem. No savas puses, cik tas ir iespējams, sniedzam metodisku palīdzību. Ar Jūras administrāciju mums izstrādāts sadarbības mehānisms, tā ietvaros arī strādājam, un likumus vai likumu grozījumus, tātad visu, pie kā strādājam, var

▶▶▶ 6. lpp.

▶▶▶ 5. lpp.

redzēt Satiksmes ministrijas mājas lapā. Tie ir gan paziņojumi sabiedrības līdzdalībai, gan informācija par dokumentiem, kas tiek sūtīti uz valdību apstiprināšanai, lai tālāk jau nonāktu Saeimā. Un tas ir pavisam reāls darbs, ko mēs departamentā ik dienas veicam.

– Nav jau noslēpums, ka visgrūtāk ir novērtēt papīru darbu.

– Es gan negribētu piekrist, ka tas ir tikai papīru darbs, jo mums ir aktīvi jāiesaistās dažādu jautājumu apspriešanā un skaidrošanā. Piemēram, Satiksmes ministrija tiek aicināta uz Saeimas Tautsaimniecības komisijas sēdēm, lai iepazīstinātu ar likumprojektiem, kas tiek virzīti pieņemšanai, un Jūrlietu departaments tur piedalās, lai skaidrotu jautājumus, kas ir mūsu kompetencē. Tāpat starp valsts pārvaldes iestādēm tiek rīkotas sanāksmes, tai skaitā arī piesaistot nevalstisko sektoru, un arī šajā darbā mēs piedalāmies un vienmēr esam klāt.

Protams, ir arī darbs starptautiskajās institūcijās, kur kopā ar Jūras administrāciju piedalāmies, piemēram, IMO darbā, un esošajā situācijā esam atraduši to balansu, lai varētu pilnvērtīgi realizēt savas funkcijas un pārstāvēt Latviju. To, ka depar-

...ir jāsaprot, ka Jūrlietu departamenta funkcijas nav tik plašas, kā par to domā daži nozares cilvēki, vai arī tādas, kādas viņi vēlētos redzēt šī departamenta funkcijas.

tamenta un administrācijas kopējais darbs labi sokas, var skaidrot ar mūsu ikdienas saziņu un ikdienas sadarbību gan administrācijas vadības, gan ekspertu līmenī. Protams, atbilstoši likumam Satiksmes ministrijai, kas ir JA akciju turētāja, ir uzraugošā funkcija pār Jūras administrāciju, tai skaitā administrācija sniedz ministrijai gada pārskatus un plānus, ko caurskatām un vērtējam – kas izdevies un kas vēl darāms. Jūrlietu



departaments Jūras administrāciju neuzrauga kā kapitālsabiedrību, bet vērtē tās profesionālo darbību, un šajā ziņā redzam, ka administrācija labi pilda savus uzdevumus, un par to liecina gan Eiropas Jūras drošības aģentūras, gan citu starptautisko institūcijas pārbaudes, kurās izvērtē konkrētus darba rezultātus un vajadzības gadījumā norāda uz lietām, kas būtu pilnveidojamas.

Ja runājam par darbu, piemēram, IMO, tad mums jau ir izstrādāta sistēma, uz kurām IMO komitejām dodamies kopā, kurās piedalās departamenta vai administrācijas pārstāvji, bet jebkurā gadījumā mēs strādājam kopā, jo esam vienota Latvijas delegācija.

– Kā jums šķiet, vai valsts līmenī, tai skaitā Satiksmes ministrijas sistēmā, jūrlietas un jūrniecības nozare citu nozaru starpā spēlē pietiekami svarīgu lomu?

– Neņemos spriest, cik svarīgu vietu jūrlietas ieņem valstiskā izpratnē, bet Jūrlietu departaments ir viens no Satiksmes ministrijas departamentiem, mēs esam ciešā sadarbībā ar citu ministrijas departamentu speciālistiem, izjūtam koleģiālu cieņu, tieši tāpat, kā mēs cienām un rēķināmies ar saviem kolēģiem.

Latvijas Jūrniecības savienības sanāksmē, kurā piedalījies kā Jūrlietu departamenta direktore, varēja saklausīt nozares speciālistu neapmierinātību ar šīs nozares lomu un vietu Latvijas tautsaimniecībā, bet

ir jāsaprot, ka Jūrlietu departamenta funkcijas nav tik plašas, kā par to domā daži nozares cilvēki, vai arī tādas, kādas viņi vēlētos redzēt šī departamenta funkcijas. Objektīvi tā nav, un neesmu pārliecināta, ka arī vēsturiski departamentam ir bijušas plašākas funkcijas. Ja, piemēram, Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai vai Kruinga kompāniju asociācijai ir kādi risināmi jautājumi, mēs vienmēr tiekamies, lai tās pārrunātu un iespēju robežās arī risinātu.

– Jūrniecības sabiedrībā ir arī satraukums par to, ka Transporta pamatnostādņēs jūrniecības nozarei ir ierādīta gaužām maza vieta, kas, viņasprāt, pazemina tās lomu. Vai varat tam piekrist?

– Protams, ir ļoti svarīgi, lai Transporta pamatnostādņēs 2021.–2027. gadam, pie kuru izstrādes pašlaik noris darbs, tiktu ietverti nozarei svarīgi uzstādījumi, tai skaitā mēģināt virzīt nozarei svarīgas idejas, tāpēc šajā ietvarā mēs arī cenšamies strādāt. Ļoti intensīvi sadarbojamies ar Jūras administrāciju gan iepriekšējo pamatnostādņu tapšanā, gan arī jauno pamatnostādņu izstrādes procesā. Kad šī dokumenta projekts būs jau vairāk nobriedis, noteikti jautāsim arī nevalstisko organizāciju viedokli.

– Godīgi sakot, neesmu pārliecināta, vai nozares un sabiedrisko institūciju ļaudis pilnībā izprot Transporta pamatnostādņu

būtību un atšķirību, piemēram, no tās jaunās jūrniecības politikas, par kuras nepieciešamību visi tagad runā un diskutē.

– Veidojot tādu stratēģisku dokumentu kā Transporta pamatnostādnes nākamo sešu gadu periodam, mēs vienmēr skatāmies no visām pusēm un izsveram tur ietveramos jautājumus, jo par šajā dokumentā ierakstīto būs arī jāatskaitās, tāpēc jāapzinās patiesās iespējas, vai to vispār ir iespējams realizēt, un arī to, kādas ir vajadzības. Piemēram, esošajās pamatnostādnēs ir ietverta arī jūrniecības izglītība, un mums diemžēl nav izdevies panākt visu, ko no savas puses cerējām sasniegt.

– Kādi šķēršļi to traucēja paveikt?

– Vislielākā mērā tas ir nepietiekamais finansējums, ko no savas puses nevaram ietekmēt, bet Izglītības un zinātnes ministrijai esam uzdevuši jautājumus par tās redzējumu jūrniecības izglītības finansēšanas ziņā. Saņēmām skaidrojumu, ko varējām iekļaut atskaitē. Tā šķietami varbūt ir formāla problēmas risināšana, taču jautājums tomēr tiek skatīts. Gribu teikt, ka šāda, ja tā varētu sacīt, neveiksme jūrniecības izglītības jautājuma risināšanā mūs nav apturējusi un, pateicoties arī Jūrnieku reģistra aktivitātēm, plānojam to aktualizēt un jautājumu par jūrniecības izglītību iekļaut arī nākamajās pamatnostādnēs. Tāds ir plāns, vismaz mūsu līmenī noteikti.

UZZIŅAI

FAMOS ir ES līdzfinansēts projekts hidrogrāfisko mērījumu intensificēšanai Baltijas jūrā saskaņā ar HELCOM plānu. Projekta mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību, projektā piedalās septiņas Baltijas jūras reģiona valstis. Latvija ir izpildījusi FAMOS plānu – trijos gados projekta posma “Freja” laikā uzmērīta 1830 kvadrātkilometru liela platība, bet divos gados posma “Odins” laikā – 1500 kvadrātkilometru. Iegūtie dati izmantoti jūras karšu sagatavošanā. Izmantojot ES līdzfinansējumu, Latvijas Jūras administrācija iegādājās kuteri “Sonārs”, jaunu aprīkojumu hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, kā arī programmatūru datu apstrādei. Arī JA kartogrāfi strādā ar jaunu, mūsdienu karšu sagatavošanas programmatūru.

– Ja runājam par jūrniecības sadaļu, vai iepriekšējo pamatnostādņu uzdevumus, tā burtu un garu ir izdevies izpildīt?

– Gadu pirms šī perioda beigām varu teikt, ka dokumentā iekļauto ir izdevies izpildīt. Vispirms jau tas ir jautājums par Latvijas atrašanos Parīzes memoranda Baltajā sarakstā, un to mums ir izdevies noturēt. Labi ir realizējies Jūras administrācijas FAMOS projekts, kas bija iekļauts pamatnostādnēs.

Arī projekts par nacionālās “Safe-SeaNet” sistēmas pilnveidošanu atbilstoši “Single Window” prasībām ir virzījies uz priekšu. Pateicoties Jūrnieku reģistra darbībai, ir izdevies īstenot izmaiņas jūrskolu profesionālās izglītības standartos. Kopumā tie ir jautājumi, kas ir piekritīgi jūrniecības nozarei, visi ir risināti un gūti arī pozitīvi rezultāti. Ļoti svarīgi, lai visi saprastu, ka šādu dokumentu mēs nevaram rakstīt kā vēlmju sarakstu, te mums vajag izsvērt konkrētus, būtiskus un sasniedzamus mērķus. Kolēģi, kuri darbojas ar politikas plānošanas jautājumiem plašākā kontekstā, allaž uzsvēr, ka rakstītajam vienmēr jābūt konkrēti rezultāti, tāpat ir nepieciešami kritēriji, kas parāda, vai mērķis ir sasniegts un par cik procentiem tas ir izpildīts.

– Kā jums šķiet, kāds varētu būt un kā izskatīties tas dokuments, tā sauktā jaunā jūrniecības politika, par ko daudz runā un vairāk vai mazāk produktīvi spriež jūrniecības pārstāvji? Ko tā varētu dot un kam tur vajadzētu būt atspoguļotam?

– Acīmredzot tie varētu būt jautājumi, kas tika uzdoti Jūrniecības savienības aptaujas anketā.

– Diemžēl LJS aptaujā jau diži daudzi nepiedalījās, vien divpadsmit respondenti.

– Varbūt tas arī atspoguļo esošo realitāti. Līdzdalība no pašas nozares nemaz nav tik aktīva, to varētu vēlēties daudz lielāku. Protams, var jau atrunāties ar dažādiem iemesliem, kāpēc stāvēt malā un neiesaistīties. Var teikt, kā varēja secināt no aptaujas atbildēm, ka nav jau vērts, jo mums tāpat nekā nav, var arī paust citus iemeslus.

– Nebūtu gluži pareizi teikt, ka mums nekā nav un neatkarības gados nekas nav izdarīts. Kaut vai likumdošana, kas atbilst starptautiskajām normām.

– Piekrišu. Un tāds vienmēr ir bijis mūsu mērķis.

UZZIŅAI

Latvija ir pievienojusies lielākajai daļai starptautisko jūrniecības konvenciju. 2018. gadā Latvija ratificēja 2004. gada Starptautisko konvenciju par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību, un tā attiecībā uz Latviju stājās spēkā 2019. gada 11. janvārī. Attiecīgais regulējums ir nostiprināts arī Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā ar tā grozījumiem, kas stājušies spēkā 2019. gada 13. martā.

– Kādus starptautiskus regulējumus līdzī nes 2020. gads?

– Svarīgākās ir prasības par sēra saturu kuģu degvielā, kas stājas spēkā 2020. gada 1. janvārī. Uz mums tās attiecas tikai zināmā mērā, kā uz valsti, kas ir Baltijas jūras emisiju kontroles rajona piekrastes valsts, un šajā ziņā darba apjoms, protams, pieaugs ostas valsts kontroles inspektoriem. Tas, ko kopumā var novērot, ir administratīvā sloga pieaugums gan jūrniekiem, gan kontrolējošajām institūcijām, gan arī valstīm, šīs prasības ieviešot. Un šajā ziņā nav pārliecības, ka dalībvalstu iebildumi, kas par to tiek izteikti, tiek arī pienācīgi sadzirdēti. IMO līmenī bieži vien valstu uzskati mēdz būt atšķirīgi, bet pozitīvais ir tas, ka mēģina rast kompromisu, kas būtu pieņemams visiem, jo nav jēgas pieņemt lēmumus, kurus nevarēs izpildīt.

– Jau tagad kuģu kapteiņi, kurus nācies intervēt, ir šausmās par dokumentu slogu, kas arvien biezākā slānī gulstas uz viņu pleciem. Viņi neredz tam galu un arī risinājumu ne.

– Ir jāsaprot, ka mūsu kā nelielas valsts iespējas, piemēram, IMO līmenī ir ļoti ierobežotas, vēl jo vairāk, ņemot vērā to, ka esam Eiropas Savienības dalībvalsts. Dalība ES, protams, ir pozitīva, bet tā mums uzliek arī noteiktas saistības un

▶▶▶ 7. lpp.

pienākumus. ES kopējais viedoklis ir, ka mēs esam ļoti ambiciozi, pārsvarā gadījumu daudzu lietu risināšanu vēlamies ātrāku, un ar to ir jārēķinās, tāpēc ir diezgan neliela tā niša, kurā mēs varam paust savu viedokli un kas nebūs saistīta ar ES kompetenci.

– Vai ir kāds piemērs, kad Latvijai tomēr izdevies paust savu viedokli un izstāvēt savas intereses?

– Tas, ko zināmā mērā izdevās pozitīvi risināt, bija par Baltijas jūras noteikšanu par emisijas kontroles rajonu slāpekļa oksīda emisijām un tā spēkā stāšanās laiku. Izdevās pierādīt, ka tajā brīdī tā nav Eiropas Savienības kompetence, bet ir jāsaprot, ka tā ir gan balansēšana uz naža asmens, gan arī tas nav tik viennozīmīgi, jo vēlāk vienmēr tiek atgādināts, aizrādīts un pieminēts, ka saistības ir jāievēro. Un Eiropas Komisija kontrolē, kā valstis savas saistības pilda.

i UZZIŅAI

Starptautisko regulējumu jūrlietās galvenokārt nosaka Apvienoto Nāciju Organizācija (ANO) un tās specializētās aģentūras – Starptautiskā Jūrniciības organizācija (IMO), Starptautiskā Darba organizācija (ILO), kā arī Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO). Šajās organizācijās notiek starptautisko instrumentu izstrāde, izvirzot vienotas prasības dalībvalstīm visos jūras drošības aspektos. Latvijas kā šo organizāciju dalībvalsts uzdevums ir ratificēt starptautiskos instrumentus, tos efektīvi ieviest un piemērot.

– Jums ir pieredze ES un IMO darbā. Vai tur ir jūtama lobiju darbība, un kura ir ietekmīgākā lobiju institūcija?

– Ļoti daudzi no tiem ir IMO novērotāji, piemēram, Eiropas Komisija, kas ir novērotāja statusā, arī profesionālās organizācijas, tādas kā ICS. Es gan nepņemos apgalvot, ka kāds vairāk, cits mazāk var ietekmēt lēmumu pieņemšanu, bet viņi visi noteikti ir aktīvi un ieņem drošu pozīciju – lai gan mēs esam tikai novērotāji, mēs tomēr ieteicam rīkoties tā vai citādi. Mans viedoklis ir, ka pārsvarā šo institūciju paustais tiek respektēts.

– Lai gan ir klāt 2020. gada 1. janvāris, starptautiskajā mediju telpā joprojām turpinās diskusijas, kā attīstīties un īstenosies prasības par samazinātu sēra saturu degvielā.

– Mana pieredze rāda un ir radies iespaids, ka tik nopietna līmeņa jautājumi tiek pieņemti savlaicīgi, bet tajā savlaicīgumā ir arī savi mīnusi, jo pieņemšanas brīdī nav zināmas daudzas komponentes un, protams, arī aktuālā situācija, kāda būs tad, kad tā vai cita prasība stāsies spēkā. Reizēm nepietiek tikai pieņemt lēmumus tāpēc, ka tas būtu pareizi, daudz nopietnāk vajadzētu izvērtēt visus aspektus, tai skaitā arī drošības aspektus. No otras puses, kas bieži tiek minēts kā arguments, – ja nebūs katalizatora, kas prasīs attīstību, tad attīstība pati no sevis nenotiks, un būtiskākais bremzētājs ir nevēlēšanās lieku reizi ieguldīt līdzekļus. Pašlaik grūti prognozēt, kā tiks realizēts sankciju mehānisms, taču jāsaprot, ka viens no jebkuru IMO prasību ieviešanas mehānismiem ir arī sankcijas, bet nevarētu teikt, ka tas vienmēr ir bijis primārs uzdevums, un arī šajā gadījumā nav tādas informācijas. Jāņem vērā arī tas, ka ES dalībvalstīm ir savs reģionālais regulējums jautājumā par sēra saturu kuģu degvielā. Protams, mēs piedalāmies noteikumu izstrādē, bet, lai tur iestrādātu savas intereses, vienmēr ir jautājums, ar kurām valstīm Latvija var bloķēties savu interešu aizstāvēbai. Un tas nemaz nav tik vienkārši, jo arī ES dalībvalstīm ir ļoti dažādas intereses un atrast kaut ko kopīgu nemaz nav viegli. Mūsu mentalitāte prasa, lai mūsu darbība būtu atbilstoša starptautiskajām prasībām. Ja mums ir jāpārņem direktīva noteiktā termiņā, tad mēs arī centīsimies to pārņemt noteiktajā termiņā, jo sekas ir paredzamas – tās būs jau pieminētās sankcijas, un tās jau būs ES sankcijas pret dalībvalsti, tāpēc mēs nemetam liekus izaicinājumus un necenšamies sarežģīt situāciju. Tas nebūtu prātīgi, un mēs neredzam arī tādu gadījumu, kad tas attaisnots un būtu tā vērts.

– Šobrīd ir ļoti sarežģīti prognozēt, kādas pārmaiņas notiks nākamo septiņu līdz desmit gadu laikā, bet jūs strādājat pie pamatnostādņem

2021.–2027. gadam. Jau teicāt, ka uzmanības lokā patērēsit jūrniciības izglītību, bet kādus vēl akcentus liksiet šajā dokumentā?

– Pagaidām prognozējam, ka bez izglītības jautājuma tur noteikti aktualizēsīm mūsu karoga konkurētspēju, un ar to domājam mūsu karoga palikšanu Baltajā sarakstā. Varbūt daudziem jau ir apnikusi šī uzstādījuma aktualizēšana, bet tas noteikti ir svarīgs uzdevums, tāpēc ļoti ceram, ka to izdosies noturēt, ko izdarīt nemaz nav tik vienkārši. Noteikti tā būs digitalizācija, hidrogrāfijas jautājumi, drošības aspekts un citi jautājumi,

...tagad IMO jau ir izveidota darba grupa, kas strādā pie jautājumiem, kādā konvencijā iespējams būtu jāveic izmaiņas autonomo kuģu kontekstā, un tā jau ir salīdzinoši konkrēta rīcība.

par kuriem notiek diskusijas un par kuriem viedoklis vēl nav konkretizējies, jo, kā jau teicu, pamatnostādņu projekts ir tikai darba procesā.

Saprotot un redzot, cik strauji viss attīstās un mainās, protams, šodien daudzas lietas paredzēt ir ļoti sarežģīti. 2014. gadā tādā līmenī vēl netika runāts par autonomajiem kuģiem, bet tagad IMO jau ir izveidota darba grupa, kas strādā pie jautājumiem, kādā konvencijā, iespējams, būtu jāveic izmaiņas autonomo kuģu kontekstā, un tā jau ir salīdzinoši konkrēta rīcība.

– Jūs izglītību uzturēsit par vienu no aktualitātēm, bet kā lai prognozē, kādi jūrniciības speciālisti būs vajadzīgi nākotnē, ja kuģošanas nozare tik strauji mainās?

– Arī tas ir sarežģīts jautājums un liels izaicinājums, bet savā ziņā pozitīvais moments ir tas, ka jūrnika profesija visu laiku prasa attīstību,

cilvēks visu laiku sevi pilnveido, ir noteikti kursi un apmācības, kas jūrniekiem ļauj būt informētiem par visu jaunāko un attiecīgajā brīdī nepieciešamāko profesionālo pienākumu pildīšanai. Nekas nestāv uz vietas, un arī jūrniekiem, un ne tikai jūrniekiem, ir jāspēj turēties līdzī un apgūt jaunās tehnoloģijas un ievērot jaunās prasības. Atslēgas vārds ir mācīties. Bet, kas attiecas uz autonomajiem kuģiem un kuģošanu, tad jāsaprot, ka nekas jau nenotiks vienā dienā. Domāju, ka gan starptautiskajā līmenī, gan reģionālajā līmenī būs kāds sagatavošanās process un pārejas laiks. Tāpat nevajadzētu domāt, ka autonomais kuģis būs tāds, uz kura nav neviena cilvēka, arī šajā aspektā tiek pētīti un vērtēti dažādi līmeņi.

– Visticamāk, ka autonoma kuģošana tādā vai citādā līmenī tomēr būs neizbēgama nākotne.

– Pēc pieejamās informācijas izskatās, ka šāda virzība notiek. Jautājums ir, cik ilgā laikā un arī cik lielā mērā tas viss tiks attīstīts un ieviests. Pagaidām gan to vairāk varētu vērtēt kā eksperimentālu pasākumu.

Par jūrniecības izglītību un sieviešu gadu jūrniecībā

– IMO 2019. gadu bija pasludinājusī par sieviešu gadu jūrniecībā, pauzot, ka sievietēm un vīriešiem jānodrošina vienādas tiesības jūrniecības izglītības iegūšanā un darbā izvēlētajā jūrniecības specialitātē, tai skaitā arī darbā uz kuģiem. Kāpēc jūsu izvēle savulaik krita uz studijām Latvijas Jūras akadēmijā?

– Savā ziņā tā bija apstākļu sakritība, bet es to vērtēju kā pozitīvu apstākļu sakritību. Par akadēmijā iegūto izglītību varu teikt tikai tos labākos vārdus. Taču vēl pavisam nesenā pagātnē meitenei studēt jūrlietas un domāt par jūrnieka profesiju tomēr varēja likties visai izaicinošs pasākums.

– Un arī pirmajām meitenēm akadēmijā nemaz tik viegli negāja un tik viegli nebija lauzt esošos stereotipus.

– Es nebiju viena no pirmajām celmlauzēm akadēmijā, bet arī mūsu



LJA 30 gadu jubilejas pasākumā pasniedzēja Ģertrūde Anīņa kopā ar savu bijušo studentu Laimu Rītumu.

laikā vēl bija kvotas, kad piecpadsmit procenti no studējošajiem varēja būt meitenes. Ja uz to paskatās no 2019. gada skatu punkta, tas šķiet vismaz dīvaini, bet tajā laikā tā bija realitāte un kā realitāte arī tika uztverta, pat nelikās kaut kas īpašs. Ja mūsdienu jauniešiem izvirzītu šādas prasības, viņi nesaprastu, par ko ir runa.

– Iegūta kuģu vadītāja profesija, un kāpēc tomēr darbs krastā?

– Tas ir personīgu apstākļu dēļ, jo ir grūti sabalansēt ģimeni un darbu jūrā.

– Stājoties akadēmijā, meitenes, visticamāk, to neņem vērā un neapsver, ka varbūt arī nestrādās izvēlētajā profesijā.

– Tad gan par to nedomā. Bet vispār es neuzskatu, ka vajadzētu kā īpaši izcelt meitenes vai zēnus, jo jebkurš cilvēks, kaut ko uzsākot, nevar paredzēt, kā viss attīstīsies un notiks. Dzīve piedāvā izvēles. Izglītība, ko iegūst Latvijas Jūras akadēmijā, ir tāda pati kā kādā citā augstskolā iegūta izglītība, un tā cilvēkam paver tālāko ceļu un karjeras iespējas. Protams, Jūras akadēmijai ir sava specifika, bet tas nav šķērslis, lai izlemtu par labu šai izglītībai un šai profesijai.

– Tomēr mazs skaits sieviešu joprojām strādā jūrā. Kāda, jūsuprāt, ir sieviešu darba specifika jūrā un kāda varētu būt IMO 2019. gada akcijas "Sievietes jūrā" būtība un jēga?

– Darbs jūrā šodien visiem ir darbs multikulturālā un multinacionālā kolektīvā, un tas varbūt ir vēl svarīgāks jautājums nekā dzimumu sadalījums. Tolaik, kad biju uz kuģa, man darbs multikulturālā vidē bija pieņemams, es tur nesaskatīju nekādas problēmas. Objektīvs apstāklis pašlaik ir tas, ka trūkst cilvēku, kuri vēlētos iet jūrā, tāpēc ir jāuzrunā vēl viena mērķa grupa, kas, iespējams, šajā sfērā var sevi realizēt.

– Kas jums, strādājot jūrā, šķita pats svarīgākais?

– Padarītā darba reālais rezultāts. Jūrā nevajag ne kritērijus, ne rādītājus – tas ir paveiktais darbs, kas pasaka visu. Tu strādā kopā ar citiem, izpildi uzdevumu.

– Bet tagad krastā?

– Daudzās institūcijās, organizācijās un kompānijās strādā Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, un ir tik labi, ka profesionālu jautājumu risināšanā ar kolēģiem vari runāt vienā valodā, jo citkārt ir sajūta, ka nepieciešams tulks, lai saprastos. Lai arī katram Jūras akadēmijas absolventam ir savs ceļš ejams, ir sava izvēle, iespējas un karjera, ir svarīgi, lai katrs sekotu savam aicinājumam un realizētu sevi tajā vietā, kur viņš ir visnoderīgākais. Man jūra bija citā dzīvē, tagad ir darbs krastā, bet izglītību, zināšanas, draugus un kolēģus neviens nevar atņemt, un visā ir svarīgi saglabāt līdzsvaru.■

Anita Freiberga

Gada apvērsums

Noslēdzies Latvijas valsts jūrnieceības simtgades gads. Sākusies jauna ēra

Tieši ar vārdu salikumu "jauna ēra" vislabāk var raksturot tos notikumus, kas gluži kā paātrinātos kino kadros noīrbēja valsts jūrnieceības simtgades gada pēdējā mēnesī. Viss sākās 9. decembrī, kad ASV Valsts kases Ārvalstu aktīvu kontroles birojs (OFAC), balstoties uz tā dēvēto Magnitska likumu, par korupciju noteica sankcijas virknei personu, kā arī ar šīm personām saistītajiem uzņēmumiem, kompānijām un asociācijām Eiropā, Āzijā un Latīņamerikā, tai skaitā Aivaram Lembergam un ar viņu saistītajām struktūrām – Ventspils brīvostas pārvaldei, Ventspils attīstības aģentūrai, Biznesa attīstības asociācijai un Latvijas Tranzīta biznesa asociācijai. OFAC izdeva arī Globālo Magnitska vispārējo licenci nr.1, kas paredz 30 dienu periodu, proti, līdz 2020. gada 8. janvārim, lai pabeigtu darījumus ar četrām jau pieminētajām Ventspils institūcijām.

Valsts paziņo, ka pārņems Rīgas un Ventspils brīvostas

Ministru kabinets 10. decembrī nosūtīja vēstuli Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijai, kurā valdība norāda, ka Ventspils brīvosta un Rīgas brīvosta ir pakļautas augstam korupcijas riskam, tādējādi nepieciešamas neatliekamās reformas šo ostu pārvaldībā. "Šis OFAC lēmums papildus pamato nepieciešamību nekavējoties rīkoties, lai izveidotu neatkarīgu Ventspils brīvostas un Rīgas brīvostas pārvaldi, kas samazinātu korupcijas riskus šajās ostās," teikts vēstulē Saeimas komisijai.

Valdības ieskatā šāds modelis palīdzēs veidot neatkarīgas Rīgas brīvostas un Ventspils brīvostas pārvaldes, kuras par pienākumu izpildi būs tieši atbildīgas Ministru kabinetam un tādējādi tieši Ministru kabinets spēs kontrolēt šo ostu pārvaldību.

Bija nepieciešamas tikai četras dienas

Četras dienas vēlāk Saeimas Preses dienests jau ziņoja: "12. decembrī Saeima steidzamības kārtā divos lasījumos pieņēma grozījumus Likumā par ostām, kas paredz izmaiņas Rīgas ostas un Ventspils ostas pārvaldēs.

Grozījumi likumā nosaka, ka Rīgas un Ventspils ostu pārvaldes būs Ministru kabineta (MK) pārraudzībā, kā arī MK apstiprinās to nolikumus. Rīgas ostas valdē un Ventspils ostas valdē turpmāk būs četri valdes locekļi – ekonomikas ministra, finanšu ministra, satiksmes ministra un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra izvirzīti pārstāvji, kuras amatā ieceļ un no amata atbrīvo MK.

Pēc grozījumu stāšanās spēkā amatus Rīgas ostas un Ventspils ostas valdēs zaudēs Rīgas domes un Ventspils domes ieceltie valdes locekļi, paredz likums.

Likuma grozījumi valdībai uzdod izvērtēt Latvijas ostu pārvaldības modeļa atbilstību starptautiskajiem labas pārvaldības principiem un līdz 2020. gada 1. jūlijam iesniegt Saeimā likumprojektu par Latvijas ostu pārvaldības modeļa maiņu."

Steidzamību pamato atrašanās neapskaužamā situācijā

Tik steidzamu rīcību pamato satiksmes ministrs Tālis Linkaits: "Mēs esam situācijā, kad ir dotas 30 dienas, lai nodrošinātu veiksmīgu saimniecisko darbību Ventspils brīvostas teritorijā, un līdz 2019. gada beigām darīsim visu nepieciešamo, lai uzņēmumiem būtu jauna juridiskā persona, ar kuru slēgt visus saimnieciskos darījumus. Jaunās kapitālsabiedrības pārvaldības princips būs līdzīgs esošajam, proti, padomē būs četru ministru ieteiktie pārstāvji. Situācija ir līdzīga kā uzņēmuma maksātnespējas gadījumā – tiks izveidota *labā* ostas pārvalde, kurai



nodos nepieciešamos aktīvus, piemēram, ar uzņēmējiem noslēgtus saimnieciskos līgumus, līgumus par investīciju projektiem utt. Taču visi aktīvi uzreiz netiks nodoti jaunajai kapitālsabiedrībai, pirms tam veikts to novērtējumu. Mēs veicam visus iespējamus soļus, lai nodrošinātu, ka neviena no sankciju sarakstā minētajām personām neietekmētu procesus Ventspils brīvostā."

Kā likumsakarīgs sekoja nākamais solis – 13. decembrī no amata atbrīvoja Ventspils brīvostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli, kurš šo amatu ieņēma kopš 1995. gada, tāpēc, visticamāk, uzskatāms par Lemberga līdzgaitnieku.

Satiksmes ministrs Linkaits sociālajos tīklos pavēstīja, ka saskaņojumu devis atbilstoši Ventspils brīvostas likuma 6. panta prasībām, kas nosaka, ka brīvostas valdes izpildparātu vada brīvostas pārvaldnieks, kuru amatā ieceļ un no amata atbrīvo brīvostas valde pēc saskaņošanas ar satiksmes ministru.

Rīgas brīvostai trāpa ar "zāģa zobu"

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš atzina, ka viņu mulsina izskanējušie mājieni par korupciju ostā, kā arī neiepriecina, ka Rīgas brīvosta tiek saistīta kontekstā ar

OFAC sankcijām pret Ventspils brīvostu, ar ko Rīgas ostai nav nekāda sakara. "Pats nepatīkamākais ir tas, ka šāda informācija un paziņojumi ir radījuši satraukumu Rīgas brīvostas starptautiskajos partneros, visvairāk tajos, kuri nodarbojas ar kravu pārveidājumiem. 2019. gada beigās tiek pārslēgti līgumi, tāpēc šāda situācija nekādā gadījumā nenāks par labu. Tieši tāpat šis nav labs fons kontekstā ar NATO kravām, kas tiek transportētas caur Rīgas brīvostu," savu viedokli pauda Ansis Zeltiņš.

Viņš arī atzina, ka grozījumi Likumā par ostām nav viņa kompetence, tomēr jauno ostas pārvaldības modeli nevarētu uzskatīt par Latvijas lielo ostu pārvaldības modeļa reformu. "Izpildinstitūcijā visu var mainīt, ja valdei šķiet, ka nav pareizs pārvaldnieks, bet osta jau nav tikai ostas pārvalde, un nekādā gadījumā nevajadzētu domāt, ka ostā vienmēr kaut ko nevarētu uzlabot, tomēr pats galvenais, lai būtu kravas, ko apstrādāt," teica Zeltiņš.

Konkurenti jau uztrinuši nažus

Tā vien šķiet, ka Tallinas un Klaipēdas ostas jau sen ir gaidījušas OFAC sankciju paziņojumu un turējušas gatavībā uztrītus nažus, lai varētu iedurt mugurā Rīgas un Ventspils brīvostām.

Satraukums ir par to, ka kravas, kas 2019. gadā tika transportētas caur Rīgas un Ventspils brīvostām, nenoteiktās situācijas dēļ varētu meklēt jaunus ceļus. Vēl jo lielāku spriedzi rada fakts, ka "The West P&T Club" izplatījis brīdinājumu uzņēmumiem visā pasaulē, aicinot kuģošanas kompānijas piesardzīgi izturēties pret savu kravu transportēšanu caur Ventspils brīvostu.

Ar Ostu likumu tik viegli negāja

1994. gadā pieņēma Likumu par ostām, bet pirms tam bija gana daudz batāliju. 1990. gadā Uldis Pētersons, pēc izglītības jurists, bija transporta ministra Janovska vietnieks, vēlāk valsts sekretārs Gūtmaņa, Krištopana un Gorbunova vadītajā Satiksmes ministrijā. Viņš saņēmis valsts apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni

ar formulējumu "Par valsts pārvaldes sistēmas izveidi". Kurš gan vēl labāk par Uldi Pētersonu varētu zināt, kā tika rakstīti likumi un kādas batālijas notika ap likumdošanas radīšanas procesu.

U. Pētersons: "1990. gada 7. jūlijā bija izveidots Jūrniecības departaments, un, kamēr notika dažādas diskusijas, mēs ministrijā jau veidojām juridisko bāzi. Kopā ar Mihejevu, Šteinertu, Sarmuli un Kozačenko lauzījām galvu par Jūras kodeksu un citiem tik ļoti nepieciešamiem likumiem. Tad nojauc iesākto procesu, izveidoja Jūrlietu ministriju, kuru 1993. gadā atkal likvidēja. No Jūrlietu ministrijas mēs mantojumā saņēmām vienu šausmīgu un nepabeigtu projektu – Likumu par ostām. Jau Jūrlietu ministrijas laikā bija radušās un samilzušas ārkārtīgas pretrunas starp valsti un pašvaldību, kur vienā pusē stāvēja Lembergs, bet otrā pusē Šteinerts, kurš uzskatīja, ka ostām jābūt valsts pārvaldībā, un tā laikam bija viena no lielākajām deviņdesmito gadu sākuma pretrunām. Arī pēc Jūrlietu ministrijas likvidēšanas, jau tad, kad Šteinerts pēc sašaušanas un laimīgas atveseļošanās strādāja Londonā, nevarēja panākt vienošanos par ostu pārvaldības modeli, neviens nebija gatavs piekāpties ne soli atpakaļ, bet vajadzēja taču viņus visus reiz vest pie kaut kādas jēgas un samajas! Lai izietu no situācijas, mums nekas cits neatlika, kā pētīt citu valstu pieredzi un pārvaldību Eiropā. Braucām pieredzes apmaiņā, piedalījāmies konferencēs un apmeklējām izstādes. Dzima doma, ka ostas pārvalde varētu būt sabiedrība ar ierobežotu atbildību, kur piecdesmit procenti piederētu valstij un piecdesmit procenti pašvaldībai. Ostas pārvalde iznomā zemi un piestātnes, jo tās nevar nodot privatizācijai. Topošajā Ostu likumā tas viss jau jauki bija iestrādāts, bet, kamēr likuma vēl nav, atnāk Kaža un saka: "Man ir viens banks, man vajag viens osts!" Precizāk, viņam vajadzēja piestātnei Bolderājā, un veči piekrīt, jā, jā, Kažam taču vajag, un Kaža dabūja vienu piestātnei savā īpašumā. Līdzīgi Centrālajā terminālī piestātnei ieguva Šķēle, par Ventspili nemaz nerunāsim.

Un tad notika nelaime. Kad likums jau bija gatavs un likumprojekts

iesniegts Saeimā, avīzē parādījās raksts par kaut kādu SIA, kur notikusi blēdība, un žurnālisti sacēla tādu traci par mahinācijām un nelikumībām, kas notiek sabiedrībā ar ierobežotu atbildību, ka tad, kad likumprojekts nonāca lēmējvīru rokās, kaut notikušais nekādā veidā nebija saistīts ar mūsu ostu likumprojektu, šie kā traki sāka brēkt: ak, tu kungs, vai jūs saprotat, kas ir osta! Jūs neko nesaprotat! Jūrniekiem tādas blēžu lietas nevar būt! Un likumprojektu nozāģēja, bet bez Ostu likuma nevar, un satiksmes ministrs Gūtmanis jauna likuma radīšanai piesaistīja Lembergu, no Ministru kabineta tādu Freibergu, Vismani Valdi un no Jūrniecības departamenta Imantu Sarmuli. Kā saskaņot valsts un pašvaldību intereses? Lembergs pastāvēja uz savu, citi atkal nepiekāpās, un tad mūs, darba grupu, kas strādāja pie likuma, iespundēja uz "Varmas" un teica, ka ārā nelaidīs, kamēr nebūsim vienojušies. Diezgan ilgi villosjāmies, kamēr piedzima šis diezgan kroplais Likums par ostām, kas pēc būtības ir ne vista, ne ola un ko ar gariem zobiem tomēr pieņēma. Tūlīt izveidoja arī Nacionālo ostu padomi, jo nekādi nevarēja vienoties, kā ostu intereses tiks saskaņotas valsts līmenī. Izveidoja lielo valsts huralu, kurā kopā sanāc spriedēji, kaut ko lemj, un neviens nevar saprast, kurš šos lēmumus ņem galvā un pilda. Būtībā tas vairāk ir kā ventilis tvaika nolaišanai. Tāda padome manā skatījumā nebija vajadzīga, jo viedokļu saskaņošanu tikpat labi varēja pildīt arī Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments, bet, kad to ierosinājām, Ventspils nekādā gadījumā nepiekrīta un panāca, ka izveidoja Ostu padomi, ko vada pats Ministru prezidents un kas ir tāds kā mazais Ostu Ministru kabinets. Kas attiecas uz Ventspili, tad tā vienmēr ir dzīvojuši pēc saviem likumiem, jo tur galveno lomu spēlē pašvaldība."

Jaunā sākums

Un te nu daudz nav ko piebilst. Jo neviens nezina, kā viss attīstīsies un risināsies. Tieši tāpat, kā nezina, kāpēc viss notika tieši tagad un kāpēc vispār notika. Taču tas, ka kaut kam jānotiek, bija pilnīgi skaidrs un gaisā virmoja jau sen. ■

Anita Freiberga

Notikumi Latvijā un

2019. gadā pasaules jūrniecības nozares uzmanības centrā bija globāli jautājumi. Par vienu no karstākajiem diskusiju tematiem bija kļuvusi IMO sēra regula, kas nu jau 2020. gada. 1. janvārī ir stājusies spēkā. Starptautiskā jūrniecības nozare diskutēja par digitalizācijas, kibernetikas jautājumiem, kuģošanas drošību un autonomo kuģu attīstības perspektīvu. IMO kopā ar jūrniecības profesionālajām un sabiedriskajām organizācijām aktualizēja sieviešu lomu un vietu jūrniecībā, tā cenšoties pievērst nozares uzmanību vēl joprojām pastāvošajai dzimumu nevienlīdzībai un jūras virsniņu deficītam. Tika risinātas arī ar pirātu uzbrukumiem saistītās problēmas, īpašu vērību pievēršot

incidentiem Gvinejas līcī. Visas šīs aktuālās tēmas gada griezumā tika atspoguļotas arī žurnālā "Jūrnieks". Un tas ir bijis ļoti svarīgi, jo mūsu jūrnieki ir iesaistīti starptautiskajā jūrmieku darba tirgū, strādā starptautiskajos jūras kravu pārvadājumos un ir pakļauti gan jaunāko tehnoloģiju diktētajai darba specifikai, gan daudzo un dažādo prasību ievērošanai, gan arī drošības apdraudējumam pirātu rajonos.

Latvijas jūrniecības nozare, sekojot jaunākajām tendencēm pasaules jūrniecībā un pildot tai uzliktās starptautiskās saistības, ir pievērsusies arī iekšējo jūrniecības jautājumu aplūkošanai, diskutējot gan par jūrniecības izglītības jautājumiem un jaunās paaudzes iesaistīšanu un

piesaistīšanu jūrniecībai, gan par jaunas jūrniecības politikas nepieciešamību un tradīciju saglabāšanu. Latvijai joprojām ir izdevies saglabāt vietu Parīzes memoranda *balta-jā sarakstā*, iegemot tur trīsdesmito vietu. Pasaules tirdzniecības flotē, kurā ir vairāk nekā 53 tūkstoši kuģu, strādā pāri par 12 tūkstošiem Latvijas jūrmieku, no kuriem 96% ir vīrieši un 4% sievietes. Mūsu ostas turpina infrastruktūras pilnveidošanu un kravu diversifikāciju, intensīvi strādājot pie jaunu investīciju piesaistes un pievienotās vērtības radīšanas.

Latvija aizvadījusi nozīmīgām jubilejām bagāto 2019. gadu. Dzīve turpinās un Latvijas jūrniecības nozari gaida jauni izaicinājumi.

Gada cilvēki

Latvijai jauns Valsts prezidents Egils Levits

2019. gada 29. maijā Saeima ārkārtas sēdē par jauno Latvijas Valsts prezidentu ievēlēja Eiropas Savienības Tiesas tiesnesi Egilu Levitu. Par viņu balsoja 61 deputāts, un savus amata pienākumus Egils Levits sāka pildīt 8. jūlijā.



Iecelts jauns satiksmes ministrs

Ekonomists un politiķis, 13. Saeimas deputāts no Jaunās konservatīvās partijas Tālis Linkaits 2019. gada 23. janvārī kļuva par Latvijas satiksmes ministru. Viņš savu darbu ministrijā sāka ar vēstījumu: "Pēdējos gados Latvija aizvien vairāk atpaliek no saviem kaimiņiem, turklāt ne tikai attīstībā, bet arī domāšanā. Daudzi valstiski svarīgi jautājumi tiek sashēmoti vai nomuļļāti, tāpēc ikvienam saprātīgi domājošam cilvēkam ir skaidrs, ka Latvijai nepieciešams restarts."

Jūras spēku komandiera amatā stājas Kaspars Zelčs

2019. gada 2. novembrī Liepājā svinīgā ceremonijā Jūras spēku komandiera amatā stājās jūras kapteinis Kaspars Zelčs, nomainot līdzšinējo komandieri flotiles admirāli Ingu Vizuli.



pasaulē 2019. gadā



Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes dienestam jauns priekšnieks

Kopš 2019. gada marta komandkapteinis Kristis Kristlībs ir Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieks. Tas ir jauns darbības lauks, vēl viens izaicinājums, kā arī loģisks posms viņa militārajā karjerā.

Ventspils ostai jauns ostas kapteinis

Pēc ilggadējā ostas kapteiņa Arvīda Buka došanās pelnītā atpūtā no 2019. gada 16. jūlija par Ventspils ostas kapteini iecelts tālbraucējs kapteinis Gunārs Trukšāns. Par Ventspils ostas kapteiņa vietnieku kļuvis kapteinis Roberts Puriņš.



Gada jubilāri

Ainažu jūrskolas muzejam pusgadsimts, jūrskolai 155

Tie ir bijuši raženi, ar mīlestību pret Latviju, cilvēkiem un darbu piepildīti gadi. Ainaži šodien vairs nav tikai Vidzemes jūrmalas kultūrizglītības centrs, šī seno jūrnieceības tradīciju piestrāvotā vieta kļuvusi par Latvijas jūrnieceības svētvietu, kur ik gadus



pulcējas visu paaudžu jūrniecei. Kā saka muzeja saimniece Iveta Erdmane, šī ir enerģētiski spēcīga vieta, kas ne tikai glabā senas liecības un cilvēku likteņu stāstus, te tīri fiziski jūtama viņu klātbūtne. "Rudeņos vecajā Ainažu jūrskolā es viņus visus sajūtu un dzirdu, viņi nekur nav pazuduši, tepat vien ir, tikai citās matērijās pārtapuši. Mēs viņus neredzam, tāpat kā neredzam Dievu, bet tas jau nenozīmē, ka Dieva nav. Pirms kāda liela darba vai pasākuma palūdzu viņiem palīdzību, lai izdodas iecerētais."

Latvijas Jūras spēkiem 100

Par Latvijas Kara flotes dibināšanas dienu oficiāli uzskata 1919. gada 10. augustu, kad pie Latvijas armijas Virspavēlnieka štāba tika nodibināta Jūras nodaļa. Ar karakuģu parādi Rīgas jūras līcī, kuru pirmo reizi pēc stāšanās amatā pieņēma Valsts prezidents Egils Levits, iesākās Jūras spēku simtgades svinības. Uzrunājot Latvijas Jūras spēkus, Egils Levits uzsvēra: "Jūras spēkiem ir nozīmīga loma valsts aizsardzības



spēju stiprināšanā, jo neatkarīgi no starptautiskās situācijas valsts nevar pastāvēt bez spēcīgas aizsardzības sistēmas."

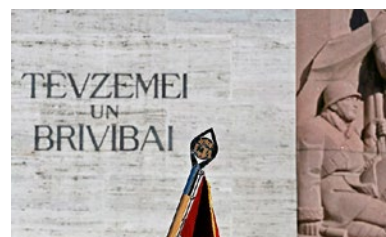
"Brīvajam vilnim" 70!

Kad 1949. gadā Salacas grīvā zvejnieki apvienojās kopsaimniecībā "Brīvais vilnis", nevienam pat prātā nenāca, ka Latvijas simtgadē viņu pēcteči ražos labākās šprotes pasaulē. No vienkāršām airu laivām līdz atpazīstamam zīmolam tuvu un tālu aiz valsts robežām – tāds ir akciju sabiedrības "Brīvais vilnis" septiņos gadu desmitos noietais ceļš.

Latvijas Jūras akadēmijai 30

2019. gada oktobra sākumā LJA atzīmēja savas pastāvēšanas 30 gadus, kopā pulcējot absolventus, pasniedzējus, studentus, kā arī jūrnieceības nozares pārstāvjus. Svinīgajos pasākumos paldies vārdi tika teikti gan akadēmijas dibinātājiem, gan arī pasniedzējiem, kuri turpina izglītēt topošos jūrnieceus. Ievērojot pirms 30 gadiem iedibināto LJA tradīciju, tika nolikti ziedi pie Brīvības pieminekļa, bija piemiņas brīdis K. Valdemāra atdusas vietā, kā arī pie LJA pirmā rektora Jāņa Bērziņa kapa.

►►► 14. lpp.



▶▶▶ 13. lpp.

Latvijas Jūrniecības savienībai 30

1989. gada 3. novembrī aptuveni piecdesmit jūrniecībai piederīgu cilvēku nolēma dibināt Latvijas Jūrniecības savienību. Pirmais valdes priekšsēdētājs kapteinis Gunārs Šteinerts 21. decembrī sasauca pirmo kopsapulci. Jauno savienību tolaik atbalstīja vairāk nekā 400 biedru. LJS ir pierādījis savu dzīvotspēju, tagad svarīgākais uzdevums ir izvirzīt jaunus mērķus un ambīcijas šo mērķu sasniegšanai.



Latvijas Jūras administrācijai 25

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs šobrīd ir viena no vadošajām jūrnieku sertificēšanas un konvencionālās uzraudzības institūcijām Eiropā, ar kuru rēķinās ne tikai kolēģi Eiropā, bet arī visā pasaulē, jo dažādu problēmu risināšana un darbs pie likumdošanas notiek gan Eiropas Padomes, gan IMO līmenī.



Gada veiksmes

Latvijas karogs joprojām PM baltajā sarakstā

2019. gadā Latvija saglabājusi vietu Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) *baltajā sarakstā*, pakāpjoties no 32. uz 30 vietu. 2019. gadā *baltajā sarakstā* bija 41, *pelēkajā* 18 un *melnajā* 14 valstis.

Zem "VIA Latvia" zīmola Latvijas ostas un tranzītbizness

"VIA Latvia" zīmola logotips, kurā dinamiski vijas vārds "VIA" ar pamata nozīmi "ceļš", simbolizē kustību – nepār-



trauktu transporta nozares attīstību un pilnveidi. Divu gadu laikā radītais zīmols sāk dod augļus: pēdējā pusotra gada laikā divās izstādēs tas atzīts par vienu no labākajiem izstāžu zīmoliem. Ir iedzīvināta ideja par Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas iespēju popularizēšanu, noliekot to zem vienota karoga – zem zīmola "VIA Latvia", jo mērķis ir būt atpazīstamiem un reklamēt valsti. Jo vairāk sevi popularizēsīm, jo vairāk būsīm apriņķi.

Realizēts līdz šim lielākais infrastruktūras būvniecības projekts Baltijas valstu ostās

Pabeigti Krievu salas termināļa projekta otrā posma būvdarbi un objekts nodots ekspluatācijā. Aptuveni



pusi no Krievu salas projekta 150 miljonu eiro izmaksām finansēja Eiropas Savienība.

2,9 miljoni eiro inovāciju grantiem jūrniecības nozarē studējošiem

Aizsācies vēl nebijis jūrniecības izglītības un zinātnes attīstības posms – Latvijas Jūras akadēmija parakstījusi

līgumu par 2,9 miljoniem eiro projekta "Inovāciju granti jūrniecības nozarē studējošiem" īstenošanai, no kuriem 2 240 952 eiro ir ERAF finansējums, bet 746 997 eiro privāto uzņēmēju līdzfinansējums.

Jaunais Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonds, kas izveidots, sadarbojoties Latvijas Jūras akadēmijai un Liepājas Jūrniecības koledžai, sekmēs Latvijas jūrniecības nozares pētniecības izcilību, intelektuālā potenciāla attīstību un atbalstīs jūrniecības nozarē studējošos, iesaistīto akadēmisko un zinātnisko personālu.

Gada incidents

Latvijas jūrnieks Irānas gūstā

Irānas varasiestādes Hormuza šaurumā 19. jūlijā aizturēja divus britu kuģus. Viens no kuģiem tika atbrīvots, bet tankkuģis "Stena Impero", kas kuģo zem Lielbritānijas karoga ar 23 jūrniekiem, starp kuriem ir arī Latvijas pilsonis – kapteiņa vecākais palīgs Dzintars Stanis, tika arestēts un nogādāts Irānas ostā. 5. septembrī atbrīvoja septiņus apkalpes locekļus, tostarp arī Dzintaru, bet 27. septembrī "Stena Impero" tika atbrīvots un pameta Irānas ostu. Dz. Stanis atzīst, ka viņam joprojām nav skaidrs, kādēļ tieši viņš bija starp septiņiem apkalpes locekļiem, kurus atbrīvoja pirmos, visticamāk, tas bijis Irānas labas gribas žests – atbrīvot vienīgo ES pilsoni.



Labās iniciatīvas

Rūpes par audžubērniem

Jau kopš 2006. gada, atzīmējot Starptautisko hidrogrāfijas dienu, Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi uz sava hidrogrāfisko mē-



rījumu kuģa "Kristiāns Dāls" uzņem ciemiņus – bērnus no Latvijas Audžuģimeņu biedrības. Jūras administrācijas iedibinātajai tradīcijai atbalstīt audžuģimenes pievienojusies arī LJS, kas sadarbībā ar Audžuģimeņu biedrību plāno izvērst plašāku palīdzību un sadarbību ar audžuģimenēm.

Gada tēma



Sievietes pie stūres

"Sieviešu līdztiesība jūrniecības kopienā" – tāds ir IMO pasludinātais Pasaules jūrniecības dienas moto 2019. gadā. IMO atzīst, ka ļoti svarīgi ir vairot izpratni par dzimumu līdztiesības nozīmi, ko aktualizējusi arī ANO, ņemot vērā nepieciešamību novērst šķēršļus, kas joprojām stājas sievietei ceļā uz darbu jūrā un jūrniecības krasta specialitātēs, un uzskatot, ka ir svarīgi parādīt un izcelt sieviešu ieguldījumu jūrniecības nozarē.

Gada atziņas

Ir lietas, par kurām igaunī mūs apskauž

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš: "Strādājot pie jaunā uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma, Finanšu ministrijas attieksme bija ļoti augstprātīga – mēs zinām labāk un visu taisīsim pēc igaunju parauga. Kad kādā sanāksmē iebildu, ka jūrniecības nozarē mums nevajadzētu ņemt par pamatu Igaunijas piemēru, jo jūrniecības nozarē igaunī vēlas ieviest mūsu sistēmu un viņi skatās uz mums, nevis mēs uz viņiem, Finanšu ministrijas ierēdņi pārsteigti noraudzījās uz mani – ko es tur tādu runāju?"

Apburtā loka fatālās spējas

Kristīne Carjova: "Esošā sistēma ir radījusi tādu kā apburto loku: akadēmija izpilda kritērijus, lai iegūtu papildu finansējumu, kas savukārt ļauj izpildīt kritērijus, lai pieteiktos uz valsts finansējumu."

Kājas mazā pirkstiņa lielā nozīme

Studenti savā balsojumā par to, kurš no pasniedzējiem izlaidumā viņus uzrunās, bija izvēlējušies "Jūras transports – kuģa vadīšana" programmas direktora p.i. Kristapu Lūkiņu, kurš absolventiem jautāja, kam domāts kājas mazais pirkstiņš. "Lai to sāpīgi varētu atstāt," teica Kristaps Lūkins. "Kāpēc jums to saku? Tikai tāpēc, lai atgādinātu, ka arī šķietami mazas lietas reizēm var nospēlēt vislielāko lomu, bet, ņemot to vērā, var nākties piedzīvot sāpīgus brīžus."

Tu esi apkālpes loceklis, nevis sieviete

"Ja es dzirdu vārdu savienojumu "sieviete jūrā", uzreiz iedomājos ne jau sevi, bet gan – malači, meitenes!" saka Elīna Dimza, Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzēja. Elīna pati pēc Latvijas Jūras akadēmijas beigšanas jūrā nostrādājusi piecus gadus, bet nu jau ceturto gadu strādā krastā. "Savām studentēm es saku – ņemiet līdzi savus platākos



šortus un savu briesmīgāko t-kreklu un tā arī staigājiet! Jums nav jāpiesaista uzmanība ar savu sievišķīgo izskatu! Nevajag lauvu raustīt aiz ūsām."

Kad nervi netur

Kapteinis Viesturs Vīksne: "Tu runā un runā vienu un to pašu, bet nekas nemainās. Reiz kārtīgi pacēlu balsi un uzkliežu mehāniķim, bet viņš man saka: priekšniek, kur tu biji, kāpēc uzreiz normāli nepateici? Es viņam jautāju, vai tad tas ir normāli, ja man jākliež, lai tu saprastu, bet tāda, lūk, ir krievu cilvēku domāšana un mentalitāte."

Flotes automatizācija ir nenovēršama

Automatizācijas ieviešana globālajā transportā būs evolucionārs, nevis revolucionārs solis, un, neskatoties



uz augsto automatizācijas līmeni, tuvākajā nākotnē joprojām būs vajadzīgi kvalificēti cilvēki ar atbilstošām prasmēm. Tehnoloģiskie sasniegumi ir nenovēršami, tomēr tie būs pakāpeniski un dažādos reģionos radikāli atšķirīgi, tāpēc vēl jo asāk būs izjūtams dažādu pasaules reģionu darbaspēka atšķirīgais sagatavotības un prasmju līmenis, kas savukārt ietekmēs viņu konkurētspēju darba tirgū.

▶▶▶ 16. lpp.



►►► 15. lpp.

Gada piedzīvojums

Kārlis Bardelis met izaicinājumu sev un pasaules okeāniem

2018. gada 14. jūlijā Kārlis Bardelis no Peru krasta sāka savu Klusā okeāna ceļojumu un, nokuļojis 15 tūkstošus kilometru, 2019. gada decembra sākumā sliktā laika apstākļu dēļ bija spiests izkāpt nelielajā Singihes salā Indonēzijā. Līdz tam 10 mēnešus viņš nebija gulējis gultā un mazgājies dušā, jo viņa vienīgā drošā vieta bija nelielā laiva, kuras kabīne bija patvērums un kur atrodas arī navigācijas aparātūra, radiostacija un ūdens atsāļošanas iekārta, kas spēj saražot aptuveni piecus litrus ūdens stundā. Kluso okeānu viņš sauc par nemierīgā Atlantijas okeāna lielo un apdomīgo brāli. "Atlantijas okeāns ir kā jauns čalis, kas uzprasās uz asumiem un piektdienas vakaros nesēž mājās pie kamīna, bet Klusais okeāns ir nobriedušāks un viedāks, un, pateicoties tam, arī es esmu kļuvis viedāks. Atlantijas okeānu no Luderikas Namībijā līdz Riodasostas Brazīlijā viņš kopā ar savu kolēģi Gintu Barkovski 2016. gadā šķērsoja 142 dienās.

Pasaules apceļotāju Kārli Bardeli varētu dēvēt arī par piedzīvojumu

meklētāju, jo viņš met izaicinājumu gan savām fiziskajām spējām, gan garīgajam līdzsvaram, kuļojot viens okeāna plašumos. Savā Facebook kontā viņš raksta, ka īsteno sapni apceļot pasauli airu laivā, bet uz jautājumu, kā viņam vienam nelielā airu laivā, nereti cīnoties ar okeāna spēku, pietrūkst, Bardelis saka, ka jūtas piepildīts, viņš ir jaunā piedzīvojumā, un tas rada pacilātības sajūtu. Jautāts, kad viņš no sava ceļojuma atgriezīsies mājās Latvijā, atbild: "Es visu laiku esmu mājās!"

Kārlis Bardelis turpina savu sapņu piepildījumu, ceļojot Āzijas virzienā un, šķērsojot Dienvidķīnas jūru, plāno nokļūt Vjetnamā vai Malaizijā. Viņam ir 34 gadi. Esot vienatnē ar okeānu, viņš kļuvis piepildītāks ar dabu. "Kad pēc 140 okeānā pavadītām dienām, kurās nav redzēts krasts un zaļa zāle, tu ieraugi krastu, no tā skaistuma un pārdzīvojuma vienkārši birst asaras. Tu saproti, ka šis mirklis ir unikāls un vairs nekad neatkārtosies."

Gads skaitļos un faktos

- Aptuveni 90% preču, ko patērējam savā ikdienā, tiek pārveidātas pa jūru. Ik dienas pa pasaules jūrām un okeāniem ceļo miljardiem vērtas kravas, sākot

no visparastākajām pirmās nepieciešamības precēm līdz augsto tehnoloģiju sasniegumiem.

- Kuģniecība tiek uzskatīta par vienu no lielākajiem vides piesārņotājiem, kas rada aptuveni 2,5% no pasaules oglekļa emisijām, un aktuālākais jautājums ir, kā padarīt kuģošanas biznesu videi un cilvēkiem draudzīgu, meklējot jaunus enerģijas avotus, ar kuru palīdzību darbināt kuģu dzinējus.
- Grieķijas flotes kopējā aktīvu vērtība sasniegusi 100 miljardus ASV dolāru, 2019. gadā tā savu kopējo vērtību ir palielinājusi par vairāk nekā pieciem miljardiem dolāru, kas ir bijis otrs lielākais vērtības pieaugums starp 10 lielāko kuģniecības valstu flotēm. Grieķija ieņem pirmo vietu pasaules kuģniecību topā, tai seko Japāna, Ķīna, Singapūra, bet no Eiropas valstīm pirmajā desmitniekā ir arī Norvēģija, Vācija, Apvienotā Karaliste un Dānija.
- Vidēji liels konteineru kuģis gadā veic trīs ceturtdaļas no attāluma līdz Mēnesim, kas nozīmē, ka savas darbības laikā tas gandrīz desmit reizes aizkuģojis līdz Mēnesim un atpakaļ.
- Viena velosipēda nogādāšana konteinerā no Taizemes uz Lielbritāniju izmaksā apmēram 10 ASV dolāru, viena DVD / CD atskaņotāja transportēšanas izmaksas no Āzijas uz Eiropu ir aptuveni 1,50 dolāru, kilograma kafijas – 15 centu, bet alus skārdenes – tikai viens cents.
- Starptautiska zinātnieku grupa paziņojusi, ka Baltijas jūras dzelmē ir atklātas 500 gadu veca kuģa paliekas. Zinātnieki uzskata, ka tas, iespējams, ir vislabāk saglabājies kuģa vraks, ko līdz šim ir izdevies atrast.
- Singapūras ostā vienlaikus atrodas apmēram 1000 kuģu, ik pēc 2–3 minūtēm kāds kuģis pienāk vai izbrauc no ostas.
- "Global Marine Technology Trends 2030 Autonomous Systems" ir jauna sistēma, ko sagatavojušas kompānijas "Lloyd's Register", "QinetiQ" un "Southampton Week", un to izmantos autonomo jūras sistēmu nākotnes izpētei.■

Rīgā tiekas Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības valstis

2019. gada 6. novembrī satiksmes ministrs Tālis Linkaits parakstīja Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības deklarāciju par partnerības darbības turpināšanu vēl nākamās piecus gadus. Šā gada 5. un 6. novembrī notika Ziemeļu dimensijas (ZD) Transporta un loģistikas partnerības valstu pārstāvju tikšanās Rīgā.

Satiksmes ministrija šogad pārstāv Latviju kā prezidējošo valsti Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības vadības grupā. SM rīkoja semināru Rīgā par digitalizācijas jautājumiem transportā un loģistikā. Ņemot vērā digitalizācijas nozīmi mūsdienu transportā un loģistikā, šo tematu partnervalstis atzina par aktuālāko. Semināra mērķis bija apzināt ZD dalībvalstu pieredzi, projektus un idejas, kas saistītas ar elektronisko risinājumu izmantošanu transporta un loģistikas pakalpojumos.

Šogad Transporta un loģistikas partnerības valstu pārstāvji Rīgā tikšanās jau vairākkārt, lai spriestu, kā attīstīt un veicināt ekoloģiska transporta izmantošanu, uzlabot satiksmes drošību, iedzīvināt digitalizāciju transportā, veicināt integrāciju jaunos tirdzniecības maršrutos un dalītos pieredzē par transporta izglītības sistēmas pilnveidošanu.



ZD Transporta un loģistikas partnerības formāts ir unikāls ar to, ka tas vieno gan Eiropas Savienības Baltijas reģiona valstis, gan kaimiņvalstis Krieviju, Baltkrieviju un Norvēģiju. Tas dod iespēju apmainīties ar pieredzi un plāniem minēto jautājumu risināšanā katrā valstī un izvēlēties izdevīgākos risinājumus transporta attīstībai reģionā. Latvijai dalība šajā partnerībā paver iespēju nepastarpināti īstenot valsts transporta un loģistikas intereses, sekmēt loģistikas attīstību reģionā, īpaši sadarbību ar Krieviju un Baltkrieviju, kā arī sekmēt šo jautājumu tālāku virzību Eiropas Savienības līmenī. ■

Satiksmes ministrs piedalījās Somijas rīkotā augsta līmeņa konferencē

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits 29. novembrī bija darba vizītē Somijā, kur starptautiskā konferencē pārrunāja iespējamus risinājumus infrastruktūras attīstībai, lai mazinātu negatīvo ietekmi uz klimatu.

Vizītes laikā ministrs T. Linkaits un SM Tranzīta politikas departamenta direktors A. Maldups piedalījās Somijas prezidentūras Eiropas Padomē ietvaros organizētā augsta līmeņa konferencē "A Clean and Global North". Galvenais temats konferencē bija klimata pārmaiņas un to ietekme.

Notika diskusija par ilgtspējīgu un starptautisku sadarbību ziemeļu reģionā, tika pārrunāti gan pašreizējie izaicinājumi, gan nākotnes iespējas klimata pārmaiņu kontekstā.

Satiksmes ministrs T. Linkaits piedalījās sesijā "Smart ways to enhance connectivity in the region and beyond", kur diskutēja par mūsdienīgu pieeju un risinājumu izmantošanu savienojamības uzlabošanai reģionā. Paredzēts, ka svarīga loma būs tieši digitālo risinājumu ieviešanai. ■

Latvijas transporta un loģistikas pārstāvji Ķīnas ceļos

No 2019. gada 5. līdz 10. oktobrim Latvijas transporta un loģistikas pārstāvji zem nozari vienojošā zīmola "VIA Latvia" devās uz Šanhaju – Jandzi upes deltas sirdi, Ķīnas finanšu centru, lai piedalītos otrajā Ķīnas starptautiskajā importa izstādē CIEE (*China International Import Exhibition*). "VIA Latvia" pārstāvēja Latvijas Satiksmes ministrijas padomnieks Latvijas vēstniecībā Ķīnā, "Latvijas dzelzceļa", "LDZ Logistics", Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārstāvji. Latvijas nacionālo paviljonu



atklāja Latvijas Republikas ekonomikas ministrs Ralfs Nemiro un ārkārtējā un pilnvarotā vēstniece Ķīnā Maija Manika. Pēc atklāšanas godājamajiem viesiem un CIEE apmeklētājiem bija iespēja iepazīties ar "VIA Latvia" un tikties ar transporta un loģistikas nozares pārstāvjiem.

Latvija pirmo reizi bija pārstāvēta Ķīnas starptautiskajā importa izstādē CIEE ar nacionālo paviljonu, kurā tika demonstrētas tirdzniecības, tūrisma un transporta sadarbības iespējas.

Latvijas nacionālajā stendā apvienojušies nozares uzņēmēju pārstāvji iepazīstināja izstādes viesus ar transporta pakalpojumiem un risinājumiem, kā arī prezentēja preču piegādes priekšrocības uz un no trešajām valstīm, izmantojot Latvijas multimodālo transporta koridoru.

Latvija aktīvi piedalās Ķīnas "Josla un ceļš" iniciatīvā un Ķīnas un Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu 17+1 sadarbības formātā. Šī sadarbība devusi taustāmus rezultātus transporta un loģistikas nozarē, kā rezultātā jau šobrīd Ķīna un Latvija ir savienotas ar konteineru vilcieniem, kravas aviopārvadājumiem un konteinerkuģu līniju. ■

Satiksmes ministrija izsludina konkursu pētījumam par ostu pārvaldības modeļiem

Satiksmes ministrija izsludināja iepirkumu "Pētījums par pārvaldības modeli Latvijas lielajās ostās un tā nomaņu uz kapitālsabiedrībām", kas noslēdzās 25. novembrī. Tas ir viens no pasākumiem valdības deklarācijas izpildei attiecībā uz ostu jomas regulējumu.

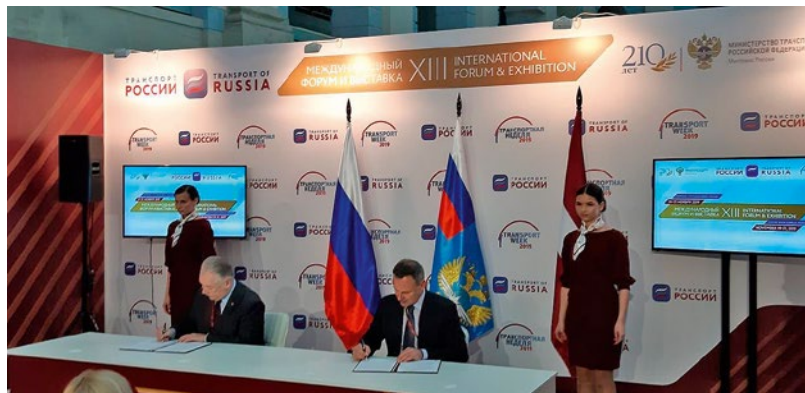
Valdības deklarācijā ir paredzēts lielo ostu darbībā piemērot OECD valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus un palielināt valsts ietekmi lēmumu pieņemšanā, kā arī nodrošināt resursu efektīvāku izmantošanu. Tāpat paredzēts izvērtēt un reformēt lielo ostu pārvaldības modeli, kā prioritāro risinājumu paredzot ostu pārveidošanu par kapitālsabiedrībām.

SM sagaida, ka pētījuma veicēji apkopos un analizēs citu valstu pieredzi ostu pārvaldībā, salīdzinās to ar Latvijas ostu pārvaldības sistēmu, izvērtēs priekšrocības un trūkumus, izstrādās rekomendācijas attiecībā uz ostu pārvaldības modeļa maiņu, pārveidojot tās par kapitālsabiedrībām.

Saņemot pētījuma rezultātus, secinājumus, argumentus un priekšlikumus, varēs pieņemt izsvērtus lēmumus par izmaiņām, kādas būtu nepieciešamas Latvijas ostu pārvaldības pilnveidošanai.

Līdz šim valdības deklarācijas izpildei jau veiktas vairākas izmaiņas: nomainīti Ministru kabineta deleģētie valdes locekļi visās trijās lielajās ostās – Rīgā, Ventspilī un Liepājā, izdarīti grozījumi MK noteikumos par ostu valdes locekļu atlīdzību – tā ir samazināta un pielīdzināta valsts kapitālsabiedrību padomes locekļu atlīdzībai.

Sagatavoti un pašlaik saskaņošanas procesā ir grozījumi visu triju lielo ostu pārvalžu nolikumos, kur iestrādātas vairākas normas atbilstoši OECD rekomendācijām, kas uzlabos caurskatāmību lēmumu pieņemšanā ostās un informācijas pieejamību. ■



Latvijas transporta nozare pārstāvēta Transporta nedēļas pasākumos Maskavā

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis un Latvijas transporta nozares uzņēmumu pārstāvji no 18. līdz 21. novembrim uzturējās darba vizītē Maskavā, lai piedalītos Transporta nedēļas forumā un izstādē. U. Reimanis piedalījās Krievijas transporta ministra J. Ditiha rīkotajās lietišķajās brokastīs transporta ministriem un biznesa pārstāvjiem, starptautiskā foruma atklāšanas pasākumos un apmeklēja transporta nozares izstādi. Lietišķo brokastu dalībnieki apsprieda maģistrālās infrastruktūras modernizācijas un paplašināšanas kompleksā plāna realizācijas gaitu; metodes, kā efektīvāk sadalīt riskus starp valsti un biznesu, realizējot transporta infrastruktūras projektus; kā palielināt investīciju ienākšanu reģionālajos projektos; kādi instrumenti veicinās transportlīdzekļu parka atjaunināšanu un transporta loģistikas infrastruktūras kvalitātes celšanu.

Tematiskajos pasākumos tika izskatīta virkne jautājumu, kas skar transporta infrastruktūras izbūvi, pārvadājumu kvalitāti, pieejamības un drošības paaugstināšanu, kā arī transporta servisa digitalizācijas jautājumus.

Latvijas transporta nozari izstādē zem vienotā zīmola "VIA Latvia" pārstāvēja VAS "Latvijas dzelzceļš", Rīgas brīvosta, Liepājas SEZ un Ventspils brīvosta. Forumu un



izstādi apmeklēja arī vairāku Latvijas transporta nozares privātuzņēmumu pārstāvji.

Tiekas Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijas Transporta darba grupas vadītāji

Transporta nedēļas laikā Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijas Transporta darba grupas vadītāji Latvijas Republikas SM valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis un Krievijas Federācijas transporta ministra palīgs Jurijs Petrovs svinīgi parakstīja Transporta darba grupas protokolu, kurā atspoguļotas abu pušu apņemšanās autosatiksmes, dzelzceļa, aviācijas un loģistikas jomās, kā arī robežšķērsošanas vietu infrastruktūras attīstības jautājumos. ■



Liepājā svinīgā ceremonijā Jūras spēku komandiera amatā stājas Kaspars Zelčs

2019. gada 2. novembrī Liepājā svinīgā ceremonijā Jūras spēku komandiera amatā stājas jūras kapteinis Kaspars Zelčs, nomainot līdzšinējo komandieri flotiles admirāli Ingu Vizuli.

Svinīgajā Jūras spēku komandiera maiņas ceremonijā piedalījās Aizsardzības ministrijas parlamentārais sekretārs Mārtiņš Staķis, Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālleitnants Leonīds Kalniņš, bruņoto spēku regulāro spēku vienību komandieri, aicinātie viesi un karavīri.

Jūras kapteinim Kasparam Zelčam ir arī starptautiska dienesta pieredze, kas iegūta štāba virsnieka amatā NATO Jūras komandkomponentes štābā Nortvudā, Lielbritānijā, kā arī

Ingus Vizulis (no kreisās),
Gaidis Andrejs Zeibots
un Kaspars Zelčs.



NATO starptautiskajā misijā "Resolute Support" Afganistānā.

Kaspars Zelčs saņēmis aizsardzības ministra goda zīmi "Par ieguldījumu bruņoto spēku attīstībā", Nacionālo bruņoto spēku komandiera goda zīmes "Par nopelniem" 3. pakāpi un "Par centību militārajā dienestā", kā arī citas goda zīmes un vairākus pateicības un atzinības rakstus.

Flotiles admirālis Ingus Vizulis turpinās dienestu augstākā štāba virsnieka amatā NATO štābā Neapolē, Itālijā. Viņš par Jūras spēku komandieri kļuva 2016. gadā.



UZZIŅAI

Jūras kapteinis Kaspars Zelčs dienestu bruņotajos spēkos sācis 1993. gadā, uzsākot studijas Latvijas Nacionālajā aizsardzības akadēmijā. Dienesta laikā bijis mīnu traleru "Viesturs" navigācijas virsnieka amatā, patruļkuģa "Bulta" komandiera palīga un vēlāk arī kuģa komandiera amatā. Komandējošā sastāva virsnieka dienesta pieredze iegūta, dienot dažādos virsnieka amatos Jūras spēkos, Mācību vadības pavēlniecībā un Nodrošinājuma pavēlniecībā.

Beigusies koncentrētā ostas valsts kontroles kampaņa

30. novembrī beidzās Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) koncentrētā kontroles inspekciju kampaņa, kas sākās 1. septembrī. Šogad kampaņas laikā ostas valsts kontroles inspekcijas ietvaros galvenā uzmanība tika pievērsta kuģu avārijas sistēmām un procedūrām, kuģu apkalpu gatavībai rīkoties avārijas situācijās.

Kampaņas mērķis bija pārbaudīt kuģu komandu gatavību ātri un efektīvi reaģēt ārkārtas situācijā, lai saglabātu cilvēku dzīvības, aizsargātu jūras vidi un samazinātu kuģiem un kravām nodarītos zaudējumus.

Koncentrētās kampaņas gaitā Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbaudīja 85 Latvijas ostās ienākušos ārvalstu kuģus – 46 Rīgas ostā, 20 Liepājas ostā, 16 Ventspilī, 2 Salacgrīvā, 1 Rojā.

30. novembrī tika aizturēts Gibraltāra karoga ķīmiskais tankkuģis "LC Concorde". Pārbaudes laikā konstatēts, ka uz kuģa nedarbojas avārijas ģeneratora automatiskās palaišanas sistēma, avārijas ģeneratoru nevar pieslēgt avārijas slēgdēlim, kā arī nedarbojas bilžu ūdeņu atsūkņēšanas sūkņi. 4. decembrī pēc trūkumu novēršanas kuģis tika atbrīvots.

Kampaņas laikā Latvijas karoga kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti septiņas reizes, pārkāpumi nav konstatēti, nevienam kuģim nav aizturēts.

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudenī, katru gadu pievēršot uzmanību kādai no aktuālākajām kuģošanas drošības problēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādoai, iepriekš saskaņotai metodikai. Vienlaikus šādas kampaņas notiek arī Tokijas saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (TMoU) valstīs.■



Noskaidroti konkursa "Enkurs 2020" finālisti

2. novembrī notika jūrniecības nozares konkursa skolēniem "Enkurs 2020" pēdējā atlases kārtā, līdz ar to ir zināmas visas finālā iekļuvušās komandas. Konkursa fināls norisināsies nākamā gada pavasarī.

Fināla sacensībās piedalīsies Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Tukuma Raiņa ģimnāzijas, Madonas Valsts ģimnāzijas, Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas, Rīgas 10. vidusskolas, Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas, Špoģu vidusskolas, Vārkavas vidusskolas, Rojas vidusskolas un Jaunmārupes pamatskolas komandas.

Ļoti veiksmīgi startēja Vārkavas vidusskolas un Jaunmārupes pamatskolas komandas, kuras, pirmo reizi piedaloties konkursā, spēja izcīnīt tiesības startēt finālā. Neatpalika arī Rojas vidusskolas komanda, kas konkursā atgriezusies pēc vairāku gadu pārtraukuma.■



JA Atzinības raksts Aleksandram Žukovam

Latvijas Jūras administrācijas ilggadējais darbinieks Aleksandrs Žukovs saņēmis Latvijas Jūras administrācijas Atzinības rakstu par mūža ieguldījumu – ilggadēju, godprātīgu un kvalitatīvu darbu.

1. novembris A. Žukovam bija pēdējā oficiālā darba diena JA. Ar jūrniecības nozari viņš bijis saistīts vairāk nekā 60 gadu. 1961. gadā Aleksandrs beidza Liepājas jūrskolu, iegūstot kuģu mehāniķa kvalifikāciju, strādājis par motoristu, atslēdznieku, 4., 3., 2. mehāniķi, vecāko mehāniķi, pēc tam par AS "Kursa" kuģu ekspluatācijas un remonta daļas vadītāju.

Latvijas Jūras administrācijā A. Žukovs sāka strādāt 1995. gadā, ieņemot Ugunsdrošības daļas vecākā



Jānis Krastiņš (no kreisās), Aleksandrs Žukovs un Artūrs Brokovskis-Vaivods.

inspektora, Ostas kontroles dienesta kuģošanas drošības inspektora, vecākā kuģošanas drošības inspektora

un Kuģošanas drošības departamenta vecākā kuģu kontroles inspektora amatus.■

Jauns mācību materiāls stūrmaņiem

Latvijas Jūras akadēmija izdevusi jaunu mācību materiālu, kas palīdzēs labāk izprast un apgūt vienu no stūrmaņu pamata prasmēm COLREG-72. Tā autors ir Latvijas Jūras akadēmijas lektors, arī LJS biedrs un valdes loceklis Kristaps Lūkins.

Mācību materiāls paredzēts kuģu vadītāju iemaņu izstrādāšanai un nostiprināšanai COLREG-72 noteikumu lietošanā dažādos kuģošanas apstākļos. Kuģu lietotās ugunis un zīmes, skaņas un gaismas signāli ir COLREG-72 daļas, kurām ir svarīga loma sadursmju novēršanā jūrā. Sardzes virsniekam ir jānovērtē pastāvošā situācija un sava kuģa pienākumi atbilstoši COLREG-72 noteikumiem. Stabils un labas



zināšanas, pareiza uguņu, zīmju un signālu izmantošana un izprašana, pildot sardzes virsnieka pienākumus, ir kuģošanas drošības pamats.

COLREG-72 noteiktās ugunis, zīmes un signāli pasniegti ilustrāciju veidā, kurās attēlotas kuģu izliktās ugunis uz melna fona, zīmes uz balta fona, kā arī skaņas signāli savstarpējā redzamībā uz balta fona, bet iero-bežotas redzamības apstākļos – uz pelēka fona. Otrā pusē katrai ilustrācijai ir tajā attēloto uguņu, zīmju vai skaņas signālu skaidrojums atbilstoši COLREG-72 terminoloģijai ar norādi uz attiecīgo noteikumu. Tāpat mācību materiālu papildina kuģu uguņu sektoru diagrammas, saistošās definīcijas un pielikums par zvejā nodarbinātu kuģu veidiem.■



Latvijas Jūrniecības savienība kļūst par audžubērnu draugu

Latvijas Jūrniecības savienība sākusi aktīvi sadarboties ar Latvijas Audžuģimeņu biedrību (LAB), rīkojot kopīgus pasākumus ģimenēm, kurās aug audžubērni.

Vasaras brīvlaika nogalē sadarbībā ar Ainažu jūrskolas muzeju, "Novikontas" Jūras koledžu un Latvijas Jūras administrāciju tika organizēta ekskursija uz Ainažiem. Bērni iepazinās ar jūrskolas muzeju, pēc tam sarīkoja pikniku muzeja dārzā, kā arī devās uz Ainažu molu, pa kuru drosmīgākie aizgāja līdz pašai jūrai.

Savukārt rudens brīvlaikā LAB telpās bija noorganizēta tikšanās ar kapteini Antonu Ikaunieku un stūrmani, bērnu grāmatu autoru un māksliniķu Vladimiru Novikovu. Abi kungi iepriecināja audžubērņus ar jautriem stāstiem par jūrnieku dzīvi, kurus V. Novikovs turpat uz vietas ilustrēja ar komiskiem zīmējumiem. Par savu darbu un piedzīvojumiem jūrā pastāstīja arī kuģu vadītājas, Latvijas Jūras akadēmijas absolventes Lienīte Ragže un Sintija Alksne. Visi tikšanās dalībnieki saņēma dāvanas – V. Novikova bērnu grāmatas un A. Ikaunieka grāmatu "Ceļš uz jūru".

LJS plāno turpināt veiksmīgi uzsāktu sadarbību, ko atzinīgi novērtējusi LAB vadītāja Ilze Golvere. Viņa uzsver, ka šādi pasākumi ir ļoti svarīgi audžubērnu pilnvērtīgai integrācijai sabiedrībā. ■



Aktualitātes vides aizsardzības jomā

MARPOL konvencijas II pielikums

Pieņemti jauni grozījumi MARPOL konvencijas II pielikumā, kuri paredz noteiktās jūras teritorijās stingrākus novadīšanas nosacījumus kravas mazgājamiem ūdeņiem, kas var sacietēt noteiktos vides apstākļos (attiecināms uz atsevišķām augu eļļām un parafīnveida kravām).

Grozījumi paredz, ka pēc šādu vielu pārvadāšanas kravas tankos būs jāveic pirmsmazgāšana (*prewash*) un tanku mazgājamais ūdens būs jānodod krasta pieņemšanas iekārtās.

Grozījumi ir tapuši, pamatojoties uz bažām par šobrīd atļauto šādu vielu novadīšanas ietekmi uz vidi un sekām, ko tās rada pēc novadīšanas jūrā, piemēram, Eiropas ziemeļu reģionu ūdeņos, kur šādas vielas sacietē un izskalojas krastā.

Grozījumi stāsies spēkā 2021. gada 1. janvārī.

Globālais sēra saturs ierobežojums

2020. gada 1. janvārī stāsies spēkā 0,50% ierobežojums sēra saturam kuģu degvielā (ārpus ECA, kur ierobežojums ir 0,10%). Savukārt 2020. gada 1. martā stāsies spēkā grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā par augsta sēra saturs degvielas pārvadāšanas aizliegumu.

Ir veikti arī atbilstoši papildu grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā, kas tiks pieņemti nākamā gada pavasarī.

Gatavojoties jauno prasību ieviešanai, veikti dažādi uzlabojumi Ostas valsts kontroles vadlīnijās, tai skaitā arī par to, kā rīkoties gadījumos, kad uz kuģa tiek konstatēta degviela ar neatbilstošu sēra saturu.

Siltumnīcefektu izraisošu gāzu emisiju (GHG) ierobežošana no jūras transporta

Šā jautājuma pamatā ir UNFCCC Parīzes nolīgums par klimata pārmaiņu



ierobežošanu, kurā minēts, ka nepieciešams veikt visus iespējamus pasākumus, lai mazinātu GHG emisijas arī no jūras transporta.

MEPC 72. sesijā (2018. gada pavasarī) ar rezolūciju MEPC.304(72) tika pieņemta Sākotnējā IMO stratēģija GHG emisiju no kuģiem mazināšanai (*Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships*).

Sākotnējo IMO stratēģiju GHG emisiju mazināšanai no kuģiem plānots pārskatīt, balstoties uz kuģu degvielas datu apkopošanas sistēmā (*IMO Data Collection System for fuel oil consumption of ships*) iesniegtajiem datiem 2019.–2021. gadā.

Lai veiktu Sākotnējās IMO stratēģijas pārskatīšanu, IMO MEPC ietvaros ir noteikti arī tādi pasākumi kā ceturtā IMO GHG pētījuma uzsākšana, izdarīti grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā par kuģu energoefektivitātes uzlabošanu, apstiprināta jauno piedāvāto pasākumu ietekmes novērtējuma procedūra. Paredzamas arī turpmākas diskusijas par iespējamiem īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa pasākumiem GHG emisiju mazināšanai no kuģiem.

CO₂ datu ievākšanas sistēma ir tikai pirmais solis GHG emisiju mazināšanas triju pakāpju pieejai (1. – datu ievākšana; 2. – datu analīze; 3. – lēmumu pieņemšana).

Vienlaikus Eiropas Savienības ietvaros tiek veikti grozījumi ES Regulā par jūras transporta CO₂ emisiju

monitoringu, ziņošanu un verificēšanu, lai saskaņotu to ar globālās sistēmas (IMO) prasībām, kas stāsies spēkā 2018. gadā. Paredzams, ka turpmāk būs divas līdzīgas jūras transporta CO₂ emisiju datu ievākšanas sistēmas – globāla un Eiropas mēroga sistēma.

Elektroniskie žurnāli

Lai būtu pieļaujams uz kuģa izmantot kuģa žurnālus arī elektroniskajā formātā, izstrādāti atbilstoši grozījumi MARPOL konvencijas I, II, V un VI pielikumā, papildinot ar prasību šajos žurnālos veikt konkrētus ierakstus (Naftas operāciju žurnāls, Atkritumu reģistrācijas žurnāls u.c.).

Pieņemtas arī vadlīnijas šo elektronisko žurnālu lietošanai MARPOL konvencijas ietvaros.

Grozījumi stāsies spēkā 2020. gada 1. oktobrī.

Plastmasas atkritumi jūrā (*Marine plastic litter*)

Šobrīd noris darbs pie jautājuma par kuģu radītiem plastmasas atkritumiem jūrā. Tiek veikti pētījumi par spēkā esošo pieejamo normatīvo aktu bāzi, jūras transporta lomu/ietekmi uz šādu atkritumu rašanos jūrā (attiecināms uz zvejas rīkiem un nozaudētiem jūras konteineriem).■

Sagatavojis Juris Skrube, Latvijas Jūras administrācijas eksperts vides aizsardzības jautājumos.

IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims: “Bez ilgtspējas mēs nevaram izdzīvot”

Starptautisko konferenci “Ilgtspējīga jūrniecības attīstība līdz 2030. gadam un pēc tam”, kas notika Džidā (Saūda Arābija), atklāja IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims. Konferencē ievadīja IMO pasaules jūrniecības tēmu 2020. gadam: “Ilgtspējīga kuģošana ilgtspējīgai planētai”.



Kitaki Lims uzsvēra, ka klimata, veselības un vides jautājumi jāuztver kā globāla tendence, no kuras neviens šobrīd vairs nevar izvairīties un stāvēt malā, tāpēc ir nepieciešams tālāks progress. Tieši šī globālā tendence izdara spiedienu arī uz kuģošanas nozari un cita starpā rada nepieciešamību samazināt oglekļa izmešus.

Tas nozīmē, ka visiem jūrniecībā iesaistītajiem jāstrādā kopā – gan IMO dalībvalstīm, šo valstu valdībām, gan publiskajam un privātajam sektoram, kuģošanas kompānijām un ostām, ikvienam jūrniecības nozarē strādājošajam un ar to saistītajam. “Pašlaik esmu ļoti apmierināts ar sadarbību starp IMO dalībvalstīm un jaunattīstības valstīm, kā arī ar nozari kopumā, kuras uztvere vides un klimata pārmaiņu jautājumos ir veselīgi uzlabojusies. Esmu patiešām priecīgs par šādu sasniegumu kuģošanas nozarē, bet ir arī skaidri jāapzinās, ka sadarbībai un izpratnei ir jāturpinās,” uzsvēra Lims.

Runājot par prasībām un izvirzīto mērķi līdz 2050. gadam radikāli samazināt sēra saturu kuģu degvielā, Lims viennozīmīgi pauda viedokli, ka jādomā par alternatīvu degvielu nākotnē un ka nozarei jāsadarbjas ar zinātni. Ir visi vajadzīgie priekšnosacījumi un iespējas radīt tāda līmeņa tehnoloģiskos risinājumus,



kas nākotnē ļaus pilnībā atteikties no pašreizējās degvielas izmantošanas.

“Bez ilgtspējīgas politikas mēs nākotnē nevarēsim izdzīvot, un tas vistiešākajā veidā attiecas arī uz kuģošanas nozari, tāpēc kuģošanas bizness ir jāattīsta un jāturpina ilgtspējības virzienā, un šajā ziņā mēs esam uz pareizā ceļa,” sacīja IMO ģenerālsekretārs.

Tas būs liels izaicinājums

IMO dalībvalstis, Londonā vienojoties pieprasīt kuģošanas nozarei līdz 2050. gadam gāzu emisijas salīdzinājumā ar 2008. gadu samazināt par 50% un CO2 uz pusi, ir metušas lielu izaicinājumu nozarei. Nozare uz to atbild ar bažām un satraukumu par skaidra rīcības plāna trūkumu emisiju samazināšanai, tai skaitā uzsvērot, ka steidzami nepieciešams arī īstermiņa pasākumu plāns.

Dānijas kuģniecības izpilddirektore Marija Skipere Švēna: “Šo mērķu

sasniegšana būs liels izaicinājums, un tam būs nepieciešami apjomīgi pētniecības darbi, jo īpaši, ja domājam par alternatīvas degvielas izmantošanu nākotnē, kas ļaus sasniegt nulles procentu emisiju. Kuģniecības nozare ir gatava strādāt šo mērķu sasniegšanai, un Dānijas kuģniecība ir īpaši iesaistījusies alternatīvās degvielas attīstībā.”

Daudzas vides organizācijas uzskata, ka IMO varēja un tai vajadzēja iet daudz tālāk, bet tā pārlietu stipri un ilgi ir palāvušies oponentu spiedienam un ideoloģijai. Brazīlija, Panama, Saūda Arābija, arī ASV ir bijušas jauno centienu pretinieces. IMO ir jārikojas ātri, nepieķāpīgi un neatlaidīgi, pretējā gadījumā Parīzes nolīguma mērķi paliks nesasniegti.

BIMCO delegāti izteica visai interesantu domu: “Mēs ticam, ka nozare izvirzītos mērķus var sasniegt, pat ja mēs precīzi vēl nezinām, kā to izdarīt.” BIMCO tāpat pauž viedokli,

ka oglekļa nulles emisijas par realitāti varētu kļūt šā gadsimta otrajā pusē, bet, lai to sasniegtu, būs nepieciešami ieguldījumi pētniecībā un tehnoloģijās.

BIMCO norāda uz nestabilitāti tirgū

Kamēr tiek spriests, kas notiks gadsimta otrajā pusē, BIMCO norāda, ka satraukumu vieš 2020. gada 1. janvāris, kas nepielūdzami pienācis kopā ar jaunajām IMO prasībām par sēra saturu degvielā un naftas tirgus nestabilitāti, kas izraisījusi lielāku nepastāvību cenu atšķirībās starp degvielu ar zemu un augstu sēra saturu.

Lai gan nu jau spēkā stājušās prasības ir bijušas zināmas vairākus gadus, tas nav palīdzējis mazināt nenoteiktību degvielas tirgū, kas īpaši izpaudās 2019. gada otrajā pusē. BIMCO kuģošanas vadošais analītiķis Pīters Sands WMN puda viedokli, ka nenoteiktība bunkura degvielas tirgū un cenu starpība rada nenoteiktību arī par kuģošanas nozares nākotni.

i

UZZIŅAI

2019. gada jūlija beigās 14 dienu laikā HSFO cena Singapūrā pieauga par 132 dolāriem par metrisku tonnu – no 370 līdz 502 dolāriem, 17. septembrī tā palielinājās līdz 590 dolāriem, bet 10. oktobrī atkal sasniedza jaunu zemāko atzīmi – 323 dolāri par metrisku tonnu.

“Geopolitiskie notikumi, piemēram, uzbrukums Saūda Arābijai, rada satricinājumus bunkura naftas tirgū, un tas ir iemesls nenoteiktībai un bažām, ar kādām tiek sagaidīts 2020. gada 1. janvāris,” sacīja Sands.

Degvielas pieejamība ostās

BIMCO pauž viedokli, ka ievērojami atšķiras degvielas pieejamība ostās, un tas lielā mērā ietekmē bunkura degvielas cenas. Cenu izmaiņas tiek dēvētas par amerikāņu kalniņiem. Piemēram, cenu starpība starp Singapūru un Rotterdamu 2019. gada 17. septembrī sasniedza 162 dolārus par metrisku tonnu. BIMCO uzskata, ka liela māksla turpmāk būs plānot bunkurēšanās operācijas, kas var



jaut ietaupīt vai arī zaudēt milzīgas summas par degvielas rēķiniem.

Tāpat BIMCO ar nožēlu atzīst, ka šāda situācija degvielas tirgū nekādā veidā nav tirgus virzītājspēks, jo tagad viss ir pakļauts nenoteiktībai, spekulācijām un bailēm par to, kurp tālāk vedīs bunkuru degvielas tirgus.

Uz ko jābūt gataviem kuģu īpašniekiem?

Lai gan BIMCO vēl pavisam nesen ziņoja, ka kuģu īpašnieki kopumā ir gatavi jaunajām IMO prasībām, kas stājas spēkā no 2020. gada 1. janvāra, tagad tā vērs kuģu īpašnieku uzmanību uz to, ka viņiem jābūt gataviem satricinājumiem, kas tos var sagaidīt pēc 1. janvāra nelīdzsvarotā tirgus dēļ. Tāpat kuģu īpašniekiem ir jābūt gataviem, ka degvielas pieejamība dažādās ostās var ievērojami atšķirties un ka degviela galvenajos bunkurēšanas centros var būt deficīts. Un ne tikai tas vien.

Uztrauc kvalitātes rādītāji

Sēra satura ierobežojums kuģu degvielā, kam jābūt samazinātam no 3,5% līdz 0,5%, ir ievērojams. Būtībā tā ir pāreja uz tā saukto ļoti zema sēra satura degvielu (VLSFO). Satraukumu nozarē rada jautājums, kā pārliecināties, ka mazuta maisījuma kvalitāte būs atbilstoša jaunajiem kvalitātes standartiem. IMO gan ļoti uzstājīgi atkārt, ka ārkārtīgi svarīga ir visu ieinteresēto pušu sadarbība, mudinot dalībvalstu valdības, kuģošanas kompānijas, naftas pārstrādes rūpnīcas, degvielas piegādātājus, kā arī visus citus iesaistītos ļoti nopietni

uztvert prasības, kas stājas spēkā 2020. gada 1. janvārī, un darīt visu, kas ir to spēkos, lai šīs prasības tiktu ievērotas.

Simpozijā, kurā piedalījās vairāk nekā 300 delegātu, IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims sacīja: “Kopš 2008. gada, kad IMO pieņēma visaptverošos grozījumus MARPOL sestajā pielikumā, ir pagājuši vairāk nekā desmit gadi, kuru laikā ir daudz paveikts, lai 2020. gada 1. janvāris nevienam nebūtu nepatīkams pārsteigums. Jaunās prasības tiešām rada milzīgus izaicinājumus kuģošanas nozarei. IMO ir centusies atbalstīt nozari un atvieglot šo procesu, izstrādājot īpašas pamatnostādnes, tai skaitā ieviešanas plānu. IMO sekretariāts dara visu iespējamo, arī veicina dialogu starp ieinteresētajām pusēm, lai palīdzētu dalībvalstīm un nozarei.

i

UZZIŅAI

MARPOL noteikumi attiecas uz visiem kuģiem, neatkarīgi no tā, vai tie veic starptautiskus reisus vai vietējos pārvājumus.

IMO turpmākais mērķis ir risināt ar jaunu tehnoloģiju attīstību un alternatīvas degvielas ražošanu saistītos jautājumus. Jau tagad redzam, ka kuģošanas nozare strādā pie šiem jautājumiem un iet pareizā virzienā. Lai gan ir izvirzīti lieli nākotnes mērķi, mums jāapzinās, ka “IMO 2020” prasības būs saistošas visām ieinteresētajām pusēm, un tas ir tikai ceļa sākums uz videi patiesi draudzīgas degvielas ieviešanu kuģošanas nozarē.”■

Starptautiskās kuģošanas nākotne – jaunas paaudzes degvielas radīšana

Starptautiskajā konferencē “JOC Container Trade Europe”, kas septembrī notika Hamburgā, WSC (World Shipping Council) prezidents Džons Batlers aktualizēja jautājumu par IMO noteikumiem par sēra satura samazināšanu degvielā, kas stājas spēkā 2020. gada 1. janvārī, par to ietekmi uz starptautiskajiem jūras tirdzniecības pārvadājumiem un problēmām, ar kurām saskarsies ne tikai kuģošanas bizness, bet arī katrs patērētājs.

“Vēlos pievērst uzmanību diviem faktoriem. Pirmais – IMO noteikumu par sēra saturu degvielā reālās ieviešana problēmas, un te pamatā nav tik daudz jautājums par izmaksām, kam līdz šim pievērstas vislielākā uzmanība, cik par to, kāds vispār būs un kā funkcionēs šīs degvielas piegādes tirgus. Atbildi uz šiem jautājumiem visdrīzāk var zināt un sniegt degvielas piegādātāji, pārstrādātāji, pārvadātāji un tirgotāji, un tas nav WSC jautājums.

Otrais, vissvarīgākais diskusiju temats ir par to, ko darīt, lai samazinātu kuģniecības radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas.

Kas attiecas uz IMO noteikumiem par sēra satura samazināšanu degvielā, svarīgākais būtu panākt, lai prasības tiktu ievērotas, nodrošināt, lai tās ievērotu visi spēles dalībnieki, lai tirgus un konkurence netiktu kropļota, kā arī lai pārkāpumi no tirgus dalībnieku puses nepaliktu nesodīti.

Taču “IMO 2020” ir daudz vērienīgāks regulējums nekā tikai daži vides noteikumi un ierobežojumi, par kuriem IMO dalībvalstis jau iepriekš ir vienojušās. “IMO 2020” neprasa tikai degvielas uzpildes iekārtu uzstādīšanu vai sistemātisku pārbaudi, tas prasa atbildīgu rīcību, atbildību katru stundu, katru dienu it visur pasaulē, visās pasaules jūrās un okeānos, tāpēc, domājot par šo plašo darbības un ģeogrāfisko tvērumu un par tiem finanšu resursiem, kas nepieciešami, lai radikāli mainītu esošo sistēmu, kļūst skaidrs, ka tik ambiciozu šāda mēroga projektu nevar īstenot, ja tajā neiesaistās visi globālā kuģošanas biznesa dalībnieki un nepastāv līdzvērtīgi konkurences apstākļi. Pretējā gadījumā ir reāla iespēja radīt



Džons Batlers.

ekonomikas izkropļojumu. Ir svarīgi, lai IMO dalībvalstu attieksme būtu ļoti skaidra un viennozīmīga, atgādinot nozarei, ka atbilstība attiecas uz ikvienu, turklāt dalībvalstu valdībām ir jāseko, lai kuģi, kas kuģo ar šo valstu karogiem, un šo valstu ostas ievērotu likumu. Ja IMO un tās dalībvalstis var pierādīt, ka tām ir politiskā griba sasniegt izvirzītos mērķus, tas būs ļoti labs pamats vēl sarežģītāku uzdevumu risināšanai: līdz 2050. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas no kuģniecības uz pusi, bet līdz gadsimta beigām panākt emisiju samazināšanos līdz nullei, tajā pašā laikā apzinoties, ka pieprasījums pēc kravām pieaugs.

Lai cik iepriecinošs būtu jau sasniegtais progress šajā jomā, ir skaidrs, ka nespēsim samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas uz pusi vai nelikvidēsim tās pavisam tikmēr, kamēr dedzināsim fosilo kurināmo. Ja vēlamies sasniegt šos mērķus, un mums tas ir jādara, tad jāstrādā pie jaunas paaudzes degvielas radīšanas. Jaunas degvielas radīšanai un izmantošanai

būs vajadzīgi apjomīgi pētniecības darbi un attīstības virzieni, kas līdz šim vēl nav raduši atbalstu, tāpēc jautājums kļūst vēl aktuālāks: kā mēs radīsim nepieciešamo pētniecību un attīstību, lai atrisinātu tehniskās problēmas, kas saistītas ar starptautiskās kuģniecības dekarbonizāciju? Ceļš ir viens – no politiskām deklarācijām jāpāriet pie praktiskas rīcības. Lai gan arī pašlaik tiek īstenoti pētniecības projekti par jaunām degvielām, un šie centieni ir jāatbalsta un jāveicina, patiesībā mums būs vajadzīgs kaut kas lielāks un ilgstošāks, lai kuģniecības dekarbonizācija kļūtu par realitāti. Mēs uzskatām, ka veids, kā sasniegt šo mērķi, ir panākt P&A pasaules mērogā. Jo ātrāk mēs uzsāksim globālu pētniecības un attīstības programmu, lai atrastu aizstājējdegvielu, jo ātrāk fosilā kurināmā pakāpeniska izņemšana var kļūt par realitāti.

UZZIŅAI

“Global P&A” ir multinacionāls daudznozaru menedžments ar vairāk nekā 30 gadu starptautiskas darbības pieredzi, simtiem miljonu piesaistītām investīcijām visdažādākajās nozarēs un ar kompetenci visos biznesa virzienos un visos biznesa sektoros.

Jaunās prasības un ar to saistītās izmaksas ir svarīgs faktors, lai dotu būtisku impulsu nākamās paaudzes flotes degvielas radīšanai, jo nozare pastāvīgi saskaras un arī turpmāk saskarsies ar jauniem un arvien dārgākiem noteikumiem, kas saistīti ar fosilā kurināmā dedzināšanu, tāpēc, neatkarīgi no tā, kas galu galā aizstās fosilo kurināmo kuģošanā, tas noteikti būs ieguvums gan cilvēkam, gan videi, gan kuģošanas nozarei.”

Cīnoties pret klimata pārmaiņām, svarīgi ir apturēt oglekļa emisijas

Klimata pārmaiņu starpvaldību padome (IPCC) nākusi klajā ar īpašu ziņojumu, kurā apkopoti zinātnieku pētījumi, kas apstiprina pašas ļaunākās priekšnojautas – klimata krīze ir arī okeānu krīze. Šajā sakarā sabiedrība nedrīkstētu aizmirst, ka veselīgs okeāns palīdz regulēt klimatu, tas ir dzīvotspējīgas planētas garants un pārtikas avots miljardiem cilvēku.

To CO₂ apjomu, kas tiek izmests atmosfērā, sadedzinot fosilo kurināmo, lielā mērā palīdz absorbēt pasaules jūras un okeāni, un sliktā ziņa ir tā, ka CO₂ izmešu dēļ okeāni kļūst arvien skābāki, kas savukārt nodara kaitējumu unikālajām ekosistēmām, tai skaitā arī koraļļu rifiem.

Pētījumā, kas publicēts zinātniskajā žurnālā "Nature Communications", teikts, ka zilais tonis kļūs intensīvāks, visticamāk, subtropu reģionos, kur samazināsies fitoplanktona populācija. Savukārt tādos reģionos, kur ir vairāk barības vielu, piemēram, Dienvidu okeānā vai Atlantijas okeāna ziemeļu daļā, fitoplanktona populācija palielināsies, jo ūdeņi kļūs siltāki. Šie ūdeņi tādā kļūs vēl siltāki. Klimata pārmaiņu dēļ līdz 21. gadsimta beigām krāsu nomainīs puse pasaules okeānu, teikts pētījumā.

IPCC pauž viedokli, ka starp visām sliktajām ziņām par laimi ir arī kāda laba ziņa – cilvēks var aizsargāt okeānus, ja vien rīkojas atbildīgi un

saprātīgi. Pašlaik ANO notiek dalībvalstu sarunas par tā saukto Globālo okeāna līgumu, kas līdz 2030. gadam aizsargātu vismaz 30% no pasaules okeānu un jūru ūdeņiem, un, ja šāda vienošanās tiks panākta, tas varētu brūvēt ceļu uz okeānu atveseļanos. "Greenpeace" uzskata, ka ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencija nav pietiekami tālejoša, lai aizsargātu planētas okeānus. Tā grib, lai tiktu izveidots rezervātu tīkls jūras dzīvās dabas aizsardzībai ārpus valstu jurisdikcijas.

Ir tikai jāpaveic kāds nieks – līdz 2030. gadam vismaz par 30% jāsamazina siltumnīcefekta gāzu emisijas, bet politikas un biznesa līderiem ir jāpievēršas okeānu krīzes pamatcēloņiem. Sabiedrībai ir jāpieliek vislielākās pūles un jāiegulda finansējums, lai strādātu pie alternatīva enerģijas avota radīšanas, kas ļaus aizstāt fosilo kurināmo, kurš pašlaik ir simtprocentīgs atmosfēras piesārņotājs.

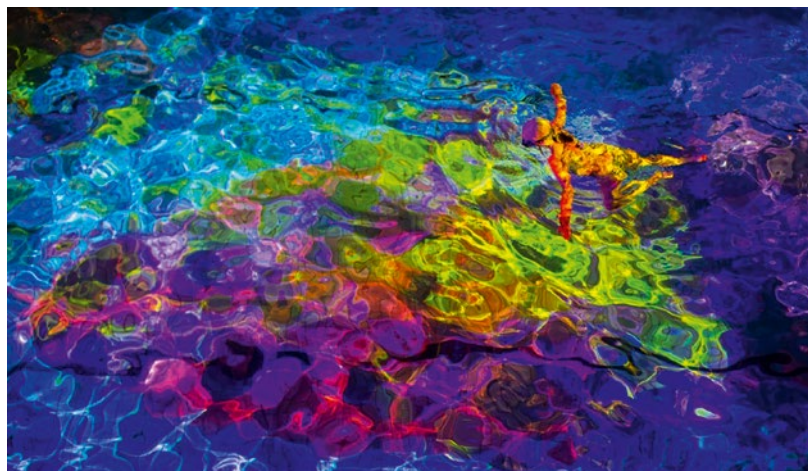


Plastmasas atliekas jūrā ir viena no aktuālākajām vides problēmām

Tiek lēsts, ka okeānos ir vairāk nekā 51 triljons mikroplastmasas vienību, un šis skaits ir vairāk nekā 500 reizes lielāks par zvaigznēm mūsu galaktikā. Ātrums, ar kādu patērētāju sabiedrība tikai pēc vienreizējas lietošanas izmet tādas priekšmetus kā plastmasas pudeles, šķīvjus, krūzes un salmiņus, radīs situāciju, ka līdz 2050. gadam okeānos būs vairāk plastmasas nekā zivju.

Katru gadu pasaulē tiek saražoti vairāk nekā 300 miljoni tonnu plastmasas, puse no tā visa ir vienreizējās lietošanas priekšmeti, mazāk nekā 14% saražotās plastmasas tiek pārstrādāti, bet atlikušie 86% nonāk okeānā, vidē vai atkritumu poligonos. Kopumā pasaules poligonos ir aptuveni 6,3 miljardi tonnu plastmasas, kas līdzvērtīgs viena miljarda ziloņu svaram! Katru gadu okeānos nonāk vairāk nekā astoņi miljoni tonnu plastmasas, kas pamatā nāk no diviem avotiem – sauszemes

▶▶▶ 28. lpp.



Nākotnē okeāni neizskatīsies tā kā šodien. Klimata pārmaiņu rezultātā zilais okeāna tonis kļūs vēl zilāks, bet zaļais – zaļāks.



►►► 27. lpp.

piesārņojuma, ko ar savu darbību rada cilvēks, un okeāna piesārņojuma, kas rodas no atkritumiem, kurus jūrā atstāj kuģi – kā pasažieru un tirdzniecības, tā zvejas kuģi, tai skaitā tie ir arī pamestie un pazaudētie zvejas rīki jeb tā sauktie "spoku zvejas rīki", kas veido aptuveni 20% no visiem jūras atkritumiem.

Un arī šie atkritumi rodas tikai un vienīgi cilvēka darbības (vai bezdarbības) rezultātā, tāpēc "Greenpeace" aicina īstenot stingrākus pasākumus pret nāvējošajiem "spoku zvejas rīkiem", tostarp panākt, lai Apvienoto Nāciju Organizācija vienotos par stingru Pasaules okeānu līgumu, kas līdz 2030. gadam varētu aizsargāt vismaz 30% pasaules okeānu, pasargājot no kaitīgām cilvēku darbībām, tostarp rūpnieciskās zvejas.

UZZIŅAI

Organizācijas "Greenpeace" speciālisti, kuģojot no Arktikas uz Antarktīdu, veic pētījumus, mērījumus un izmeklēšanu, lai aprēķinātu tos draudus, ar kādiem cilvēku bezatbildīgas rīcības un darbības rezultātā saskaras okeāni.

Tā, piemēram, Klusajā okeānā 46% no visām nozvejotajām zivīm ir zvejotas nelegāli. Faktiski daudzās pasaules daļās notiek nelikumīga zveja, un zivis piekrastes valstu legālajiem zvejniekiem faktiski nozog rūpnieciskie attīstītās valstis un lielu daudzumu arī nelegālās flotes Āzijā, kā arī Indijas un Atlantijas okeānā.

Pasaules Dabas fonda (WWF) ziņojumā norādīts uz būtisku problēmu – mikroplastmasas piesārņojums

"Greenpeace" aicina īstenot stingrākus pasākumus pret nāvējošajiem "spoku zvejas rīkiem".



Vidusjūrā sasniedzis līdz šim augstāko līmeni un apdraud gan dažādas jūrā mītošas augu un dzīvnieku sugas, gan zvejniecību, gan arī cilvēku veselību šajā reģionā. Vairāk nekā 90 procenti no Vidusjūras piesārņojuma nāk no plastmasas izstrādājumiem.

"Jau tagad klimata pārmaiņas veicina ugunsgrēku pastiprināšanos, sausumu, viesuļvētras un karstuma viļņus, kas līdzīgi nes postījumus un izraisa nāves gadījumus visā pasaulē. Klimata pārmaiņām nav robežu. Mazāk nekā 1% pasaules okeānu ir pasargāti no jebkādas cilvēku darbības. Mēs esam nonākuši krīzes situācijā, kas apdraud pasaules zivju krājumus, jūras bioloģisko daudzveidību un ekonomiku," teikts "Greenpeace" Okeānu aizsardzības kampaņas uzaukumā. "Kontroles un noteikumu trūkums atstāj okeānu uz sabrukuma robežas. Tikai Atlantijas okeāna dienvidrietumos katru gadu ierodas vairāk nekā 400 zvejas kuģu, lai izsmeltu jūras. Zvejniecības nozare šajos ūdepos darbojas tālu no redzamības un kontroles, apdraudot šo īpašo ekosistēmu."

Eiropas Savienība rīkojas ātrāk un radikālāk

2018. gadā Eiropas Parlamenta deputāti ar 571 balsīm par, 53 pret un 34 atturoties atbalstīja priekšlikumu, kas paredz noteikt aizliegumu vienreizlietojamo plastmasas izstrādājumu aprītei ES tirgū. Aizliegti tiks šķīvji, ēdamrīki, salmiņi, vates kociņi un balonu kātiņi. Aizliegums stāsies spēkā 2021. gadā.

Vienreizlietojamie plastmasas izstrādājumi, uz kuriem attiecas aizliegums, Eiropā veido 70% no jūras piedrazojuma. Jaunie noteikumi paredz, ka, sākot no 2021. gada, šo priekšmetu tirdzniecība tiks aizliegta. Saskaņā ar Eiropas Komisijas datiem plastmasas izstrādājumi veido vairāk nekā 80% no kopējā jūras piedrazojuma apjoma. Vienreizlietojamie plastmasas izstrādājumi, uz kuriem attiecas aizliegums vai ierobežojums, veido 70% no jūras piedrazojuma priekšmetiem. ES dalībvalstīm ir jānodrošina, ka vismaz 50% no nozaudētiem vai atstātiem plastmasu saturošiem zvejas rīkiem katru gadu tiek savākti. Noteikumi nosaka mērķi pārstrādes apjomam – vismaz 15% līdz 2025. gadam. Nozaudētie zvejas rīki veido 27% no visa pludmales piesārņojuma Eiropā.

Baltijas jūra nav nedz mirusi, nedz mirstoša, tomēr tās ekoloģiskais stāvoklis ir ļoti satraucošs. Jūras dabiskās pašattīrīšanās spējas ir un būs nelielas, tādēļ mūsu uzdevums ir samazināt piesārņojuma slodzi, jo visi tomēr vēlamies dzīvot tīras jūras krastos un baudīt tās sniegtos labumus. Lai to sasniegtu, mums jāiemācās dzīvot un saimniekot citādi, ieviest gan jaunas tehnoloģijas, gan arī mainīt savu attieksmi un paradumus.

Eiropas Parlamenta ziņotāja par likumprojektu Frederika Rīsa: "Mēs esam pieņēmuši vērienīgākos tiesību aktus vienreizlietojamo plastmasas izstrādājumu samazināšanai. Tagad tas ir atkarīgs no mums, vai noturēsim savu pozīciju un kādā virzienā attīstīsies sarunas ar Padomi. Šodienas balsojums paver ceļu gaidāmajai vērienīgajai direktīvai. Tas ir svarīgi, lai aizsargātu jūras vidi un samazinātu tai nodarīto kaitējumu, kas saistīts ar plastmasas piesārņojumu Eiropā."



Jūras administrācijas darbinieki veic dabas saglabāšanas darbus

Latvijas Jūras administrācijas darbinieki papildināja zināšanas Pasaules Dabas fonda un Dabas aizsardzības pārvaldes rīkotajā vides izglītības seminārā "Piejūras vides saglabāšanas iespējas", kura ietvaros tika veikts arī praktisks darbs, piemēram, no Ķemeru Nacionālā parka Jaunķemeru pludmales tika ravēta laukā tāda invazīva suga kā krokainā roze.

Darbinieku izglītošana dabas un vides jautājumos ir viens no plānotajiem administrācijas Vides politikas īstenošanas pasākumiem, kura mērķis ir veicināt darbinieku izpratni par vides saglabāšanas iespējām, kā arī apzināt uzņēmuma iespējas vides saglabāšanā.

"Mācīties dabas vērtību saglabāšanu var dažādi, bet tikai nokļūstot dabā, mēs varam patiesi sākt iepazīt ekosistēmu un izprast tās apdraudējumu. Iniciatīva "Daru labu dabai" ir lieliska iespēja mācīties savādāk – ekspertu vadībā apgūt praktiskas iemaņas dabas bagātību saglabāšanai un atjaunošanai, un prieks,

ka Latvijas Jūras administrācijas darbinieki izvēlējās tieši šo ceļu," par kustību "Daru labu dabai" saka Pasaules Dabas fonda izglītības projektu vadītāja Elīna Pekšēna.

Dabas aizsardzības pārvaldes dabas izglītības speciāliste Aija Balandiņa uzsver: "Mūsu galvenais uzdevums bija atbrīvot kāpas no invazīvās krokainās rozes, kuras dabiskā vide ir Austrumāzijā, lai atbrīvotu vietu jutīgākām mūsu piekrastes augu sugām, piemēram, smiltāju nelķei vai tumšsarkanajai dzeguzenei, kas tagad ir apdraudētas pat īpaši aizsargājamā dabas teritorijā. Krokainā roze Latvijas kāpās kādreiz

tika stādīta, lai ierobežotu cilvēku pārvietošanos kāpās un lai krāšņie ziedi vasarā priecētu cilvēkus, kā arī lai pasargātu kāpas no krasta erozijas. Un tikai pavisam nesen esam sapratuši, ka krokainā roze šeit nav iederīga, jo nomāc vietējos augus."

Pasākuma dalībnieki atzinīgi novērtēja praktiskos dabas daudzveidības saglabāšanas darbus un izteica vēlmi arī turpmāk kopā ar savām ģimenēm iesaistīties šādos darbos. ■

Sarma Kočāne,
Latvijas Jūras administrācijas
sabiedrisko attiecību speciāliste
Laura Treimane,

Pasaules Dabas fonda komunikācijas vadītāja

Uzraudzība, reaģēšana un rīcība. Cīņa ar pirātiem turpinās

Plašākā nozīmē jūras drošība attiecas uz valstu sauszemes un jūras teritoriju aizsardzību. Drošību negatīvi ietekmē plašs nelikumīgu darbību kopums, tai skaitā ieroču, narkotiku un cilvēku tirdzniecība, nelegāla un neregistrēta zvejniecība, vides piesārņojums un vēl citas ietekmes, par kurām bieži vien sabiedrība uzzina pastarpināti sakarā ar ziņojumiem, piemēram, par pirātu uzbrukumiem, kas nonāk publiskajā informācijas telpā.

Pētījumi liecina, ka pirātismu veic un atbalsta, ja tā varētu teikt, atstumtās sabiedrības, kurās valda ekonomiskā atpalicība, nabadzība, bezdarbs, ko vēl jo īpaši pastiprina korupcija, slikta pārvaldība, vāja tiesībsargājošo institūciju darbība. Viss pieminētais iemeslu kopums ir raksturīgs pirātismam un bruņotajiem uzbrukumiem karstajos punktos – Adenas līcī Austrumāfrikā un Gvinejas līcī Āfrikas rietumu krastā. Tieši šeit mūsdienās plaukst pirātisms un bruņotas laupīšanas – tiek nolaupīti kuģi un jūrnieki, lai pieprasītu izpirkuma maksu, bet Gvinejas līcī zeļ uzbrukumi, kuru mērķis ir jēlnaftas zādzības no tankkuģiem, lai to tālāk piegādātu nelegālajām pārstrādes rūpnīcām.

Šādai situācijai ir ne tikai reģionāla, bet arī globāla ietekme, kas rada nopietnus draudus pasaules ekonomikai. Lai ar to cīnītos, tiek apvienoti starptautiskie resursi, gan pieņemot un izmantojot attiecīgus juridiskus dokumentus, kāda, piemēram, ir ANO Jūras tiesību konvencija (UNCLOS), gan piesaistot militāros un civilos drošības dienestus.

IMO vadlīnijas

IMO Kuģošanas drošības komitejas (MSC) vadlīnijās uzsvērts, ka efektīvākais preventīvais līdzeklis cīņā ar pirātismu un bruņotas laupīšanas gadījumiem jūrā ir atbilstoša sagatavotība cīņai ar iespējamo apdraudējumu un veiktie paš aizsardzības pasākumi. To visnotaļ apstiprina IMO MSC 2011. gadā pieņemtā Rezolūcija MSC 324 (89) par labākas pārvaldības prakses ieviešanu, kurā norādīts, ka visiem tirdzniecības



kuģiem jāisteno iespējamo pasākumu kopums, lai pasargātu sevi no pirātu uzbrukumiem, un ka labākā aizsardzība ir efektīva paš aizsardzība. Rezolūcija stingri mudina iesaistīties visas ieinteresētās puses, lai nodrošinātu, ka kuģu kapteiņi saņem pašu aktuālāko informāciju par reālo situāciju paaugstinātā riska zonās gan pirms došanās reisā, gan arī kuģojot bīstamajos reģionos.

Gvinejas līcis, kas no Senegālas līdz Angolai stiepjas gandrīz sešus tūkstošus kilometru gar krasta līniju, iekļaujot 20 piekrastes valstis, šodien kļuvis par vienu no pasaules karstajiem punktiem un noteikts

UZZIŅAI

ES no Gvinejas līča importē aptuveni 10% tai nepieciešamās naftas un 4% dabasgāzes.

par īpaši bīstamu zonu, kur nolaupa kuģus un apkalpes, lai pieprasītu izpirkuma maksu. Teikto apstiprina fakti: 2017. gadā uz 35% kuģu, kas šķērsoja Gvinejas līci, tika reģistrēti nolaupīšanas gadījumi ar izpirkuma maksas pieprasīšanu. Gvinejas līcis gan 2018. gadā, gan arī 2019. gadā bija un paliek pasaules pirātisma epicentrs.

Eiropas centieni cīņā ar pirātismu

2014. gadā Eiropas Padome (EP) pieņēma ES jūras stratēģiju (EUMSS), apliecinot ES stratēģiskās intereses un pieaugošo nepieciešamību paaugstināt kuģošanas drošību pirātu apdraudētajos reģionos. 2018. gada



26. jūnijā ES pieņēma pārskatītu ES Jūras drošības rīcības plānu, kur EUMSS pievienota sadaļa (B), kurā īpaši uzsvērta reģiona komponente, kas koncentrējas uz globālu jūrnieceības drošības problēmu risināšanu, palielinot arī kuģošanai bīstamā reģiona atbildību. Tāpat EUMSS atbalsta Āfrikas raga rīcības plānu un ES Jūras spēku (EU NAVFOR) operāciju "Atalanta".

2015. gadā EP pieņēma lēmumu iesaistīties Āfrikas raga 2015.–2020. gada reģionālā rīcības plāna īstenošanā. ES atbilstoši saviem stratēģiskajiem mērķiem pirātisma apkarošanai izmanto kopīgu, saskaņotu un integrētu drošības un aizsardzības paketi, kas sastāv no ES Jūras spēku operācijas "Atalanta", operācijas vadības centra, civilās misijas "EUCAP Somalia" un ES apmācības misijas "EUTM Somalia", Reģiona kapacitātes stiprināšanas projektiem MARSIC, CRIMARIO, un CRIMLEA, kas palīdz sasniegt mērķus un ir daļa no ES kritisko jūras ceļu programmas (CMR).

2019. gadā tika sākti 8,5 miljonus eiro vērtais ostu aizsardzības uzlabošanas projekts Rietumāfrikā un Centrālāfrikā, kas sniegs atbalstu, lai šo reģionu ostās ievērotu ISPS kodeksa standartus, nodrošinoties

pret bruņotiem laupīšanas uzbrukumiem. Centrālās Āfrikas Jūras drošības stratēģijas atbalsta programmai (PASSMAR) tiek atvēlēts 10 miljonu eiro liels finansējums, savukārt Gvinejas līča starpreģionālā tīkla (GoGIN) programmā ES paredzējusi investēt vēl 9,2 miljonus eiro, lai izveidotu reģionālo sadarbības tīklu Gvinejas līcī. Projektā iesaistītas 19 piekrastes valstis, kā arī Gvinejas līča komisija (GGC), Rietumāfrikas valstu ekonomiskā kopiena (ECOWAS) un Centrālāfrikas ekonomiskās kopienas (ECCAS) sešas valstis. Projektu paredzēts pabeigt līdz 2020. gada beigām.

Ziņošanas atšķirības rada neskaidrības

Ziņošanas atšķirības dažādos reģionos rada neskaidrības jūrnikiem un kuģošanas kompānijām, kas savukārt rada gan nevajadzīgu administratīvo slogu, gan sniedz nepilnīgu un pat nepareizu informāciju. Līdz 2019. gadam vēl nav izveidies izveidot saskaņotu un definētu globālu terminoloģiju un formātu, kā arī ziņošanas regularitātes un informācijas atjaunināšanas konsekvences.

"Maritime Global Security" 2019. gada 1. maijā aktualizēja informāciju

par paaugstināta riska zonām (HRA), norādot jaunas HRA koordinātas, kas būs spēkā līdz brīdim, kad radīsies nepieciešamība tās koriģēt. Aktuālie oficiālās informācijas avoti par pirātismu Adenas līcī un Indijas okeāna rietumos ietver EU NAVFOR operāciju "Atalanta" un IMB ziņojumus par pirātisma incidentiem. Ziņojumi par pirātu un bruņotu laupītāju uzbrukumiem kuģiem un uzbrukumiem mēģinājumiem nepārtraukti tiek izplatīti, izmantojot arī IMO "Robbery" moduli, kas integrēts globālajā kuģošanas informācijas sistēmā (GISIS). GISIS moduli ir pieejami attiecīgi norādījumi, lai lietotāji varētu izveidot un lejupielādēt nepieciešamos pārskatus, piemēram, pēc ģeogrāfiskā apgabala vai laika perioda.

IMO katru mēnesi apkopo ziņojumus par notikušajiem incidentiem, lai varētu veidot gada statistiku. Tāpat tiek analizētas arī jaunākās tendences kuģošanai bīstamajos reģionos, kas sniedz kuģošanas nozares speciālistiem, kuģošanas kompānijām, kuģu kapteiņiem detalizētu informāciju par reālo situāciju. Tas ļauj kuģošanā iesaistītajiem analizēt situāciju un izdarīt secinājumus, jo šie ziņojumi ietver gan cietušo kuģu nosaukumus, gan incidenta aprakstu,

▶▶▶ 32. lpp.



►►► 31. lpp.

incidenta vietu un datumu/ laiku, to, kādas sekas iestājušās apkalpei, kuģim vai kravai, kā arī apkalpes un piekrastes iestāžu veiktās darbības. Atsevišķi tiek klasificēti visi ziņojumi par pirātu aktivitātēm, pirātu uzbrukumu mēģinājumiem starptautiskajos ūdeņos, kā arī bruņotas laupīšanas gadījumiem teritoriālajos ūdeņos.

Tie ir droši un uzticami avoti, bet diemžēl ne visi informācijas avoti šobrīd ir tādi. Piemēram, IMO pievērs uzmanību faktam, ka no Reģionālā jūrniecības informācijas apmaiņas centra (REMISC) e-pasta konta Sannā, Jemenā (infoex@remisc.org), sūtītie brīdinājumi nav likumīgi. Ņemot vērā pašreizējo situāciju Jemenā, kur plosās pilsoņu karš, REMISC nav spējīgs sniegt atjauninātu informāciju par pirātisma gadījumiem. Kopš REMISC izveidošanas IMO to vienmēr ir atbalstījusi, bet tagad atzīst, ka nevar nodrošināt REMISC pašreizējās darbības pārraudzību, tāpēc IMO nevar būt pārliecināta, ka sniegtā informācija ir precīza un ticama.

2013. gadā Nigērijas piekrastē katru dienu zādzību un nelikumīgas bunkurēšanās rezultātā tika nolaupīti 40 līdz 100 tūkstoši barelu naftas, bet 2017. gadā apjoms pieauga līdz 400 tūkstošiem barelu dienā, radot reģiona valstīm aptuveni 1,5 miljardu dolāru zaudējumus mēnesī.

Jau vēsturiski apstiprinājumu guvis fakts, ka ir tikai trīs iespējas, ko darīt, ja kuģošanu apdraud pirāti: 1) ar tiem sadarboties; 2) to visu paciest; 3) rīkoties, lai to izbeigtu.

Nigērija ir atslēgas vārds problēmas risināšanā

2019. gada 14. oktobrī publicētais Starptautiskās tirdzniecības kameras Starptautiskā jūrniecības biroja (ICC IMB) ziņojums par 2019. gada trim ceturkšņiem liecina, ka salīdzinājumā ar 2018. gada pirmajiem deviņiem mēnešiem pirātisma un bruņotu uzbrukumu skaits kuģiem samazinājies. IMB "Piracy Reporting Centre" (IMB PRC) 2019. gadā saņēmis ziņojumus par 119 pirātisma un kuģu bruņotas laupīšanas gadījumiem, salīdzinot ar 156 incidentiem tajā pašā laika posmā 2018. gadā. Sagūstīto apkalpes locekļu skaits samazinājies no 112

i UZZIŅAI

REMISC, Mombasas un Dāresalāmas informācijas apmaiņas centri (ISC) ir daļa no informācijas apmaiņas tīkla, kas izveidots saskaņā ar Džibuti Rīcības kodeksa sistēmu, kura sāka darboties 2011. gadā. Tīkls tiek izmantots informācijas apmaiņai par pirātisma gadījumiem, reģionu aktualitātēm un citiem būtiskiem jautājumiem, lai palīdzētu starptautiskajai kuģošanai un piekrastes valstīm mazināt pirātisma draudus.

pērnā gada deviņos mēnešos līdz 49 šogad.

Lai gan kopējais uzbrukumu skaits samazinājies, ar ieročiem saistīti incidenti joprojām ir aktuāli. 2019. gadā ziņots par 24 uzbrukumiem, kuros izmantoti naži, un 35 gadījumiem, kuros lietoti šaujamieroči (attiecinīgi 25 un 37 gadījumi 2018. gada deviņos mēnešos). Šī statistika apstiprina IMB bažas par pastāvīgiem draudiem jūrnieku un kuģošanas drošībai.

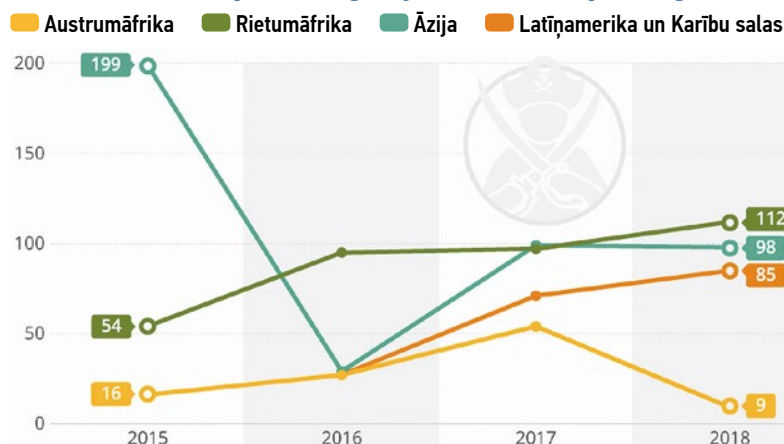
Gvinejas līcis joprojām ir augsta pirātisma un bruņotas laupīšanas riska teritorija, kur reģistrēti 86% no visā pasaulē notikušajiem ķīlnieku saņemšanas incidentiem un 82% jūrnieku nolaupīšanas gadījumu.

Jūlijā tika nolaupīts ģenerālkrauvu kuģis apmēram 120 jūras jūdzes no Brasas Nigērijā, desmit apkalpes locekļi tika saņemti gūstā un pēc četrām nedēļām atbrīvoti. Augustā Duālas enkurvietā Kamerūnā no kāda beramkravu kuģa un ģenerālkrauvu kuģa ar stundas atstarpi nolaupīja septiņpadsmit apkalpes locekļus, kuri pēc sešu nedēļu gūsta tika atbrīvoti. Šie incidenti rāda pirātisma aktivitāšu diapazonu Gvinejas līcī un to, ka visu veidu kuģi ir neaizsargāti pret uzbrukumiem. No visām ostām visvairāk starpgadījumu – vienpadsmit – 2019. gadā reģistrēti Lagosas ostā.

"Gvinejas līcis turpina uztraukt ar pirātismu un bruņotām laupīšanām saistītām darbībām, kurās pieaug apkalpes locekļu nolaupīšanas gadījumi," sacīja ICC IMB direktors Potengals Mukundans. "Ir svarīgi, lai



Pirātisma un laupīšanas gadījumus skaits pēc reģiona



kuģu kapteiņi un īpašnieki turpinātu ziņot par visiem incidentiem – gan faktiskajiem uzbrukumiem, gan uzbrukumu mēģinājumiem, pat par aizdomām, ka tādi varētu notikt. Tas palīdzēs iegūt šo uzbrukumu precīzu ainu un izstrādāt rīcības plānu, lai varētu īstenot preventīvus pasākumus pret noziedzniekiem, pirms incidents saasināties.”

UZZIŅAI

IMB statistika liecina, ka bruņoti incidenti notikuši Beninas, Kamerūnas, Kotdivuāras, Libērijas, Nigērijas un Togo piekrastē, bet tieši Nigērija pēdējo 10 gadu laikā ir bijusi pirātisma incidentu “karstais punkts”.

IMO centrālajā mītnē Londonā notika augsta līmeņa sanāksme, kurā piedalījās kuģošanas nozares pārstāvji, karoga valstis, jūrnieceības sabiedriskās organizācijas un jūrnieceības nozares profesionālās aģentūras. Galvenais diskusijas temats bija jūrniece un kuģošanas drošība Gvinejas līcī. Visi diskusijas dalībnieki bija vienprātīgi, ka nepieciešama konkrēta un neatliekama rīcība, lai mazinātu pirātu radīto apdraudējumu, risku jūrnieceiem, kuģošanas drošībai un ostām. Par to, ka augstais pirātisma līmenis Gvinejas līcī nav pieņemams, runāja gan kuģošanas kompāniju īpašnieki, gan BIMCO drošības vadītājs Jakobs Larsens, kurš uzsvēra, ka Nigērijas pirātisms ietekmē salīdzinoši nelielu ģeogrāfisko apgabalu – 150 x 150 jūras jūdzes, tāpēc problēmu varētu viegli atrisināt, ja vien Nigērijas valdība sadarbotos ar

starptautiskajiem jūras spēkiem. “Nigērija ir atslēgas vārds šīs problēmas risināšanā,” sacīja Larsens.

Arī Nigērijas Jūras administrācijas un drošības aģentūras (NMASA) ģenerāldirektors Dr. Dakuku Pītersaids atzina jūras drošības riskus Gvinejas līcī un vērsās pie klātesošajiem, jo īpaši kuģošanas kompāniju īpašniekiem, paužot viedokli, ka vienīgā izeja ir kopīgs darbs, bet tas nav vienas dienas jautājums.

Pirātisma eksperts profesors Bētrands Moneti, kurš intervējis pirātu bandas Nigērijas upes deltā, lēš, ka Nigērijas ūdeņos riskus kuģiem rada apmēram 10 labi organizētas un apbruģotas pirātu grupas, kurām jāuzņem atbildība par lielāko daļu uzbrukumu šajā reģionā.

IMB direktors Potengals Mukundans uzsvēra, ka visu pirātisma apkarošanas plānu izstrāde prasīs laiku, bet ir vajadzīgs kāds tūlītējs risinājums, lai nodrošinātu jūrniece un kuģošanas drošību. Tā kā reālā situācija vairumā gadījumu liek dzēst jau reālus ugunsgrēkus, viņš mudināja visus kuģu kapteiņus un īpašniekus ziņot IMB PRC par jebkuru, pat šķietami nenozīmīgu incidentu. “Šis pirmais solis reaģēšanas ķēdē ir ļoti svarīgs, lai nodrošinātu, ka reģiona varas iestādes piešķir pietiekamus resursus pirātisma apkarošanai, un statistikas dati no neatkarīgas, nopolitiskas un starptautiskas organizācijas var darboties kā katalizators šā mērķa sasniegšanai,” uzsvēra IMB direktors. ■

EU NAVFOR foto.
Sagatavoja Anita Freiberga

Panākumu pamatā liekama sadarbība un spēju veidošana

2019. gada 5. un 6. novembrī IMO piedalījās Gvinejas līča G7 grupas (G7+FoGG) valstu un organizāciju ikgadējā plenārsēdē, kas notika Akrā, Ganā. Plenārsēdes dalībnieki novērtēja situāciju un analizēja, kā attiecībā uz pirātismu, bruņotām laupīšanām un nelikumīgām darbībām pret kuģiem darbojas Rīcības kodekss, ko parakstīja 2013. gadā, lai veicinātu ieinteresēto pušu sadarbību, koncentrētos uz juridiskiem jautājumiem, finanšu piesaisti situācijas stabilizēšanai, izpratnes veidošanai par jūrnieceības specifiku, apmācībai, kā arī zilās ekonomikas idejas virzīšanai. Secinājums viens: sadarbība un spēju veidošana ir divi galvenie veidi, kā pasaules jūrnieceības sabiedrība sadarbībā ar IMO var palīdzēt risināt pirātisma problēmu.

Starptautiska sadarbība veicina prasmes

2019. gada 7. novembrī ar Ganas Jūras kara flotes atbalstu tika rīkots Gvinejas līča Jūras spēku štāba simpozijš, kurā piedalījās arī IMO pārstāvji. Simpozija dalībnieki varēja novērtēt, ko dod starptautiska sadarbība. Lielajās Āfrikas Nemo mācībās, kas notika Francijas Jūras spēku vadībā, piedalījās 19 Gvinejas līča valstis un astoņas Eiropas valstis. Mācību mērķis bija apgūt prasmes, kā rīkoties dažādās ārkārtas situācijās, piemēram, kad notiek starpgadījumi vai tiek veikti noziegumi jūrā.

2020. gada 1. janvārī stājas spēkā jaunas prasības par glābšanas laivām

2020. gada 1. janvārī stājas spēkā vairāki grozījumi un atjauninājumi kuģošanas nozari reglamentējošajos normatīvajos dokumentos, tai skaitā IMO prasības attiecībā uz glābšanas laivām, glābšanas laivu apkopju pārbaudēm, ekspluatācijas pārbaudēm, kapitālo remontu un remontu. Šie grozījumi normatīvajos dokumentos tika pieņemti 2016. gada maijā MSC 96. sesijā. Jaunās prasības cita starpā ietver arī ļoti nopietnu pieeju izglītībai un apmācībai un paredz prasību izpildes uzraudzību. ■

Briesmīga bija neziņa, kas ar mums notiks

Latvijas jūrniece DZINTARS STANIS atradās uz Zviedrijas kompānijas “Stena Bulk” tankkuģa “Stena Impero”, ko 19. jūlijā sagrāba Irānas revolucionārā gvarde. Kuģis ir reģistrēts zem Lielbritānijas karoga, uz tā atradās 23 apkalpes locekļi. Dz. Stanis bija kuģa kapteiņa vecākais palīgs.

5. septembrī atbrīvoja septiņus apkalpes locekļus, tostarp arī Dzintaru. 27. septembrī “Stena Impero” tika atbrīvots un pameta Irānas ostu.

“Man tas bija pirmais reiss uz šā kuģa, pirmais reiss arī šajā kuģošanas kompānijā. Uz kuģa biju tikai trīs dienas. 19. jūlijā ap pusdienlaiku izgājām no Fudžeiras ostas. Tā kā Gibraltārā bija aizturēts irāņu kuģis “Grace 1”, nebija izslēgts, ka varētu notikt uzbrukums kādam britu kuģim. Angļu admirālitate bija ieteikusi ceļus, pa kuriem labāk pārvietoties, un mēs gājām pa ieteikto ceļu. Apmēram piecas stundas pēc izešanas no ostas notika uzbrukums mūsu kuģim. Tas bija mans sardzes laiks,” stāsta Dz. Stanis.

Viņš atceras, ka laiks bija dūmakains, valdīja reģionam raksturīga karsta migla, turklāt Hormuza šaurumā parasti esot daudz laivu un mazu kuteru, tādēļ uzbrukums izdevies straujš un negaidīts. “Tas notika brīdī, kad migla sāka izklīst. Pirms mums gāja tankeris, to neaiztika, bet uz mūsu kuģa borta bija redzams, ka pieraksta osta ir Londona, acimredzot tieši tādēļ mums uzbruka. Kuģi ielenca kādi septiņi astoņi kuteri, arī šāva pa burtu. Vīrs mums riņķoja helikopters, mēs mēģinājām no tā izvairīties, viņiem tikai trešajā reizē izdevās nolaist bruņotus cilvēkus uz klāja. Viņi bija astoņi, vēlāk skatījās video, tur gan izskatās, ka seši. Mums angļiski lika visiem gulties ar seju pret zemi! Izsauca kapteini un pavēlēja doties ziemeļu virzienā. Es biju uz tiltiņa, stāvēju un skatījās tikai uz priekšu, virzienā, kur kuģis devās. Pēc kāda laika man atļāva apsēsties. Tā mēs braucām apmēram trīs stundas. Uzbrucēji



visu laiku meklēja un jautāja, kuri ir angļi. Kuri no jums ir angļi? Taču uz kuģa bija tikai indieši, krievi, viens filipīnietis un es. Viņiem vajadzēja tieši angļus, laikam bija domājuši, ja Londona ir pieraksta osta, tad būs arī angļu apkalpe,” skaidro Dzintars.

Ap pulksten 11 vakarā kuģis sasniedza Irānas ostu. “Pirmās dienas uz kuģa atradās viņu “specnazi”, pavadīja katru no mums. Pēc četrām dienām palika tikai vairāki apsargi. Uz kuģa bija ēdiens un ūdens, taču jau pēc pāris dienām mums jautāja, vai ir viss, kas nepieciešams. Tomēr pirmo nedēļu bija ļoti bail,

nezinājām, kas ar mums notiks. Mūs apsūdzēja visādos grēkos, teica, ka esam braukuši ar izslēgtu GPS, tad sacīja, ka esam sabraukuši kādu irāņu zvejas kuģi, bet tas viss bija pilnīgas mulķības. Mūs pratināja pa vienam, filmēja, jautāja, piemēram, kāpēc bijām izslēguši GPS. Nu nebijām taču! Bet ja nu kāds no apkalpes locekļiem būtu pateicis, ka bija izslēgts? Tā neziņa bija briesmīga. Pēc nedēļas jau sapratām, ka gluži pie sienas mūs laikam tomēr neliks,” atceras Dz. Stanis.

Pirmās četras dienas jūrniece tika turēti gūstā uz tiltiņa, tualete bija



pieejama, taču nomazgāties nebija iespējams. "Pēc tam jau sāka pa četriem cilvēkiem vest uz kajītēm, lai varētu nomazgāties un sakopties. Pēc nedēļas atļāva pirmo reizi saziņāties ar ģimeni."

Dzintars atceras arī sava veida kuriozu: kamēr kuģis bija aizturēts, bet apkalpe jau varēja samērā brīvi pa to pārvietoties, ieradies kāds slavens irāņu kinorežisors, kurš uzņēmis filmu par kuģa aizturēšanu. Apkalpei vajadzējis tēlot pašiem sevi, kad no jauna inscenēta kuģa sagrābšana. "Ko var zināt, varbūt vēl kļūšu par irāņu kinozvaigzni!" pasmejas jūrnieks.

Notikušo atceras arī Mihails Kiriljins, kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijas "Ultramarin" vadītājs. "Ultramarin" nosūtīja Dz. Stani darbā uz "Stena Impero" un pēc kuģa sagrābšanas darīja visu iespējamo, lai palīdzētu gan jūrniekam, gan viņa ģimenei. "19. jūlijā ap pulksten 18 man zvanīja no "Stena Bulk" kompānijas un teica, ka, visticamāk, kādi spēki mēģina sagrābt kuģi. Apmēram pēc stundas zvanīja otrreiz, ka kuģis ir sagrābts. Vēlāk sazinājos ar Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāju Jāzepu Spridzānu un ar Latvijas vēstniecību Lielbritānijā. Mums zvanīja arī no apdrošināšanas kompānijas, viņu pārstāvis pabija uz kuģa un teica, ka ar apkalpi viss ir kārtībā. Taču ar ģimeni sazināties varējām tikai mēs, jo Dzintaram un viņa sievai bija dažādi uzvārdi, patiesībā tikai es zināju viņas uzvārdu. Mēs sazvānījāmies regulāri." Dzirdot Kiriljina teikto, Dzintars piebilst, ka nu gan viņam un sievai jau esot vienādi uzvārdi.

M. Kiriljins ir pārliecināts, ka kuģa sagrābšanai bija tikai politiski motīvi – Irānai bija svarīgi "atspēlēties" par kuģa "Grace 1" aizturēšanu, parādīt, ka ar viņiem nedrīkst nerēķināties.

Dz. Stanis atzīst, ka viņam joprojām nav skaidrs, kādēļ tieši viņš bija starp septiņiem apkalpes locekļiem, kurus atbrīvoja pirmos. No sākuma viņa vietā atbrīvojamo sarakstā bijis iekļauts kāds apkalpes loceklis no Indijas, taču pēc tam veiktas izmaiņas. M. Kiriljins uzskata, ka tas, visticamāk, bijis Irānas labas gribas žests – atbrīvot vienīgo ES pilsoni.

Pēc atbrīvošanas Dzintars aizlidojis uz Dubaju, kur bija nodrošināta iespēja ierasties viņa sievai. Tālāk jau ceļš veda uz mājām.

"Tas, protams, ir piedzīvojums, ko vairs negribētos atkārtot. No 2008. līdz 2010. gadam tiku kuģojis caur pirātu kontrolētajiem rajoniem, bet toreiz laikam paveicās. Šoreiz, zinot, ka ir aizturēts kuģis "Grace 1", pirms reisa teicu sievai, ka būšu uz britu kravas kuģa, visādi var gadīties, bet pats biju pārliecināts, ka gan jau nekas ļauns nenotiks. Taču esmu gatavs atgriezties darbā "Stena Bulk" kompānijā. Droši varu teikt, ka man tur patīk. Esmu pārliecinājies, ka kompānija ir atbildīga un darīja visu, lai atbalstītu un glābtu savus cilvēkus, viņi strādāja visaugstākajā profesionālajā līmenī, par ko esmu kompānijai pateicīgs. Tāpat esmu pateicīgs kruingkompānijai "Ultramarin", saka Dz. Stanis.

M. Kiriljins piebilst, ka "Stena Bulk" ir stabila kompānija, kas saviem darbiniekiem nodrošina augstu atalgojumu, tādēļ cilvēkiem, pirms uzsākt darbu šajā kompānijā, jāiztur ļoti stingra atlase: "Mēs uz šo kompāniju sūtām tikai profesionālākos jūras virsniekus, Dzintars ir viens no tādiem. Pavisam "Stena Bulk" strādā ap 250 latviešu virsnieku, galvenokārt kapteiņi, vecākie palīgi un vecākie mehāniķi."

Sarma Kočāne

Singapūras kuģu reģistra jaunie rekordi

Singapūras kuģu reģistrs pārsniedzis 95 miljonu bruto tonnu robežu, reģistram pievienojas arvien vairāk ārzonu kuģu, un tas saglabā vietu pasaules lielāko kuģu reģistru pieciniekā. Singapūras kuģu reģistrs dibināts 1966. gadā, tajā ir 4400 kuģu, galvenokārt tankkuģi, kā arī beramkravu kuģi un konteinerkuģi. Panama joprojām ir pasaulē lielākais kuģu reģistrs, kam seko Libērija un Māšāla Salas.

Saūda Arābijā kuģi var pierēģistrēt nepilnās divās minūtēs

2018. gadā Saūda Arābijas flote pieauga par 28%. Komentējot šo panākumu, valsts Transporta galvenās pārvaldes priekšnieka vietnieks Farids bin Abdulla Al-Katani norādīja uz valdības iniciatīvām, kas vērstas uz jūrniecības nozares pārvaldes sistēmas reorganizāciju, jūras ostu efektivitātes paaugstināšanu un tajās sniedzamo pakalpojumu kvalitātes celšanu. Veiktie uzlabojumi tagad ļauj kuģu īpašniekiem savus kuģus reģistrēt zem Saūda Arābijas karoga nepilnu divu minūšu laikā. "Mēs esam smagi strādājuši, lai šis process būtu viegls," sacīja Al-Katani.

Saūda Arābija ir ratificējusi gandrīz 40 IMO konvenciju, kopš 1969. gada tā ir IMO dalībvalsts un ir nopietni strādājusi, lai savu jūrniecības nozari padarītu atbilstošu starptautiskajiem standartiem. Saūda Arābija sadarībā ar IMO organizēja starptautisko konferenci "Ilgtspējīga jūrniecības attīstība līdz 2030. gadam", kurā bija plaša augstu amatpersonu pārstāvniecība. Konferencē galvenā uzmanība tika pievērsta diviem pamatjautājumiem – sieviešu iespēju paplašināšana kuģošanas nozarē un pasaules jūru un okeānu aizsardzība. Saūda Arābijas jūrniecības nozarē jau strādā sievietes, tai skaitā arī uz kuģiem.

Cik sievišķīga nākotnē būs jūrniecības pasaule?



“Sievietes mūsdienu jūrniecības pasaulē ir apliecinājušas sevi kā spēcīgas speciālistes, kuras ir gatavas izaicināt vecmodīgos priekšstatus. Iegūtā pieredze mums rāda, ka dzimumu dažādība nāk par labu komandas darbam, vadībai un labāku komerciālo mērķu sniegšanai. Jūrniecības pasaule mainās. Un nākotne izskatās cerīga.” Tā, rezumējot IMO izvirzīto 2019. gada pasaules jūrniecības gada tēmu “Sievietes jūrniecībā”, ir teicis IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims.



ICS ģenerālsekretārs Gijs Platens, YKIP izpilddirektore Sakura Kuma, “Red Funnel Group” vadītāja kapteine Frana Kolinsa, “UK Maritime Coastguard Agency” Jūras drošības un standartu direktore Ketija Vare, “Tototheo Maritime” vadītāja un “WISTA International” prezidente Despina Teodosiou, “Intercargo” mārketinga direktore Ketrina Stanzela un IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims diskusiju panelī, ko IMO sadarbībā ar ICS, BIMCO, “Intertanko” un WISTA rīkoja 2019. gada 1. maijā IMO galvenajā mītnē Londonā 2019. gada Pasaules jūrniecības dienas tēmas “Sieviešu piesaistīšana jūrniecības kopienai” ietvaros.

Nav noliedzams, ka pasaule, tai skaitā arī jūrniecības vide mainās. Tomēr, lai gan Lima kungs ar cerībām raugās nākotnē, pati lietas būtība nemaz nav tik viennozīmīga, kā pirmajā mirklī varētu likties. Tā vai citādi, daudzus gadu simtus tieši vīrieši ir veidojuši un vadījuši lietu kārtību visos līmeņos. Tikai pirms nedaudz vairāk nekā nieka simt gadiem aktivizējās sufražistu kustība, ko vīrieši visiem spēkiem centās apspiest. Mūsdienās pašsaprotami liekas, ka tiesības piedalīties vēlēšanās ir gan vīriešiem, gan sievietēm, bet dažās Eiropas valstīs, piemēram, Šveicē, sievietes tikai 1971. gadā ieguva vēlēšanu tiesības. Latvijas teritorijā, atrodoties triju Krievijas guberņu sastāvā, sievietēm šādas tiesības dažu

pašvaldību vēlēšanās bijušas jau 1905. gadā, gadu ātrāk nekā Somijā, kas tiek uzskatīta par pirmo zemi Eiropā, kur sievietēm ļāva vēlēties.

1887. gadā satīriskais izdevums „Melbourne Punch”, kas iznāca Melburnā, Austrālijā, publicēja karikatūru: parlamenta tribīnē uzstājas referents – dāma tipiskā tā laika apģērbā ar korsetes iežņaugtu vidukli un mākslīgi kuplinātu tērpa apakšdaļu. Viņas figūru ar interesi novērtē pāris kolēģu – vīriešu kārtas deputāti. Fonā redzama kāda persona parūkā, acimredzot parlamenta spikere, kura rokās auklē zīdaiņi. Zīmējuma autora vēstījums bija nepārprotams: tāds, raug, izskatīsies parlaments, ja sievietēm tiks piešķirtas tiesības vēlēties un tikt ievēlētām likumdevēju sapulcē.

Arī pēc simt trīsdesmit gadiem joprojām pastāv sieviešu diskriminācija gan ieņemamo amatu rangā, gan darba samaksas ziņā. IMO pasludinātais sieviešu gads jūrniecībā ir noslēdzies. Ko varam secināt? Ko sagaidīt? Ko vēlēties?

Pasaules Jūras universitātes (WMU) prezidente Kleopatra Dumbija-Henrija pauž viedokli, ka sieviešu procents jūrniecības nozarē ir ļoti zems un nav mainījies gadiem ilgi. Viņa par šo jautājumu runāja starptautiskajā konferencē “Ilgspējīga jūrniecības attīstība līdz 2030. gadam un pēc tam”, kas novembra sākumā notika Džidā, Saūda Arābijā. 2003. gadā, strādājot par Ženēvā bāzētās Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) Starptautisko darba standartu departamenta direktori, Dumbija-Henrija veica apjomīgu pētījumu par sievietēm jūrā, kas atklāja, ka jūrniecībā, ņemot vērā gan jūras, gan krasta dienestus, strādā viens līdz divi procenti sieviešu.

“Šajā ziņā arī 2019. gadā mēs nesam mainījušies,” norādīja Henrija.



ILO Starptautisko darba standartu departamenta bijusi vadītāja K. Dumbija-Henrija kļuva par Pasaules Jūras universitātes prezidenti. Viņai ir bijusi būtiska loma MLC konvencijas pieņemšanā.

"Dažādos amatos nozarē ir nomainītas amatpersonas, un augstākajos amatos var redzēt arī pa kādai sievietei, bet sieviešu īpatsvars jūrniecības nozarē, un es te domāju kuģošanu, ostas un citas ar jūrniecību saistītās struktūras, ir bijis nemainīgs. Nedomāju, ka nozare dara pietiekami daudz, lai dotu iespējas sievietēm," savu viedokli puda WMU prezidente.

Starptautiskā konference iedrošina sievietes

IMO izsludinātajā sieviešu tēmai veltītajā gadā notika vairāki pasākumi, tai skaitā 2019. gada aprīlī uz WMU rīkoto starptautisko konferenci "Sieviešu iespēju nodrošināšana jūrniecības nozarē" tika aicinātas sievietes no visas pasaules, lai apzinātu iespējas, iedrošinātu un aicinātu viņas izvēlēties jūrniecības nozari par savas karjeras ceļu. Tāpat konference aicināja jūrniecības nozari, kuģošanas kompānijas, ostas un ar tām saistītos dienestus rīkoties, lai atbalstītu ANO ilgtspējīgas attīstības mērķus, jo īpaši to, kas saistīts ar dzimumu līdztiesību.

UZZIŅAI

Līdz 2019. gada beigām WMU bija absolvējuši 5156 cilvēki no 170 valstīm. WMU absolventi ieņem augstus amatus visā pasaulē. 90% WMU studenti nāk no jaunattīstības valstīm.

"Ja katrs no mums virzītos uz priekšu, mēs visi kopā pārvarētu tās kritiskās jomas, par kurām vēl joprojām sakām, ka progress ir nepieciešams. Rīcība ir vajadzīga šodien, ne rīt, un no runām vienreiz vajadzētu pāriet pie darbiem," teica WMU prezidente un konferences iniciatore Dumbija-Henrija. "Jūrniecības nozarei ir vairāk nepieciešami jauni cilvēki, un vēl svarīgāk – sievietes!"

Atbildes nav viennozīmīgas

Pasaule ir mainījusies. Nekas vairs nav tā kā senāk. Un tas ir arī stāsts par sievietēm jūrā, darbā uz kuģa, kas salīdzinoši nesenā pagātnē nebija pat iedomājams, jo jūrniecība, kuģošana un kuģi bija vīriešu pasaule. Nevēlos tēmu, vajag vai nevajag

sievietei strādāt jūrā, apspriest no savām, sievietes pozīcijām, bet kā žurnāliste, kas specializējusies jūrniecības tematikas atspoguļošanā, šo jautājumu vienmēr uzdodu visiem jūrniekiem, kurus esmu aicinājusi uz sarunu, neatkarīgi no viņu dzimuma. Arī man veidojas tāds kā neliels pētījums par šo tēmu. Atbildes uz jautājumu, vajag vai nevajag sievietei izvēlēties jūrnieka profesiju, nav viennozīmīgas un lielākoties ir atkarīgas no atbildētāja dzimuma, bet ir kāda nianse, kas tāds, kas kopīgs visās vīriešu kārtas jūrnieku atbildēs. Bet vispirms lai runā fakti, skaitļi un pašas jūrnieces.

Nav noliedzams, ka sievietes daudzās vēl nesen viņām slēgtās sfērās gūst labus un pat izcilus panākumus. Lai gan skaits nav liels, sievietes tomēr ienāk arī tirdzniecības flotē, un tā ir uzskatāma par pieaugošu tendenci.

Stāsts Nr.1: ieņemamais amats – kapteiņa 2. palīdze

Godīgi sakot, darbs jūrā nav viegls, tāpēc jābūt garīgi, fiziski un emocionāli sagatavotai, lai ne tikai šo profesiju izvēlētos, bet tajā arī strādātu.

Darbs uz kuģa vienlaikus ir interesants un izaicinošs. Katra diena nāk ar jaunām cerībām, jaunām mācībām un jauniem izaicinājumiem. Jaunas pieredzes un atziņas ir nebeidzamas, un tas ir jāizbauda. Bet ir arī izaicinājumi, ar kuriem neizbēgami sastopas ikviena jūrniece uz kuģa.

Pieņemšanas problēma. Nereti man jautā, vai uz kuģa ir grūti? Viegli nav, jo tur dominē vīriešu pasaule, tāpēc sievietei ir ļoti profesionāli un pat smagi jāstrādā, lai pierādītu savu vērtību un iemantotu kolēģu cieņu. Vīriešiem tādas pūles nav jāpieliek, jo tas ir it kā pats par sevi saprotams, viņiem jau ir sava vieta, bet mums ir jābūt stiprām un principiālām, lai ieņemtu savu vietu.

Cīņa ar vientulību. Bet tas jau neatliecas tikai uz sievietēm, jo atšķirtību no mājām piedzīvo ikviens. Ir jāspēj atrast nodarbošanos.

Cīņa ar aizspriedumiem. Un stereotipiem. Joprojām dominē uzskats, ka sievietei uz kuģa nav vietas, pavisam tieši tiek uzdots jautājums – ko

tu šeit meklē, kāpēc esi izvēlējusies vīriešu profesiju? Vārdu sakot, sievietes vieta ir mājās pie bērniem un plīts. Tev liek saprast, ka šim darbam esi par vāju. Nekas cits neatliek – ir sevi jāpierāda darbā!

Uz kuģa viss ir pielāgots vīriešu vajadzībām. Ir skaidrs, ka viss, kas atrodas uz kuģa, ir tāds, ka pats par sevi saprotams – šeit nekad nebūs sievietes. Kuģis joprojām ir un paliek vīriešu teritorija. Un tas attiecas arī uz savstarpējo attiecību kultūru.

Vīriešu domāšana. Protams, vīrieši domā atšķirīgi no sievietēm, tāpēc nedrīkst kādam pievērst lielāku uzmanību, to visi ar saprast nepareizi. Distance ar visiem un vienādas attiecības ar visiem. Labāk pa gabalu.

Smags darbs. Un tur neko nevar mainīt. Vai nu dari, vai staigā vesela.

Stāsts Nr.2: 3. virsniece Ketija Baksere

Ketija pēc jūrniecības koledžas pabeigšanas, kur mācoties saņēma "Maersk Line" stipendiju, nokļuva darbā uz *Triple-E* klases konteinerkuģa. Savu pirmo reisu viņa raksturo kā izdevušos, neskatoties uz lielo spriedzi darbā, kas saistīta gan ar saspringto kuģošanas grafiku, gan cita veida darba specifiku.

Ketija: "Par lielu privilēģiju es uzskatu satikšanos ar daudziem cilvēkiem no dažādām valstīm un kultūrām, jo tagad man ir draugi visā pasaulē. Tomēr daudznacionālu apkalpi

UZZIŅAI

Kuģošanas kompānijā "A.P. Moller – Maersk" strādā vairāk nekā 11 tūkstoši jūrnieku – sievietes un vīrieši, kuri ik dienas dod savu ieguldījumu pasaules tirdzniecības nodrošināšanā.

nenovēršami ir jāuztver arī no citas puses, jo dažādu tautību cilvēki vienas un tās pašas lietas mēdz uztvert atšķirīgi, tāpēc jābūt ļoti uzmanīgam attiecībā uz to, kā vienu vai otru situāciju risināt.

Otra lieta, kas nebūt nav jāuztver kā domāšanas klišeja, ir smagais darbs jūrā. Tāds tas tiešām ir, un tas nereti rada stresu. Un tādiem kuģiem

▶▶▶ 37. lpp.

kā *Triple-E* ir garantētas smagas un intensīvas darba stundas, kad reizēm nav laika pat kafijas pauzei, un tas nekādā gadījumā nav viegli.

Kas attiecas uz dzimumu līdztiesības jautājumu aktualizēšanu, par ko 2019. gadā bija izvērstā kampaņa, aicinot sievietes iesaistīties jūrniecības nozarē, domāju, ka šīs lietas joprojām prasa uzlabojumus, tāpēc ir svarīgi, lai tā nebūtu tikai kampaņa un problēmas tiktu risinātas visā kuģošanas nozarē. Visā pamatā ir cieņa vienam pret otru, bet, kā to panākt, šis jautājums paliek atklāts.



DAŽI FAKTI

SIEVIETES JŪRNICĪBĀ – SKAITĻI UN FAKTI

- 94% strādā uz pasažieru kuģiem, t. sk. 68% uz prāmjiem un 26% uz kruīza kuģiem;
- 42% no kruīza kuģu apkalpojošā personāla ir filipīnietes,
- 51,2% nāk no OECD valstīm,
- 23,6% no Austrumeiropas,
- 9,8% no Latīņamerikas un Āfrikas,
- 13,7% no Tālajiem Austrumiem,
- 1,7% no Āzijas;
- 6% sieviešu strādā uz kravas kuģiem;
- 7% no jūrā strādājošajām ir kuģa virsnieces,
- 75% no tirdzniecības kuģu sieviešu personāla ir no Eiropas, t. sk.
- 43% strādā uz tankkuģiem;
- Sieviešu jūrnieču vidējais vecums ir no 31 līdz 40 gadiem.

Par kritērijiem un iespējām

Starptautiskā Darba organizācija (ILO) pēdējo desmit gadu laikā lielu vērību velta jautājumam par sieviešu vietu, lomu un iespējām darba tirgū, tai skaitā liela uzmanība tiek pievērsta sieviešu darbam jūrā. ILO rīko aptaujas, veic pētījumus un organizē konferences, kurās diskutē par to, kā mainīt iesīkstējušo priekšstatu, ka darbs jūrā ir tikai vīriešu telpa. Pirms pāris gadiem ILO veica pētījumu "Globālās nodarbinātības tendences – sieviešu problēmas un iespējas starptautiskajā jūrnieku darba tirgū", un šo pētījumu izmantoju arī šajā publikācijā, lai parādītu pozitīvās un negatīvās tendences.

Dažādi pētījumi parāda, ka sievietes ir bijušas pakļautas dažāda veida diskriminācijai, ekspluatācijai un seksuālai vardarbībai. Nereti viens no darbā pieņemšanas kritērijiem ir viņu jaunība un skaistums.

Dažās Skandināvijas valstīs sievietes veido vairāk nekā 10% no jūrniecības darbaspēka, Lielbritānijā tie ir 8,3%, Vācijā 4,2%. bet citās Eiropas valstīs, jo īpaši tas attiecas uz Eiropas dienvidu reģioniem, skaitļi ir visai pieticīgi, piemēram, Itālijā jūrniecības profesijās ir tikai 1,2% sieviešu. Savukārt puse no Filipīnu sievietēm, kuras ieguvušas izglītību jūrniecības koledžās, nonāk nekvalificētā un profesijai neatbilstošā darbā.

Filipīnas ir īpašs stāsts

Arī ārpus Eiropas šie rādītāji ir atšķirīgi: Brazīlijā sievietes ir 1,1% no jūrnieku darbaspēka, bet Indonēzijā sieviešu skaits jūrnieku vidū sasniedz 5%. Ja ielūkojamies divdesmit gadu senā pagātnē, tad, pēc "Fairplay" datiem, 1998. gadā Indijā no 43 tūkstošiem reģistrēto jūrnieku tikai trīs bija sievietes, un līdz 2002. gada beigām šis skaits bija pieaudzis vien līdz divpadsmit. Filipīnas ir lielākais jūrnieku piegādātājs pasaules tirdzniecības flotei. Starptautiskajā jūrnieku reģistrā 1983.–1990. gadā bija 230 tūkstoši filipīniešu jūrnieku, tai skaitā tikai 225 sievietes, bet pēdējo 30 gadu laikā filipīniešu jūrnieku skaits ir audzis. Lai gan kopš 2016. gada, kad Filipīnu jūrnieku skaits bija 443 tūkstoši, ir piedzīvots kritums, tomēr 2018. gadā izsniegto jūrnieku identifikācijas un reģistra grāmatu skaits sasniedza 378 tūkstošus, veidojot vairāk nekā ceturto daļu no pasaules tirdzniecības flotes jūrnieku skaits. Lai arī dažādos avotos tiek minēti atšķirīgi skaitļi, Filipīnu nodarbinātības departamenta publicētā statistika liecina, ka 2018. gadā 73 027 filipīniešu sievietēm tika izdotas tā saucamās jūrnieku identifikācijas un reģistra grāmatas, un tas ir aptuveni 29 reizes vairāk nekā IMO vidējais statistiskais sieviešu skaits jūrniecībā.

Filipīnu nodarbinātības departaments atzīst, ka lielā mērā šāds sieviešu skaita pieaugums saistīts ar ANO realizēto dzimumu līdztiesības



UZZIŅAI

Filipīnieši, kas nodarbināti ārpus savas valsts, ik gadus savām ģimenēm nosūta aptuveni 10 miljonus dolāru, no kuriem sešus miljonus nosūta jūrnieki.

programmu, kā arī ar Filipīnu valdības politiku popularizēt jūrnieku profesiju un aicināt sievietes izvēlēties karjeru jūrniecības nozarē. Lai gan filipīniešu jūrnieču skaits it kā būtu iespaidīgs, tomēr reālā situācija ir tāda, ka aptuveni 94% no viņām ir nodarbinātas kā pasažieru un kruīza kuģu apkalpojošais personāls: istabenes, viesmīles, virtuves departamenta darbinieces, izklaides industrijas pārstāves, apkopējas, kazino darbinieces, masāžas terapeites, kasieres, apsardzes darbinieces, medmāsas un vēl citu profesiju pārstāves. Tomēr viņām visām tiek izsniegtas tā saucamās jūrnieku identifikācijas grāmatas, jo viņām ir jāiziet tādas pašas drošības apmācības kā jebkuram jūrniekam, tai skaitā apgūstot niršanas prasmes un rīcību ugunsgrēka gadījumā.

Pieaugot pasažieru kuģu un pasažieru skaitam, kas jau sasniedz 23 miljonus gadā, un tendence ir pieaugoša, pieprasījums pēc apkalpojošā personāla vēl tikai augs, un Filipīnu sievietēm te paveras plašs darba lauks.

Filipīnu jūrnieku vidū tikai 7% sieviešu ir virsnieces, turpretī vīriešu virsnieku ir 42%. Jasmīna Labarda ir pirmā filipīniešu sieviete jūras virsniece, kura 2014. gadā 32 gadu vecumā kļuva par kapteini. Pirmo reizi kā kadets uz kuģa uzkāpa 17 gadu vecumā un godīgi atzīst, ka izaugsmes ceļš ir bijis grūts, jo nācies piedzīvot daudzus izaicinājumus, tai skaitā arī diskrimināciju dzimuma dēļ. Nav bijis viegli ieņemt savu vietu telpā, kurā vīrieši jūtas kā saimnieki.

Jasmīna Labarda: "Pirms sāku mācīties, es neko nezināju par darbu jūrā, un ļoti ātri sapratu, ka jūra un kuģis vēsturiski ir vīriešu telpa un vide. Viss tieši tā ir veidots, un viss tieši tā arī notiek – sievietei te nav vietas un nav ko darīt. Es lieliski to apzinājos, bet pēc mācību beigām tomēr nolēmu iet grūtāko ceļu – nevis strādāt krastā, bet doties jūrā.



Būtu varējusi palikt drošākā vietā, ko solīja krasts, bet izvēlējos citu ceļu un nokļuvu sarežģītā situācijā, kas reizēm mani noveda līdz iespēju galējai robežai. Patiesībā nebija neviena, kas man palīdzētu.

Kad sāku strādāt uz kuģiem, sastapos ar negativismu. Kolēģi vīrieši uz mani skatījās, un es jau zināju, ko viņi domā: tu nevari darīt šo darbu, tas ir fiziski grūti, tāpēc sievietes to nevar izdarīt. Bet, atvainojiet, esmu redzējusi vīriešus, kuri ir vāji, kuri nevar tikt galā ar saviem uzdevumiem. Taču viņi ir vīrieši, bet tu esi sieviete, tāpēc tev ir jāpierāda, jāstrādā desmit reizes vairāk un smagāk nekā vīriem, lai sevi apliecinātu. Godīgi sakot, tieši tāpat ir arī uz sauszemes.

Neskatoties uz visiem šiem izaicinājumiem, es mudinātu sievietes doties jūrniecībā, jo tā ir lieliska iespēja profesionālajai izaugsmei. Turklāt darba tirgus izmanto tikai piecdesmit procentus no saviem resursiem, ja jūrniecība ir atvērta tikai vīriešiem. Vīrieši var domāt, ka tā ir vīriešu pasaule, bet tā ir visu cilvēku pasaule.

Esmu bijusi visur pasaulē – Āfrikā, Ķīnā, Japānā, Korejā, Zviedrijā, Dienvidamerikā, Taizemē, tik daudzās vietās. Šobrīd strādāju Ziemeļjūrā uz kuģa, kas izliek naftas un gāzes cauruļvadus un kura apkalpē ir vairāk nekā 100 cilvēku. Esmu šā kuģa kapteine, esmu uz tilta un strādāju jūrā, bet man patiešām ir bijis smagi jāstrādā, lai tiktu uz augšu. Ja kāds domā, ka jūrniecībā sievietes jau ir līdzvērtīgā statusā ar vīriešiem, tad viņš ļoti maldās, pasaule ir tikai ceļā uz to.

Domāju, ka vienmēr būs spiediens un būs jāpārvar grūtības un jārisina problēmas, bet galvenais ir palikt sev uzticīgam arī grūtās situācijās un nezaudēt apņēmību. Tā joprojām nav norma, ka sievietes strādā jūrā, bet

es ceru, ka sievietēm jūrniecībā ir nākotne, un man ir pienākums pārlicināties, ka tā notiek."

Iesakņojušies priekšstati

Austrumeiropa, Tālie Austrumi, Latīņamerika, Āfrika, Dienvidāzija, Tuvie Austrumi – tur atrodas valstis, kas pieņem darbā lielāko skaitu kruīza kuģos nodarbināto sieviešu un no kurām nāk vismazāk sieviešu tirdzniecības flotē, un tās ir valstis, no kurām uz tirdzniecības kuģiem strādā visvairāk jūrnieku vīriešu. Šī disproporcija lieliski atspoguļo šajos reģionos un valstīs iesakņojušos attieksmi pret sieviešu profesionālajām spējām. ILO pētījums liecina, ka tāda attieksme pret sievietēm kā speciālistēm te ir raksturīga jūrniecības nozarei visos līmeņos un visos biznesa segmentos. Lai gan dažiem kuģu īpašniekiem un kompāniju vadītājiem ir pieredze sieviešu nodarbināšanā, tāpat mācību iestāžu pasniedzēji un profesionālo kursu vadītāji ļoti pozitīvi vērtē sieviešu prasmes profesionālajā ziņā, tomēr neticība sieviešu profesionālajām prasmēm nekur nav pazudusi.

Kāds Eiropas kuģu īpašnieks ar vairāk nekā 30 kuģu lielu floti, galvenokārt tie ir konteinerkuģi, pats kuģa kapteinis, kurš neatklāj savu vārdu un kompānijas nosaukumu, godīgi atzīst: "Es varu teikt tikai to labāko par sievietēm jūrniecēm, ar kurām kopā esmu strādājis un kuras strādā mūsu kompānijā. Viņas ir pelnījušas uzslavu. Sievietes ir modrākas, viņas ir vairāk ieinteresētas veikt savus pienākumus, to dara daudz kārtīgāk un pat precīzāk nekā viņu kolēģi vīrieši. Bet es ienīstu to, ka man bieži vien un arvien biežāk tas ir jāatzīst. Ar vīriešiem viss ir pats par sevi saprotams, un jūs akceptējat, ka vīriešu kārtas speciālisti var būt labi, daži ir viduvēji un daži varbūt pat nedaudz zem vidējā līmeņa, bet jūs viņus visus nodarbināt, un viņi vada kuģus apmierinoši. Varbūt jums ir kāds īpašs kuģis, uz kura jūs mazliet baidāties tos zem vidējā līmeņa nodarbināt, bet, patīk tas mums vai nepatīk, sievietes visas profesionālajā ziņā ir virs vidējā līmeņa."

Un tomēr sievietes pārāk bieži saskaras ar kolēģiem, kuri izrāda savu nepatiku par viņu klātbūtni uz kuģa.

Pētījumi gan liecina, ka pamatā ir divu veidu vīriešu attieksme pret sievietēm. Pirmā – viņi parasti saka: "Sievietes nevar strādāt uz kuģa. Punkts." Ja sieviete pieļauj kaut vienu kļūdu, viņi jūtas apmierināti un saka: "Nu, re, ko es teicu, es taču to jau zināju, tagad jūs paši redzat, ka no viņas nav nekādas jēgas!" Otrā – viņi ir nenormālā sajūsmā, ja sievietes paveic ko pavisam ikdienišķu, piemēram, trāpa ar āmuru naglai pa galvu. Tad viņi saka: "Ak, mans Dievs, lieliski! Tu to vari izdarīt! Es to zināju. Fantastiski!"

Teorija un prakse

Viedokli, ka sievietes uz kuģa profesionālā ziņā ir virs vidējā līmeņa, dzirdēju arī no vecākā mehāniķa Ulda Ozola, kurš sarunā neslēpa arī savu personīgo viedokli, ka sievietei nevajag iet jūrā, ka viņa uz kuģa tomēr nes nelaimi un ka viņš nevēlētos redzēt savu sievu vai meitu strādājam uz kuģa.



Uldis Ozols.

Uldis Ozols: "Esmu redzējis tik daudzās un dažādās situācijās uz kuģa, tāpēc varu teikt, ka pamatā jau viss ir atkarīgs no katra cilvēka paša, no viņa attieksmes pret darbu, no attieksmes pret saviem līdzcilvēkiem. Protams, liela nozīme ir tam, vai cilvēkam ir ieaudzināts darbs tikums. Un tomēr ir arī kas tāds, ko ar darba tikumu, prasmi un vēlmi vien nevar izteikt. Piemēram, uz mana kuģa bija kadete no Indijas, kura visu izdarīja perfekti un laikā, uz maigu ieradās pat ātrāk nekā noteikts, bet, neskatoties uz to, viņai bija dots padoms labāk sēdēt mājās, jo viņa taču ir sieviete. Tajā pašā reizē bija arī puisis kadets no Indijas, kurš nebija nekur liekams, bet viņam neviens neieteica ganīt govīs, nevis mācīties par jūrnieku. Sarunā ar meiteni redzēju,

▶▶▶ 40. lpp.

▶▶▶ 39. lpp.

cik ļoti viņa pārdzīvo, ka dzimuma dēļ tiek diskriminēta, kaut sita pušu visus pušus. Parunājoties pavisam neoficiāli, viņa atzinās, ka ir grūti. Un es to redzēju, jo katru dienu viņu vēroju. Viņa turējās godam, bet viegli tas nenācis, taču viņa bija malacis līdz pēdējam. Meitene jautāja manu viedokli par sievietes darbu un vietu jūrā. Teicu, ka cienu viņas izvēli, tomēr palieku pie sava uzskata, ka šī nav īstā vieta sievietei, un lai viņa manis teikto neuztver kā sievietes iespēju noniecināšanu vai nenovērtēšanu. Tas ir mans redzējums – tu vēlējies zināt, es tev to pateicu.

Mentoringa programmā arī LJA studentes man uzdeva šo pašu jautājumu, un arī viņām es savu viedokli neslēpu. Pats grūtākais jau nav izdarīt savu darbu, visgrūtākais ir ikdienā sadzīvot kopā, jo mēs visi esam atšķirīgi, arī sievietes un vīrieši uz vienu un to pašu lietu raugās atšķirīgi, un arī vajadzības katram ir atšķirīgas, bet uz kuģa visu ir jāspēj samenedzēt kopā. Akadēmija iedos labu izglītību, kompānija izteiks savas prasības, kas uz kuģa būs jāievēro, bet reālais darbs, atrodoties uz kuģa, ir pavisam kas cits.

Kad vēl strādāju norvēģu kompānijā, bija reiss, kad viss virtuves personāls bija sievietes no Latvijas un piedevām arābu meitene kā kadets mašīntelpā, un tas bija kaut kas traks! Atmosfēra uz kuģa bija neciešama, intrigas un kašķi. Ja man toreiz uz šā kuģa vajadzētu būt vecākajam mehāniķim vai kapteinim, tad gandrīz vai jāliek cilpa kaklā. Redzēju to nabaga norvēģu kapteini, kurš mēģināja tikt ar šo situāciju galā un augstos toņos ņēmās ar mūsu madāmām, bet esmu strādājis arī mierīgākos apstākļos kopā ar meitenēm.

Šogad IMO aktualizējusi sieviešu lomu jūrniecībā, daudz runā, raksta, arī popularizē un aicina sievietes izvēlēties darbu jūrā. Viens ir, ko par šo darbu stāsta krastā, bet pavisam kas cits ir reālā pieredze. Un šī pieredze, ko man nācies saskarties, ir visai skarba. Uz kuģa ir pieredzētas daudzas tādas lietas, par kurām publiski neesmu gatavs stāstīt, bet demokrātija ir un paliek demokrātija. Protams, ir patīkami, ja uz klāja ir meitenes, ir patīkami ar viņām kopā

strādāt, bet meitenes nekad nedzirdēs to, ko par viņām aiz muguras saka un domā kolēģi vīrieši, tāpēc arī saku, ka es negribētu, lai par manu sievu, meitu vai kādu radniecīgu aiz muguras kaut ko tādu runātu."

Jautāju, vai tas ir saistīts ar seksu? Uldis ir tiešs un atbild: "Arī. Un tur diemžēl neko nevar mainīt."

Seksisms, neiecietība un uzmākšanās

Par šo tematu nepatīk runāt nevienam: ne tiem, kuri bijuši pazemoti un izmantoti, ne vēl jo vairāk tiem, kuri to darījuši. Aptauja rāda, ka 58% no seksuālu uzmākšanos piedzīvojušām sievietēm par to nav ziņojušas darba devējam. Visbiežāk minētie iemesli: nezināja, kā un kam ziņot, baidījās to darīt, nezināja, kāda būs reakcija, baidījās no izrēķināšanās un sekām.

ILO pētījumā par sieviešu darbu jūrā atklājās, ka seksuāla uzmākšanās, ļaunprātīga izmantošana un huligānisms ir galvenās problēmas, ar kurām sievietes joprojām saskaras uz kuģa. Slikta izturēšanās pret sievietēm, jo īpaši, ja viņas ir zemākā pakāpē un gados jaunas. Dažas kuģošanas kompānijas pieprasa veikt grūtniecības testu kā daļu no jūrnieceku medicīniskajām pārbaudēm, ko ITF uzskata par diskriminējošu un cīnās, lai to atceltu visā pasaulē, bet ILO norāda, ka grūtniecības pārbaude pirms darba līguma slēgšanas ir 183. konvencijas pārkāpums.

Kopš 2017. gada, kad pasauli pāršalca *#metoo hashtag* akcija, daudz aktīvāk un plašāk tiek runāts par seksuālu vardarbību un izmantošanu arī jūrniecības nozarē, kur seksuālās uzmākšanās un izmantošana ir bijusi tabu tēma un milzīga problēma. Piemēram, vairāk nekā 1500 zviedru sieviešu, kas nodarbinātas Zviedrijas kuģniecības nozarē, ir sniegušas liecības par seksuālu uzmākšanos un vardarbību uz kuģiem. Viņas sociālajā tīklā "Facebook" ir dalījušās savos stāstos par pieredzēto uz Zviedrijas kuģiem. Kāda sieviete stāsta, ka viņa ir bijusi pakļauta seksuālai vardarbībai kopš 16 gadu vecuma, kad kā kadete sākusī strādāt uz kuģa. "Visi, sākot no mana priekšnieka, uzskatīja, ka man kā sievietei ir pienākums gulēt ar ikvienu, kurš ienāk manā

kajītē," viņa rakstīja "Facebook" lapā. Kādā citā vēstījumā aprakstīts vakars ēdamzālē, kur sēdējuši un sarunājušies astoņi kolēģi. "Es sēdēju ar muguru pret viņiem un pēkšņi jutu, ka kaut kas pieskaras kaklam. Pagriezies. Tur stāvēja mehāniķis ar nolaistām biksēm un elpoja man kaklā. Izņemot mani, visiem tas likās ļoti smieklīgi." Zviedrijas Kuģu īpašnieku asociācijas izpilddirektors Rikards Engstrēms paziņojumā presei uzsveris, ka uzmākšanās, neatkarīgi no tā, kā un pret ko tā vērstā, nekad nevar tikt uzskatīta par pieņemamu sabiedrībā, un arī kuģniecība nav izņēmums. "Mums tas ir svarīgs jautājums, un visai nozarei ir svarīgi, lai mēs šo jautājumu risinātu nopietni un ilgtermiņā. Svarīga tā sastāvdaļa ir savlaicīgs rīcības plāns un konkrēti pasākumi uzmākšanās novēršanai," viņš pauž ne tikai savu, bet visas nozares nostāju. "Kopš 2017. gada 1. janvāra Zviedrijas likumos ir pieņemti jauni noteikumi par aktīviem pasākumiem pret diskrimināciju. Tas nozīmē, ka darba devējiem jābūt izstrādātai noteiktai kārtībai un vadlīnijām, lai novērstu un nepieļautu seksuālu uzmākšanos un cita veida vardarbību. Ja rodas problēma, kuģošanas kompānijai ir jārisina incidents un jānodrošina, ka pret sūdzības iesniedzēju netiek vērstā atbaidība."

Incidents, kam vajadzētu izraisīt vilņošanas jūrniecības nozarē

"Nautilus", kas ir starptautiska, neatkarīga un ietekmīga globāla arodbiedrība un profesionāla organizācija un sniedz palīdzību jūrniekiem, viņu apgādājamajiem, kā arī citiem jūrniecības speciālistiem, savā izdevumā "Telegraph" publicēja informāciju par kādu seksuālās uzmākšanās gadījumu, kam pēc "Nautilus" darbinieku domām vajadzētu izraisīt vilņošanas jūrniecības nozarē. Elza Haca Grandina nolēma neklusēt un ziņot policijai par seksuālo uzmākšanos, ko pret viņu 2017. gadā bija atļāvis ledlauža "Freja" kapteinis pirmais palīgs. Elza pēc četrus gadus jūrniecības studijām bija jaunā speciāliste uz ledlauža, bet Svens Bertijs Kristians Nordstrēms bija pieredzējis jūrnieks un visai brutālā veidā izrādīja savu varu, tai skaitā

lietojot īpaši necenzētus vārdus, kas tika veltīti jaunajai speciālistei, piedraudēja viņu izmest no kuģa, ja Elza neies uz viņa kajīti, lai veiktu urīna analīzi. Tiesa Nordstrēmu atzina par vainīgu un piesprieda viņam naudas sodu.

Lai gan šī lieta bija publiskota un iztiesāta un Elza Haca Grandina atzina, ka tagad jūtas atvieglota, jūrā viņa vairs nestrādā, jo nejūtas droša, ka līdzīgi gadījumi neatkārtosies. Šādai nedrošībai ir pamats, jo jaunā speciāliste toreiz vispirms pēc palīdzības griezās pie kuģa kapteiņa un par notikušo ziņoja kuģošanas kompānijai "Viking Supply HR". Tā kā reakcijas nebija, viņa solīja vērsties policijā. Kompānijas pārstāvji teica, ka viņa to var darīt, bet tas radīs sekas. Un tie jau bija draudi, ka viņa zaudēs darbu. Mēnesi pēc uzbrukuma uz kuģa notika Elzas, kuģa kapteiņa un uzbrucēja tikšanās. Nordstrēms izteica nožēlu. Un viss. Jautājums tika uzskatīts par izsmeltu.

Lai arī Elza Haca Grandina no darba netika atbrīvota, darba apstākļi bija tik neizturami, ka viņa 2018. gada decembrī uzteica darbu un uzrakstīja iesniegumu policijai.

"Man tā ir bijusi rūgta mācība, kas tomēr jāvusi saprast, cik svarīgi būt drosmīgai," intervijā laikrakstam "Telegraph" teica Grandina. "Tas ir tik ierasti, ka ar iebiedēšanu, un tas attiecas ne tikai uz sievietēm, var panākt, lai cilvēki klusē, kamēr notiek patiešām ļoti sliktas lietas. Tie, kuriem vajadzēja man palīdzēt, piespieda mani klusēt. Es ar notikušo biju viena. Tagad, kad esmu redzējusi, kā šī sistēma darbojas, es nevaru atgriezties tik ļoti mīļotajā darbā un savā sapņu profesijā. Ja kaut kas notiek, tad aizsardzība nav nodrošināta."

"Nautilus", ILO, BIMCO īpaši akcentē nepieciešamību izstrādāt visaptverošu politiku, kas palīdzētu risināt problēmas, ar kurām, strādājot jūrā, joprojām saskaras sievietes, un tas attiecas gan uz seksuālu uzmākšanos, grūtniecību, kontracepciju, maternitāti un citiem specifiskiem jautājumiem. Tāpat ILO cer, ka atklātas diskusijas un negatīvās pieredzes izgaismošana palīdzēs uzlabot izpratni par jautājumiem, ar kuriem saskaras jūrniecībā nodarbinātās sievietes,

palīdzēs uzlabot viņu darba apstākļus un veicinās sieviešu plašāku līdzdalību jūrniecības nozarē.

WISTA nav tas, ko jūs domājat

WISTA ir Sieviešu starptautiskā kuģniecības un tirdzniecības asociācija (*WISTA International*), kas dibināta 1974. gadā. Tā ir globāla organizācija, kas apvieno vairāk nekā 3000 profesionāles no visām jūrniecības nozarēm un kurā iekļaujas piecas nacionālās WISTA asociācijas: ASV, Šveices, Nīderlandes, Ganas, Kaimanu Salu, kā arī ASV kompānijas "Hellas" klubs.



Nīderlandes Karaliskās kuģu īpašnieku asociācijas (KVRN) līdzpriekšsēdētāja, Starptautiskās kuģniecības palātas (ICS) priekšsēdētāja vietniece un valdes locekle, "Intertanko" izpilddirektore locekle, BIMCO valdes locekle, pilnvarotā pārstāve Starptautiskajā jūrnieku labklājības un palīdzības tīklā (ISWAN), MFG jūrnieku fonda priekšsēdētāja un "WISTA Netherlands" prezidente Karina Orsela "WISTA International" ikgadējā kopsapulcē 2019. gada oktobrī tika godināta kā WISTA Gada personība. Katru gadu šī balva tiek piešķirta personām, kuras devušas izcilu ieguldījumu kuģniecības nozarē, kuras pieņem un atbalsta daudzveidību un taisnīgumu un kuru darbība nozarei un tās cilvēkiem ir iedvesmas avots.

2019. gadā ir notikuši daudzi saietī, diskusijas un viedokļu apmaiņas, kur atslēgas vārdi ir bijuši "dzimumu līdztiesība", un tikai uz šīs platformas pamata var veidot ilgtspējīgu nākotni, kas ir viens no ANO septiņpadsmit ilgtspējīgas attīstības pamatmērķiem, ko deklaratīvi apņēmušas īstenot visas pasaules valstis.

WISTA cenšas panākt pārmaiņas un vienlīdzību jūrniecības nozarē, kā



Moselbejas ostā notika brokastis ar deviņi "Sievietes jūrniecības biznesā", kur risinājās arī paneldiskusija par sieviešu karjeras iespējām jūrniecībā, ekonomikā, inženierzinātnēs, kā arī naftas un gāzes nozarē.

arī uzdod jautājumu, kas jādara, lai jūrniecības nozarē iesaistītu vairāk strādājošo sieviešu. Un, protams, pauz cerību, ka 2019. gads būs pagrieziena punkts, lai sniegtu lielākas izredzes sievietēm jūrniecības nozarē, vēl jo vairāk tāpēc, ka pati nozare stāv lielu pārmaiņu priekšā, sākot jaunu modernizācijas laikmetu, kura pamatā ir zaļā domāšana un dzimumu līdztiesība. Atklāts joprojām ir jautājums, kāda tad būs sievietes loma šajā jaunajā kuģošanas laikmetā.

Nāks jaunas lomas, ko noteiks jaunās prasības

Sieviešu starptautiskās kuģniecības un tirdzniecības asociācijas "WISTA International" prezidente Despina Panajotou Teodosiou: "Lai gan jūrniecības nozarē ienāk sievietes, diemžēl šis process nevar balstīties



uz tradīcijām un vēsturisku reputāciju. Tieši tāpēc mums ir jāmeklē jauni ceļi un jauni piedāvājumi, jāpopularizē jaunas profesijas jūrniecības jomā gan jūrā, gan krastā, un jāparāda, ka karjera jūrniecībā var būt gan izdevīga, gan aizraujoša, gan droša. Tieši inovācijas un jaunās tehnoloģijas nozarē ir tas, kas sniedz mums lielisku iespēju darīt ko

►►► 42. lpp.

▶▶▶ 41. lpp.

jaunu, jo tās rada jaunas vajadzības un iespējas. Varbūt nepaies nemaz tik ilgs laiks, līdz jūrnieka profesija līdzšinējā tradicionālajā izpratnē kļūs par vēsturi, nāks jaunas lomas, ko noteiks jaunās prasības. Piemēram, digitalizācijas un tīrās tehnoloģijas risinājumi paver durvis cilvēkiem ar jaunām prasmēm, un tas savukārt paver iespēju nozari padarīt daudzveidīgāku. Vai lietas mainās tik ātri, kā mēs vēlētos? Nē, un tomēr pārmaiņas notiek, tāpēc WISTA un daudzi citi nozares pārstāvji, mēs visi nākotnes kuģošanas vārdā esam ieinteresēti sadarboties.”

Pievērst lielāku vērību sadzīves un darba apstākļiem jūrā

“Nautilus International” stratēģijas vadītāja Debija Kavalordo: “Ir lietas, ko jūrniecības nozarē var uzlabot, īpaši domājot par sadzīves un darba apstākļiem jūrā. Tas padarītu dzīvi labāku visiem jūrniekiem un tajā pašā laikā palīdzētu palielināt arī sieviešu skaitu šajā nozarē. Lai palielinātu sieviešu skaitu, mums ir īpaši jānodrošina, lai uz kuģa tiktu ņemtas vērā tādas pamatlīstas kā sieviešu īpašās veselības prasības. Labāka



Debija Kavalordo.

piekļuve internetam, individuālie aizsardzības līdzekļi, piemērota izmēra formas tērpi, tehnoloģijas, kas atvieglo darbu un samazina noguruma risku – tās ir tikai dažas lietas, kas var padarīt pievilcīgāku kuģošanas nozari un jūrnieka profesiju.

Tādas iniciatīvas kā “Sievietes kuģniecībā” un “Sievietes jūrniecībā” palīdz celt sieviešu reputāciju visās jūrniecības nozares daļās. Sievietes jūrniecībā hartā arī veic lielu darbu, lai panāktu, ka uzņēmumi strādā pie dzimumu līdzsvara palielināšanas.”

IMO turpinās programmu “Sievietes jūrniecībā”

IMO Tehniskās sadarbības galvenās nodaļas un IMO programmu “Sievietes jūrā” un “Par daudzveidību jūrniecības nozarē” galvenā koordinatore Helēna Buni:

“Lai nodrošinātu ilgtspējīgu attīstību un panākumus mūsdienu pasaulē, kuģošanai ir nepieciešams piesaistīt darbaspēku, arī sieviešu ienākšanu jūrniecībā un kuģošanas nozarē. Sievietes jūrniecības pasaulē šodien kļūst arvien spēcīgākas un



arvien pārliecinošāk sevi profesionāli apliecina, tā laužot vecmodīgos priekšstatus par jūrnieka profesiju kā vīriešu pasauli. Pieredze un pētījumi apliecina, ka daudzveidība ir labāka, labāk motivē komandas darbam, ir labāk vadībai un labāk komerciālam sniegunam. Sievietēm ir pavērušās jaunas iespējas gan karjeras, gan darba atalgojuma ziņā. Aug jauna spēcīga un talantīga sieviešu – jūrniecības profesionāļu paaudze, kas pierāda, ka mūsdienu pasaulē jūrniecības nozare ir paredzēta visiem un ka runa nav par jūsu dzimumu, bet par to, ko jūs varat izdarīt. Lai mēs varētu piesaistīt jaunās paaudzes labākos talantus, ir jāveido modernas, inovatīvas darba vietas. Kuģniecības nozarei ir jāmainās, ne tikai pieņemot tehnoloģiju attīstību, piemēram, digitalizāciju, bet arī nodrošinot dzimumu līdzsvaru.

IMO Pasaules jūrniecības dienas tēma 2019. gadā bija “Sieviešu iesaistīšana jūrniecības kopienā”, kas izraisīja lielu publicitāti, un mēs redzam, ka citas jūrniecības nozares asociācijas un uzņēmumi tagad daudz labāk izprot, ka sievietēm šajā nozarē ir svarīga loma. Ar kampaņas palīdzību esam padziļinājuši izpratni par to, ka jebkurš uzņēmums var daudz iegūt, ja ir līdzsvarots

UZZIŅAI

Lai iegūtu pilnīgāku priekšstatu par situāciju jūrniecības nozarē, IMO sadarbībā ar “WISTA International” ir sākusī pētījumu, lai apkopotu un analizētu datus par sieviešu skaitu jūrniecības nozarē.

dzimumu darbaspēks, ja vairāk sieviešu darbojas nozarē, tai skaitā ieņemot vadošus amatus. Un ne jau tikai tāpēc, lai kaut cik tiktu panāktas abu dzimumu līdzsvars, bet gan tāpēc, ka sievietes ir ieguvušas labu izglītību, ir savas jomas profesionāles un var dot lielu pienesumu jebkurai institūcijai, asociācijai vai uzņēmumam. Nozares popularizēšana ir nepieciešama, tāpat nepieciešama ir sieviešu lomas un vietas popularizēšana, ko jau tagad WISTA lieliski dara, pateicoties mūsu asociācijas trim tūkstošiem dalībnieču, kuras ieņem vadošus amatus dažādās jūrniecības nozares sfērās. Par laimi mēs redzam arī to, ka tiek īstenotas ļoti daudzas iniciatīvas, kuru mērķis ir vairāk reklamēt un iesaistīt sievietes jūrniecības nozarē, kas ir ļoti iepriecinoši. Tomēr jāatceras, ka dzimums nekādā gadījumā nevar būt arguments un ar mākslīgi noteiktu kvotu palīdzību nedrīkst attīstīt biznesu vai īstenot pārvaldību, jo vienīgais arguments ir un paliek profesionalitāte. Ja mēģinām atrast kaut kādu līdzsvaru, tad nevis veidojot kvotas, bet gan pārliecinot valdības, ka ir svarīgi spert soļus vai varbūt stimulēt uzņēmumus, kuri paaugstina sieviešu nodarbinātības iespējas. Turklāt labāka virzība uz lielāku dzimumu līdztiesību nākotnē varētu būt sieviešu mentoringa nodrošināšana nozarē un vairāk labu piemēru tam, kā sievietes gūst panākumus.

IMO 2019. gadā bija uzņēmusies virkni iniciatīvu un īstenoja dažādus pasākumus, piemēram, rīkoja paneldiskusijas un sociālo mediju kampaņu, esam uzņēmusi jaunu filmu un ir bijušas arī citas aktivitātes. Sieviešu iespēju paplašināšana nav tikai 2019. gada tēma vien, jo IMO turpinās programmu “Sievietes jūrniecībā”. “WISTA International” ir organizācija ar spēcīgām lobēšanas iespējām un noteikti palīdzēs IMO sasniegt izvirzītos mērķus.”

Sagatavoja Anita Freiberga

Ja patiešām kaut ko ļoti vēlies, tas piepildīsies!

Līna Depere par sevi saka: "Esmu avantūriste, vienmēr gatava jauniem izaicinājumiem!" Pēc četriem jūrā nobrauktiem gadiem viņa sākusi darbu krastā, un arī to pieņēmusi kā kārtējo izaicinājumu. Taču viņas ceļš uz jūru aizsākās, pateicoties jāšanas sportam.

"Mācoties vidusskolā, biju pārliecināta, ka gribu kļūt par arhitekti, gatavojos tam nopietni, apmeklēju telpiskās zīmēšanas studijas. Nopietni trenējos jāšanas sportā, konkurā. Reiz, kad kopā ar vienu no treniņu biedriem devāmies apvidū, viņš man sāka stāstīt par burāšanu, arī par darbu uz kuģiem – viņš pats bija mācījis gan par kuģu vadītāju, gan ostu speciālistu. Tad arī āķis bija lūpā – sapratu, ka tieši tas ir tas, ko es patiesībā gribu darīt un ko man vajag. Tālāk jau ļoti mērķtiecīgi



gatavojos iestāties Jūras akadēmijā, mācījos matemātiku, fiziku," atceras Līna. Tomēr viņa atzīst, ka profesijas izvēlē liela nozīme bijusi arī bērnībā piedzīvotajam. Līnas tētis bijis tālbraucējs šoferis, kurš meitu jau mazu ņēmis līdzī reisos. "Kopā ar tēti apbraukāju daudzas Eiropas valstis, daudz ko pieredzēju, un man tas ļoti patika. Patika arī tāds klaidoņa dzīvesveids, visu laiku prom no mājām, visu laiku kustībā, tādēļ doma par atbrašanos jūrā mēnešiem ilgi mani nemaz nebiedēja. Zināma loma bija arī

vectēvam, viņš savulaik gāja jūrā uz zvejas kuģiem. Vectēvam bija daudz melnbalto bilžu no darba gaitām jūrā, vislabāk atceros tās, kur varēja redzēt ekvatora šķērsošanu un visas ar to saistītās izdarības. Man arī tā gribējās! Taču ekvatora šķērsošanu piedzīvoju tikai pēdējā reisā."

Ne visi vecāki ir priecīgi, ja viņu meitas paziņo, ka kļūs par jūrniece, taču Līnas vecāki sapratuši, ka meita ir pārliecināta par savu izvēli, un ļoti atbalstījuši viņu. "Vecāki teica, ka pat tad, ja netikšu budžeta grupā, viņi darīs visu, lai es varētu mācīties to, ko vēlos! Taču tas nebija vajadzīgs, es biju apņēmīga un mērķtiecīga, biju disciplinēta – to visu man bija iemācījis zirgu sports. Biju cieši pārliecināta, ka kļūšu vismaz par kapteiņa vecāko palīgu. Pagaidām gan esmu kļuvusi tikai par trešo palīgu." Arī Līnas māsiņas sevi realizējušas nopietnās sfērās – Zane dien bruņotajos spēkos, bet Līga ir sporta meistare lietišķajā šaušanā un dien zemessardzē. "Iespējams, mēs esam tādas spēcīgas meitenes, jo mana vecvecmāmiņa Līna bija ļoti stipra sieviete – viena pati uzaudzina trīs bērnus, uzcēla māju Siguldā."



Ekvatora šķērsošanas prieki.

▶▶▶ 43. lpp.

Līna jūrā pirmo reizi devās ātrāk nekā pārējie viņas kursa biedri. "Manis jau pieminētais treniņu biedrs tolaik strādāja dāņu kuģniecības kompānijā un palīdzēja man dabūt kadeta vietu uz *ro-ro* kuģa jau pēc pirmā mācību gada. Jūras akadēmijā pirmā prakse kuģu vadītājiem ir tikai otrajā kursā, un tā, kamēr mani kursa biedri atpūtās un izbaudīja vasaru, es jau šūpojos Ziemeļjūras viļņos. Kuģis gāja dokā, tas bija vienkārši fantastiski, tik iespaidīgi bija redzēt kuģi no apakšas!"

Nākamajā praksē Līna nonāca uz "Latvijas kuģniecības" kuģa, pabija daudzās Eiropas valstīs, arī Amerikā un Āfrikā, kuģoja arī caur bīstamajiem, pirātu apdraudētajiem rajoniem. "No kuģa norakstījos Āfrikā, man vispār parasti sagādās tā, ka norakstos kādā dīvainā, nomaļā, grūti sasniedzamā vietā. Taču mani tas nebiedē. Arī vētrās, kad ir lieli viļņi un okeāns rāda savu spēku, es



Gatavošanās Jaunā gada sagaidīšanai uz kuģa.

uz to visu skatos ar interesi – kā situācija atrisināsies? Vienmēr esmu zinājusi, ka man jebkuros apstākļos pēc labākās sirdsapziņas jāizdara savs darbs, nedrīkst pieļaut kļūdas. Precizitāte – arī to man ir iemācījis jāšanas sports."

Pēc akadēmijas beigšanas daudziem Līnas kursa biedriem vēl nebija vajadzīgais jūras cenzs, lai kļūtu par stūrmaģiem, taču Līna, pateicoties pirmajai praksei pēc pirmā kursa, sāka strādāt par pilntiesīgu jūras virsnieku – kapteiņa ceturto palīgu. "Jau pirmajā kontraktā devos uz Bostonu pieņemt kuģi. Kuģis tika pārņemts menedžmentā, un uz tā nebija neviena, kas man varētu nodot lietas. Saprātu, ka nevaru visu laiku traucēt citus stūrmaģus, jo viņi bija aizņemti paši ar savām lietām. Vajadzēja vien mēģināt pašai tikt ar visu skaidrībā.



Divas latviešu meitenes stūrmanes – Ginta Bērziņa un Līna Depere – uz kuģa īsts "ziedu tiltiņš".



Piepildīts sapnis – iegūtas motocikla vadītājas tiesības.



Ar zirgu Lanža.



Engurē rēgātē, kopā ar Gunāru Šteinertu.

Pilnīgi jauna pieredze! Šo reisu atceros arī tādēļ, ka pirmo reizi gājām caur Panamas kanālu, es to vēroju ar milzīgu interesi! Nostrādāju "Latvijas kuģniecības" menedžmentā vēl pāris kontraktus, tad jau gribējās kļūt par

trešo palīgu, taču kompānijā tobrīd nebija vakanču. Un tad pēkšņi man piezvanīja no Lietuvas un piedāvāja trešā palīga vietu uz norvēģu kompānijas kuģa. Piekritu nedomājot, jo tas atkal bija jauns izaicinājums! Izrādījās, ka uz kuģa bijām divas latviešu meitenes – stūrmanes. Par mums teica, ka mēs esot kā divas puķes un komandtiltiņš esot īsts ziedu tiltiņš. Tas vispār bija ļoti īpašs reiss, apkuģojām Karību jūru – silts, augļu pārpilnība! Kuģis bija salīdzinoši neliels, pietāja daudzās ostās, bijām Trinidadā, Kostarikā, Kolumbijā, Venecuēlā, Surinamā. Visur smaidīgi cilvēki, un tik daudz saules! Man vispār patīk saule, manas mīļākās sardzes ir agri no rīta, kad visi vēl gul, un, kā teikts kādā krievu parunā, "strādāju tikai es un galvenais dzinējs". Tad uzlec saule, un visi sāk mosties! Tas ir mans laiks – gūstu tik daudz enerģijas."

Tomēr Līna atgriezās "Latvijas kuģniecībā", nu jau kompānijā LSC. "Bija atvaļinājums, gatavojos atkal doties reisā, un atkal negaidīts telefona zvans: vai vēlos strādāt krastā, LSC kruingkompānijā? Tātad atkal jauns izaicinājums, un es, protams, piekritu. Nu man bija iespēja realizēt dažus sapņus. Iestājos maģistrantūrā, par ko biju domājusi jau kopš akadēmijas beigšanas. Sākumā iestājos RTU, Transporta sistēmu inženierijas nodaļā, un atkal negaidīts zvans – aicinājums pāriet uz Jūras akadēmijas maģistrantūru. Ceru jaunā gada sākumā to pabeigt. Brīvajā laikā ieguvu motocikla vadīšanas tiesības. Un vēl viens sapnis – burāšana ar jahtu "Spaniel"! Pamēģināt burāt vēlējos jau kopš studiju gadiem, bet kaut kā nesanāca. Nu man izdevās

pat piedalīties regatēs kopā ar Gunāru Šteinertu uz skaistās dāmas "Blue Jade". Engures regatē ieguvām trešo vietu. Fantastiski!"

"Man ļoti patīk mans darbs un kolektīvs, kurā strādāju. Tagad visu redzu no otras, no krasta puses. Kruinga menedžera darbs faktiski ir 24/52. Gadās, ka jau guļu, bet ar savām problēmām zvina kāds jūrnieks, kurš tajā brīdī atrodas Amerikā, pilnīgi citā laika joslā. Visu laiku griežies kā vāvere ritenī, bet man patīk – tik daudz jaunu cilvēku, jaunu projektu un ideju! Uz kuģa patiesībā darbs vairāk ieiet rutinā. Taču man, protams, bieži pietrūkst darba uz kuģa. Man patīk būt uz kuģiem, kad tie ienāk mūsu ostās, bet tad arī nereti it kā ieduras – ā, es taču varēju te būt un strādāt! Tomēr saprotu, ka visu jau nevar gribēt. Patiesībā ir tā, ka, strādājot jūrā, tu visu laiku skaiti dienas, cik vēl palikušas līdz kontrakta beigām. Liekas – tikšu krastā, tad... Bet katra diena taču ir jāizdzīvo un jāizbauda visā pilnībā! Tomēr es nekad nesaku "nekad!" tā Līna.

Arī Līnas vīrs ir jūrnieks, viņas kursa biedrs. "Pirmajā kursā pat nevarējām iedomāties, ka pēc diviem gadiem jau uzsāksim kopdzīvi. Tad bija katram savas intereses, un tikai ar laiku sāka rasties simpātijas vienam pret otru," atceras Līna.

"Esmu pārliecināta – ja vien patiešām kaut ko ļoti vēlies, tad no tā nekad nevajag atteikties, ir stipri jāgrib, un tas piepildīsies! Jā, es esmu spītīga, mērķtiecīga, bet varbūt tie ir kaut kādi kompleksi – visu laiku sevi pierādīt, meklēt jaunus izaicinājumus. Nudien nezinu. Strādājot uz kuģa, nekad nedrīksti parādīt savu vājumu. Tu nevari prasīt, lai pret tevi izturas kā pret sievieti. Man laba skola bija pirmā prakse dāņu kompānijā – skandināviem feminisms ir tik augstā pakāpē, ka vari pat necerēt, ka tev kāds atvērs durvis. Uz mūsu kuģiem attieksme ir citāda. Kaut gan kuģi ir dažādi, ekipāžas dažādas, arī cilvēki un temperamenti ir dažādi. Laiks, kad tika uzskatīts, ka sievietes uz kuģa nes nelaimi, manuprāt, ir pagājis. Tagad viss ir atkarīgs tikai no pašas sievietes – no viņas izturēšanās, uzvedības un attieksmes pret darbu."

Sarma Kočāne

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2014.–2019.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./2018., %
Beramkravas	21441,6	21070,8	19767,4	19381,6	21488,0	19148,3	-10,9
labība un tās produkti	694,0	3912,2	1134,6	1210,6	1356,8	1885,2	38,9
ķīmiskās beramkravas	2253,6	2345,7	2520,5	2210,6	1919,5	1581,3	-17,6
ogles	13479,5	13083,5	11709,8	11025,8	12946,6	9593,2	-25,9
koksnes šķeldas	485,1	591,1	490,1	578,0	828,7	1007,9	21,6
Lejamkravas	9270,5	9723,1	7589,8	5306,4	3808,0	3431,1	-9,9
naftas produkti	9203,0	9647,1	7528,6	5230,0	3774,7	3397,6	-10,0
Ģenerālkravas	6550,6	5698,8	5979,1	6428,9	7849,3	7461,2	-4,9
konteineri	3808,0	3501,1	3696,9	4226,6	4469,8	4468,3	0,0
skaitis TEU	356611	325137	350951	409809	427316	428159	0,2
Roll on/Roll of	454,6	226,9	233,3	389,9	479,1	492,5	2,8
skaitis	87223	58085	57993	77177	79665	70317	-11,7
koksne	1939,2	1720,0	1707,0	1472,9	2490,0	2171,5	-12,8
tūkst. m³	2353,0	2137,0	2078,8	1747,0	2913,5	2597,8	-10,8
melnie metāli un tā izstrādājumi	276,4	192,0	265,9	254,3	340,4	289,9	-14,8
Kravas kopā	37262,7	36492,7	33336,3	31116,9	33145,3	30040,6	-9,4

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2014.–2019.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./2018., %
Beramkravas	7442,5	5269,7	4384,0	6446,3	6430,9	7548,6	17,4
minerālmēsli	1462,0	141,9	281,4	177,4	383,6	420,8	9,7
ogles	5440,0	4239,5	2213,4	4440,7	4617,8	5440,2	17,8
labība un tās produkti	235,8	391,5	405,7	298,0	207,8	491,7	136,6
Lejamkravas	14726,2	13746,0	10384,6	9751,2	9862,7	9615,5	-2,5
nafta	0,0	37,2	0,0	0,0	3,2	0,0	-100,0
naftas produkti	14038,0	13108,3	9854,8	9200,1	9216,5	8988,6	-2,5
Ģenerālkravas	2206,9	2059,8	2298,5	2328,7	2472,6	2306,8	-6,7
konteineri	0,0	4,7	0,0	0,0	20,3	2,4	-88,2
skaitis TEU	0	504	0	0	2112	275	-87,0
Roll on/Roll of	1746,8	1664,8	1889,2	1966,1	2071,4	2000,9	-3,4
skaitis	67551	60066	74568	75379	82824	79462	-4,1
kokmateriāli	398,9	366,2	398,3	352,9	375,8	296,2	-21,2
tūkst. m³	437,5	409,3	441,4	389,4	424,1	338,5	-20,2
Kravas kopā	24375,6	21075,5	17067,1	18526,2	18766,2	19470,9	3,8

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2014.–2019.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./2017., %
Beramkravas	3356,1	3507,1	3894,1	4472,8	5226,1	5071,5	-3,0
ogles	46,9	34,5	367,1	1143,4	1321,2	1028,8	-22,1
labība un tās produkti	2538,0	2564,1	2661,9	2273,5	2781,5	2586,6	-7,0
celtniecības materiāli	481,5	545,3	458,0	583,7	711,3	920,1	29,4
koksnes šķeldas	68,8	86,7	225,4	225,2	156,4	276,0	76,5
Lejamkravas	336,5	335,8	337,6	436,2	403,4	507,4	25,8
jēlnafta	129,1	51,9	48,5	32,2	39,5	44,2	11,9
naftas produkti	155,9	221,2	239,3	347,0	294,3	392,8	33,5
Ģenerālkravas	1217,1	1249,4	919,9	1149,3	1263,5	1094,2	-13,4
konteineri	35,3	41,4	33,3	49,8	44,6	35,2	-21,1
skaitis TEU	3339	3326	2176	3671	2786	2650	-4,9
Roll on/Roll of	730,8	576,8	459,7	600,3	704,2	690,9	-1,9
skaitis	33869	31385	28333	36402	42066	45113	7,2
koksne	416,3	465,9	322,8	430,7	449,9	338,0	-24,9
tūkst. m³	463,4	509,0	357,0	503,6	457,2	380,5	-16,8
melnie metāli un tā izstrādājumi	3,8	139,0	54,4	5,0	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	4909,7	5092,4	5151,7	6058,3	6893,0	6673,1	-3,2

Satiksmes ministrijas informācija

Uzņēmuma politika – padarīt apstrādes procesus arvien efektīvākus

Apvienojot divus Zviedrijas uzņēmējiem piederējušus termināļus, Rīgas brīvdostā ir attīstījies nacionālā kapitāla uzņēmums “WT Terminal”, kurš kopš darbības sākšanas spējis jau septiņas reizes palielināt pārkrauto kravu apjomu. Turklāt uzņēmums ostas teritorijā veiksmīgi attīsta ražošanas jaudas, kā arī sadarbībā ar Latvijas inženieriem izstrādā un ievieš inovatīvas pašmāju kraušanas tehnoloģijas. Uzņēmuma veiksmīgās attīstības pamatā ir pārdomātas investīcijas ar mērķi padarīt procesus terminālī iespējami efektīvākus. Regulāri tiek ieviestas jaunas, inovatīvas tehnoloģijas un risinājumi – tas attiecas gan uz pārkraušanas procesu optimizāciju, gan uz ražošanas attīstību uzņēmumā.

“Uzņēmuma “WT Terminal” ražotnēs tiek veikta kokmateriālu kaltēšana, šķirošana un pakošana. Mūsu uzņēmumā zāģmateriāliem tiek piešķirta pievienota vērtība, kas veido aptuveni 15–20% no to cenas. Manuprāt, esam vienīgais terminālis Rīgas brīvdostas teritorijā, kas papildus kraušanai piedāvā pilnu automatizētu zāģmateriālu žāvēšanas un šķirošanas ciklu. Procesu automatizācija, ieviešot dažādas tehnoloģiskos risinājumus, ļauj mums palielināt apstrādes ātrumu, samazināt roku darbu, uzlabot uzskaiti un procesu vadību,” stāsta “WT Terminal” valdes loceklis Andis Bunkšis.

Uzņēmums var lepoties ar lielākajām žāvēšanas kalšu un šķirošanas jaudām ostas teritorijā. Jau vairākus gadus uzņēmumā darbojas šķirošanas līnija, kur kokmateriāli pēc kaltēšanas tiek šķiroti un iepakoti. Process tādējādi tiek veikts maksimāli



ātri, lai zāģmateriāli nepagūtu uzkrāt mitrumu. “WT Terminal” kokapstrādes pakalpojumus izmanto ne tikai Latvijas, bet arvien plašāk arī Baltkrievijas zāģmateriālu eksportētāji, kuriem kokmateriālu kaltes bieži vien nav pieejamas.

Savukārt beramkravu kraušanai “WT Terminal” tiek izmantots tepat Latvijā projektēts un uzbūvēts moblais beramkravu konveijers, kurš sadarbībā ar ostas speciālistiem tapis uzņēmumā “Smartteh”. Mobilais konveijers ir piemērots visdažādāko beramkravu kraušanai. Sadarbojoties abu jomu speciālistiem, no idejas līdz tās realizācijai pagājis vien pusotrs gads.

Vai “Brexit” ietekmēs biznesu?

Lielbritānija ir viens no lielākajiem Latvijas eksporta partneriem, kravas

uz Apvienotās Karalistes ostām veido nozīmīgu daļu no apgrozījuma arī Rīgas ostā. Šā gada deviņos mēnešos kravu plūsma starp Rīgu un Lielbritānijas ostām sasniedza 2,5 miljonus tonnu, kas ir vairāk nekā 10% no kravu apgrozījuma ostā. Tādēļ jo saprotamāka ir interese par norisēm, kas saistītas ar Lielbritānijas izstāšanās procesu no ES jeb tā dēvēto “Brexit”. Divas trešdaļas no kravu apjoma uz Lielbritāniju veido Latvijas kokmateriālu eksports, un ziņas par “Brexit” īpaši svarīgas ir tiem ostas uzņēmējiem, kuri nodarbojas ar kokmateriālu kravu apstrādi un pārkraušanu.

“Lielbritānija vienmēr būs spiesta iegādāties koksni ārpus valsts, jo patērē vairāk kokmateriālu, nekā spēj saražot. Piemēram, Lielbritānijā ik gadu patērē ap 10 miljoniem kubikmetru skujkoku zāģmateriālu, bet pašmāju ražotāji spēj saražot tikai

UZZIŅAI

70% no uzņēmuma “WT Terminal” kravu apgrozījuma veido kokmateriālu kravas, bet uzņēmums arvien vairāk pārkrauj arī graudus un citas beramkravas. Kopš brīža, kad pašmāju uzņēmēji 2005. gadā pārņēma ostas daļas, uzņēmumā, kurā pirms tam darbojās zviedru kompānija, ir palielinājies pārkrauto kravu apjoms no aptuveni 100 tūkstošiem tonnu līdz 700 tūkstošiem tonnu gadā. Šobrīd pēc kravu apgrozījuma “WT Terminal” jau ierindojas Rīgas brīvdostas lielāko uzņēmumu desmitniekā, bet pēc pārkrauto kokmateriālu apjoma ieņem trešo vietu starp ostas termināļiem.

trīs miljonus kubikmetru šīs koksnēs," viedokli pauž Latvijas Kokrūpniecības federācijas izpilddirektors Kristaps Klauss.

Pašreiz lielākās bažas ostas uzņēmējiem rada neskaidrība par procesiem un iespējamais haoss, kas var iestāties pirmajos mēnešos pēc Lielbritānijas izstāšanās no ES. Tā kā "Brexit" nosacījumi vēl nav skaidri nevienai pusei, arī institūcijām, kuras atbildīgas par kravu plūsmas uzraudzību un administrēšanu, nav iespējams pienācīgi sagatavoties. "Iespējamais haoss, protams, var radīt kādus īstermiņa zaudējumus. Bet domāju, ka eksportējošie uzņēmumi Latvijā noteikti jau ir veikusi virkni sagatavošanās darbu, kas tiem būtībā ir bijuši aktuāli vienmēr. Lielāka uzmanība būtu jāpievērš tieši britu partneriem, kuri allaž pieņemmuši virkni vienotā tirgus priekšrocību par pašsaprotamām," skaidro Kristaps Klauss.

Šajā kontekstā "Brexit" var ne tikai radīt zaudējumus, bet pat jaunas iespējas gan Latvijas kokrūpniekiem, gan uzņēmumiem, kas saistīti ar to produkcijas pārvadāšanu. "Darbs sarežģītos apstākļos ir mūsu uzņēmumu stiprā puse," uzsver Kokrūpniecības federācijas izpilddirektors. "Esam vairāk pieraduši strādāt sarežģītos apstākļos nekā mūsu konkurenti. Mūsu uzņēmumi ir norādījušies, iemācījušies būt dinamiski, pastāvīgi pārskatīt riskus, diversificēt eksporta tirgus un pielāgoties jebkādam pārmaiņām. Par to uzskatāmi liecina fakts, ka šīs laika posmā pēc "Brexit" balsojuma Zviedrijas kokrūpniecības piegādes uz Lielbritāniju būtiski samazinājās, bet Latvijas kokmateriālu eksports šajā laika posmā pat pieauga," turpina Kristaps Klauss.■

UZZIŅAI

Koksnēs granulu un bērza koka saplākšņa eksportā Latvija ieņem ceturto vietu pasaulē, bet skujkoku dēļu eksportā ierindojas pirmajā desmitniekā. Piegādes uz Lielbritāniju veido piekto daļu no Latvijas kokrūpniecības nozares eksporta. Savukārt Rīgas brīvostas kokmateriālu kravu portfeli šis īpatsvars ir vēl lielāks – uz Lielbritāniju dodas vairāk nekā 40% no visām Rīgas ostas mežrūpniecības kravām.



Kompānija "Strek" attīstās Krievu salā

SIA "Strek" 2019. gada vasarā pilnībā uzsāka darbību Daugavas kreisajā krastā, pamatot 1991. gadā uzbūvēto ogļu termināli Sarkandaugavā, Uriekstes ielā. Nu kompānijas jaunā adrese ir Zilā iela 23a, kas liecina par pretējo Daugavas krastu, proti, Krievu salu.

UZZIŅAI

Projekta "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra" ietvaros attīstāmā daudzfunkcionālā Krievu salas terminālā pamatinfrastruktūras izbūve noslēdzās 2015. gada 31. decembrī, kad tas arī tika nodots ekspluatācijā. Izveidotas četras dziļūdens piestātnes (15,5 m) 1180 metru kopgarumā un visa nepieciešamā pievedceļu un inženiertehniskā infrastruktūra.

2017. gada septembrī stividori sāka veidot papildu infrastruktūru – būvēt administratīvās un tehnoloģiskās ēkas, uzstādīt iekārtas ogļu izkraušanaī, smalcināšanai, transportēšanai un iekraušanai kuģos.

Krievu salā raksturīga zaļā domāšana

Runājot par beramkravu termināļu būvniecību Krievu salā, lielākās diskusijas sabiedrībā raisīja vides

jautājumi. Kā tiks nodrošināti visi kritēriji, lai neciestu apkārtnes iedzīvotāji un ogļu putekļi nepiesārņotu Daugavu? Jautājumu atrisināja Latvijā unikāla, bet pasaules ostās sen aprobēta tehnoloģija – speciāla materiāla 23 metrus augsts vēja žogs, kas aiztur vēju, neļaujot putekļiem pacelties atmosfērā. Kravas laukumus Krievu salā šāds žogs iekļauj no trim pusēm, tostarp aiztur Latvijā valdošos rietumu vējus. Ģenerāluzņēmēja ACB atbildīgais būvdarbu vadītājs Krievu salas objektā Andris Miežis skaidro: "Savā ziņā mums tas bija jauns izaicinājums, jo līdzīgi projekti Latvijā nav realizēti. Konsultējāmies ar Kanādas kolēģiem un materiāla ražotājiem, kas ir tehnoloģijas autori. Svarīgi bija pareizi aprēķināt balstu augstumu un konfigurāciju, lai tie izturētu arī lielāku vēju. Varu teikt, ka žogs pirmās vēja ugunsgrābības ir pārdzīvojis teicami. Aprēķināts, ka tas spēj izturēt vēja

▶▶▶ 48. lpp.

►►► 47. lpp.

brāzmas līdz 42 metriem sekundē. Jāpiebilst, ka Latvijā tik spēcīgs vējš novērojams reizi 50 gados.”

Kravas laukumi ir aprīkoti arī ar lietussūdeņu savākšanas un attīrīšanas iekārtām. To galvenais uzdevums ir attīrīt no ogļu piesārņojuma virszemes ūdeņus, kas rodas nokrišņu un ogļu laistīšanas rezultātā. Ogļu putekļošanās samazināšanai terminālī ir izbūvētas stacionāras laistīšanas sistēmas.

Izveidoti moderni kravas uzglabāšanas laukumi

Pēc jaunubūvētās stacijas “Krievu sala” nodošanas ekspluatācijā izzudušas problēmas ar ogļu vagonu novietošanu, kuri līdz šim tika uzkrāti stacijā “Bolderāja 2”. Kompānijā “Strek” Krievu salā darbojas vagonu izgāšanas iekārta un ir mūdienu prasībām aprīkoti kravas laukumi. “Strek” projektu vadītājs Vladimirs Makarovs skaidro: “Lai piepildītu vienu panamax tipa kuģi, mums kravas laukumos jāuzkrāj vismaz 20 vagonu sastāvi, bet lielākiem kuģiem, kas Rīgas ostā ienāk arvien biežāk, pat 25 vagonu sastāvi ar ogļēm. Tas nozīmē, ka laikus jāsaskaņo ogļu atvešanas un kuģa pienākšanas laiks, lai kuģis pietātnē uzturētos iespējami mazāk dienu. “Strek” jaunā kuģu iekraušanas mašīna stundā spēj pārkraut 2000 tonnu ogļu, kas nozīmē, ka kuģi varēsīm uzkraut pusotrā līdz divās dienās. Piebildīšu, ka iepriekš kuģu izkraušanas ilga trīs un dažkārt pat piecas dienas. Līdz ar jauno tehnoloģiju ieviešanu esam uzlabojuši ne tikai uzņēmēju, bet arī visas Rīgas brīvostas konkurētspēju Baltijas jūras austrumkrastā.”

Vagonu izkraušanā vēraņemams progress

Ogļu kraušanas tehnoloģiskais process jaunajā “Strek” terminālī pilnībā atšķiras no tā, ko ierasts redzēt pašreizējās ogļu pārkraušanas teritorijās. Te vagonu izkraušana notiek slēgti un uzstādītā vagonu apgāšanas iekārta darbojas automatizēti. Ogles no vagoniem izber pazemes tvertnēs caur sietu mehānismu, kas vienlaikus ļauj tās arī šķirot. Pēc sašķirošanas vairākās frakcijās ogles



pa simtiem metru garu konveijera līniju transportē tieši uz kuģi vai glabāšanas laukumu. Tas viss veicina terminālī piegulošo teritoriju iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanu. Saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja ietekmes uz vidi novērtējuma nosacījumiem Rīgas brīvosta uzstādījusi divas jaunas gaisa kvalitātes monitoringa stacijas, no kurām viena novietota termināļa ziemeļrietumu daļā, bet otra Rīgas iedzīvotāju tiešā tuvumā – terminālī piegulošajā Bolderājas apkaimē Lielupes ielas rajonā. Monitoringa staciju tehniskās ierīces – putekļu analizatori – spēj atdalīt putekļu frakciju PM 10 no citām putekļu daļiņām un nodrošina mērījumus par šīs frakcijas koncentrāciju gaisā. Stacijas atbilst visām Eiropas Komisijas prasībām un standartiem un darbojas tiešsaistē

UZZIŅAI

Krievu salas termināļa plānotā jauda ir 15–20 miljoni tonnu kravu gadā. Projekta kopējās izmaksas ir 151,8 miljoni eiro, no kurām attiecināmās izmaksas ir 123,24 miljoni eiro, bet Kohēzijas fonda līdzfinansējums – 75,83 miljoni eiro.

režīmā, nodrošinot nepārtrauktu mērījumu datu pārraidi.

Akmeņogles turpina uzvaras gājieni

SIA “Strek” ģenerāldirektors un valdes loceklis Mihails Gaņevs ir gandarīts par kopīgiem spēkiem veikto pārcelšanos no Pīļumuižas baseina uz Krievu salu. Pamatā to veica tikai pašu spēkiem – sākumā ar baržām pārcēla portālceltņus, tad samontēja ogļu iekraušanas līniju (ražota Latvijā), kas ir transportiera lente no vagonu apgāzēja līdz pietātnēi.

Kā vienmēr, galvenā “Strek” vērtība ir tās cilvēki, tādēļ, pārceloties uz jauno termināli, visiem kompānijā 310 strādājošajiem tika atrasts darbs arī modernizētajos apstākļos. Par to M. Gaņevs ir gandarīts visvairāk – kolektīvs ir palicis nemainīgs un visu varošs.

Leonīds Loginovs, kurš vadīja Rīgas brīvostu laikā, kad tika sākts Krievu salas termināļa būvprojekts, uzsver, ka to, ko “Strek” paveicis saviem spēkiem, var tikai salīdzināt ar augsti profesionālu kolektīvu. Savukārt VAS “Latvijas dzelzceļš” valdes loceklis Ēriks Šmuksts atzīst, ka, pateicoties regulāriem un intensīviem ogļu kravu pārvadājumiem, tiek segtas infrastruktūras izmaksas, kas būtiski nepalielinās, kamēr šāda ogļu plūsma no Kuzbasa uz Latvijas ostām saglabājas.

Ik pa brīdim medijos parādās diskusijas par to, cik ilgi pasaule vēl izmantos fosilo kurināmo, tostarp ogles. Globālās sasīšanas pretinieki akmeņogļēm labprāt pieteiktu nerimstošu karu, ja vien būtu alternatīva. Ar zaļo domāšanu apveltīti cilvēki propagandē elektromobilus, taču – ak, vai! – Eiropā vēl arvien strāva vairumā tiek ražota termoelektrocentrālēs, kuras darbina tās pašas ogles. “Pasaules ekonomikas forumā Vladivostokā Japānas premjerministrs Sindzo Abe pavēstīja, ka viņu valstī netiks slēgta neviena ar ogļēm darbināmā termoelektrostacija, jo to tehnoloģijas attiecībā pret vidi ir sasniegušas tik augstu līmeni, ka tās droši var inspicēt visas pasaules zaļie,” par ogļu lomu nākotnē ir pārliecināts M. Gaņevs. ■

Gints Šimanis

Apkopojam jūrniecības nozares 2019. gada notikumu **TOP 10**

Latvijas Jūras administrācija jau astoto gadu aicina jūrniecības nozarē strādājošos vai kā citādi ar jūrniecību saistītos interesentus piedalīties aizejošā gada jūrniecības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā, lai izveidotu nozares 2019. gada notikumu TOP 10.

Arī šogad nu jau tradicionāli veidosim divus "topus" – vienu par Latvijas, otru par pasaules svarīgākajiem jūrniecības nozares notikumiem.

2018. gadā par svarīgākajiem notikumiem Latvijā tika atzīti Kristīnes Carjovas kļūšana par Latvijas Jūras akadēmijas rektori un mājas – kuģa epopeja. Savukārt kā pasaules mēroga jūrniecības aktualitātes visbiežāk tika minēti jautājumi, kas saistīti ar autonomajiem kuģiem, kā arī jaunās EMSA izpilddirektores Majas Markovčičas Kostelacas stāšanās amatā.

Lūgums ikvienam, kurš vēlas piedalīties TOP 10 veidošanā, līdz 2020. gada 24. janvārim atsūtīt uz e-pasta adresi jurnieks@lja.lv savus ierosinājumus par svarīgākajiem jūrniecības nozares 2019. gada notikumiem gan pasaulē, gan Latvijā!





Pasaules
jūrniecības
2020. gada
tēma ir
“Ilgtspējīga
kuģošana uz
ilgtspējīgas
planētas”

Kāds kapteinis grāmatā “Dzelzs vīri, koka kuģi” saka:
“No kā ceļas visas pasaules nelaimes?
No tā, ka cilvēkam ir trūcis un trūkst mīlestības.”

**Lai 2020. gadā nevienam nepietrūkst mīlestības
pret savu tuvāko, savu valsti un mūsu kopējo planētu!**