



JŪRNIIEKS

NR. 3 (142) 2024



**JA Kuģošanas drošības
departamenta direktors
RAITIS MŪRNIIEKS:**

**“IMO auditori norādīja,
ka Latvijā valsts līmenī
nav pievērsta uzmanība
jūrniecības stratēģijas
izveidei.”**

**LJS generē
jaunas idejas**

**Apdraudētas globālās
piegādes ķēdes,
kuģošanas un
jūrnieku drošība**

**Eiropas Padome
apstiprina jūras
drošības stratēģiju**



**IMO aicina rīkoties,
lai uzlabotu jūrnieku
drošību**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2** Notikumi Latvijā. Maijs – jūnijs
- 5** Mūžībā devies Alfons Spūlis
Mūžībā devies Jānis Butnors
- 6** Informatīva tikšanās ar atpūtas kuģu kuģošanu uzraugošajām institūcijām
Latvijas Jūras administrācija īstenojusi ES Atveseļošanas fonda finansētu projektu
Ikgadējās zvejas laivu pārbaudes
- 7** Pasažieru un izbraukumu kuģi pārbaudīti pirms sezonas sākšanas
- 8** LJS ģenerē jaunas idejas un piesaista jaunus biedrus
- 12** Konkursā "Enkurs 2024" pirmās vietas ieņem Bauskas, Ventspils un Alūksnes skolēni

NUMURA TĒMA – KUĢOŠANAS DROŠĪBA UN DROŠĪBA

- 13** ANO augstākās amatpersonas mudina aizsargāt globālās piegādes ķēdes
- 14** Jūras tiesību piemērošana starptautiskās kuģošanas aizsardzībai
- 15** Pagaidām nav cerību uz kuģa "Galaxy Leader" un tā apkālpes atbrīvošanu
- 16** EMSA nosaka aģentūras stratēģiskās prioritātes
- 17** Jūras drošība: Eiropas Padome apstiprina pārskatīto ES stratēģiju un rīcības plānu
- 18** Nedrīkstam aizmirst par ģeopolitisko situāciju
- 23** Uzbrukumi Sarkanajā jūrā traucē globālo tirdzniecību
IMO aicina rīkoties, lai uzlabotu jūrnieku drošību
- 24** Par kuģošanas drošību domājot
- 25** Modrību nekad nedrīkst zaudēt
- 29** Mācības un treniņi liek pamatus drošībai
- 31** Bīstamākie kuģošanas ceļi pasaulē
- 33** Pelēkā zona apdraud drošību jūrā
- 34** Polārais kodekss: kuģošana cauri izaicinājumiem

JŪRĀ UN KRASŅĀ

- 35** Lēmuma pieņemšana ir katra jūrnieka atbildības jautājums
- 37** Strauji izplatās invazīvais jūrasgrundulis
Turcija kļuvusi par stratēģisku pieturas punktu Krievijas degvielas tranzītā uz ES
Kā zemūdens iemītnieki rada un uztver skaņu

OSTAS

- 39** Latvijas tranzīta nozarei vajadzīga jauna elpa
- 40** "Rīgas centrālais termināls" sniedz konteineru remonta pakalpojumus
Statistika
- 41** "Rīga Ropax Terminal" konkursā uzvar "Zaha Hadid Architects"
- 42** Attīstība, par stabilitāti domājot
- 44** Salacgrīvas osta jūras vēja parku gaidās
- 45** Singapūras osta aizvadījusi rekorda gadu

BRĪVBRĪDIS

- 47** No burāšanas līdz uguns dzēšanai



Žurnāls "Jūrnierks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti LVR Flote (1. vāka ilustrācija), Raita Mūrnieka, Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Ginta Ķezbera, Valtera Veita, Jāņa Dobra, Kaspars Zvejnieka, MK

, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas, Liepājas SEZ, Skultes ostas, Salacgrīvas ostas, Aizsardzības ministrijas, Jūras spēku, EP preses dienesta, Latvijas Hidroekoloģijas institūta, Singapūras ostas, BPO, IPCC "Safety4Sea", "Associated Press", ETA, BIMCO, EMSA, ICS, ICC, MSC, ATALANTA, IMO publicitātes foto, "Goa Shipyard", "Salvamento Marítimo", "Reuters", AFP, EPA, flickr foto, Snapc foto. Foto no Ģirta Fišera-Blumberga personīgā arhīva.

JA materiālus sagatavoja Sarmas Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anīta Freiberga, informācijai izmantoti RO, VO, LSEZ, SM, JS, RTU LJA, RTU LJK, ES, EP, EK, IMO, ITF, SM, RBP, ICS, BIMCO, ITF, ISWAN, WMN, Tallinas ostas, Klaipēdas ostas, Roterdamas ostas, kā arī ārzemju preses materiāli.

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.

Būt atbildīgiem ir pareizais atslēgas vārds

Vērojot saulrietu jūras krastā, domāju par to, ka nu jau vasara un atpūta uz ūdens rit pilnā sparā. Acis priecēja jahtu baltās buras uz vakara saulē vizuļojošo vilņu galotnēm. Tīrā romantika. Teju klāt būs arī Jūras svētki ar dažādām izdarībām Liepājā, Ventspilī, visos mūsu jūrmalciemos un piekrastes pilsētās, kur priecāšanās sitīs augstu vilni. Tomēr priecājoties, īpaši, ja izklaide notiek uz ūdens, vienmēr prātā jāpatur, ka modrību nedrīkst zaudēt un drošība vienmēr jāliek pirmajā vietā. Aizdomājos par šī žurnāla numura galveno tēmu – drošību – un Krasta apsardzes dienesta priekšnieka Krista Kristlība teikto, ka glābējiem saspringtākais darbs ir vasaras mēnešos, kad uz ūdeņiem jūrā notiek lielākās aktivitātes.

Vakara romantikai ar baltajām burām saulrietā pa vidu jāucās tīri praktiskas un ikdienišķas domas, ko varētu nosaukt arī par profesionālo kretinismu. Pavisam nesen bija sanākusi saruna ar pāris Jūras akadēmijas absolventiem, kuri nu jau dažu labu gadu apbružājušies praktiskajā darbā jūrā vai tepat krastā. Saruna aizsākās par žurnālā publicēto jūrniece darba tirgus tēmu un tad jau iegriezās uz Jūras administrācijas pusi, kas tomēr esot viena birokrātiska iestāde, gatavie burta kalpi, no kuriem nevarot sagaidīt nekādu pretimnākšanu. Kad pa-interesējos, kas īsti par birokrātiju ir bijusi, īsā atbilde skanēja: neko tāpat vien nevar sarunāt, viņi prasa, lai visi kursi un medicīniskās izziņas būtu nokārtotas laikā. Pārjautāju, vai, viņuprāt, tas ir kaut kas pārdabisks, ja administrācija prasa kārtību, uz ko jaunie vīrieši savās atbildēs mēģināja izlocīties, sakot, ka tomēr tā sistēma un prasības varētu būt pielaidīgākas. Pavisam droši zinu, ka Jūrniece reģistra šefs Jāzeps Spridzāns attiecībā uz prasību ievērošanu ir stingrs un nelokāms. "Jūrā ir stingri noteikumi, neviens nedrīkst dzīt jokus ar drošības lietām, jo tas var pārāk smagi atspēlēties. Jūrniece profesija ir reglamentēta, un to vajadzētu apzināties pilnīgi visiem: gan tiem, kuri vēl tikai domā, ka varētu kļūt par jūrniece, gan tiem, kuri jau apgūst šo specialitāti, gan arī tiem, kuri jūrā nostrādājuši daudzus gadus," savu viedokli neslēpj Spridzāns.

Otra lieta, kas joprojām nepazūd no dienas kārtības, ir jahtu reģistrēšanas jautājums. Daudzi šūmējas, kāpēc Latvijā nedrīkst kuģot ar Zviedrijas karogu, kāpēc par to tiek uzlikti lieli sodi un ko vispār tā administrācija iedomājas? Par šo jautājumu var izlasīt žurnāla

"Jūrniece" 2. numura ievadrakstā, kur cita starpā Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš pauž viedokli, ka daudzi jahtu īpašnieki apzināti nevēlas ievērot Latvijas normatīvo regulējumu. Tad jau labāk mēģinās pierēģistrēt jahtu Polijā, Igaunijā vai vēl kaut kur, tikai ne Latvijā, lai gan Latvijā ir noteikta kārtība un izveidota sistēma, kur, kā un par cik var oficiāli pierēģistrēt savu jahtu. Jāatzīst, ka kopumā Eiropā nav izveidota vienota sistēma, tāpēc par jahtu reģistrēšanu neviens nevar dot izsmeļošu skaidrojumu. Pēc būtības tās ir starptautiskās jūras tiesības, kas pamatā tomēr attiecas uz tirdzniecības kuģiem, tāpēc atsevišķas valstis jahtu reģistrēšanai savā teritorijā izmanto savas sistēmas, piemēram, Apvienotajā Karalistē un Zviedrijā ir ieviesta vienkāršota jahtu pierēģistrēšana saviem pilsoņiem, kas neattiecas uz citu valstu pilsoņiem. Kad Latvijā ar jahtu pierēģistrēšanu rodas problēmas, akmens atkal tiek mests Jūras administrācijas ūdeņos: liela birokrātija, dārgas izmaksas un pārāk maza izskaidrošana jahtu pirkst gribētājiem, uz ko tiem jābūt gataviem. Tā kā administrācija nevar izziņēt, kurš vēlas nopirkt jahtu, piemēram, Zviedrijā, būtu tikai loģiski, ja pats pircējs sīki un smalki noskaidrotu visas nianšes, savukārt Kuģu reģistra speciālisti viņam neliegtu savu padomu. "Ikvienam, kurš uzskata Jūras administrāciju par birokrātisku un represīvu institūciju, vēlamies atgādināt, ka mūsu visu kopīgs uzdevums ir nodrošināt kuģošanas drošību, būt atbildīgiem par savu un līdzcilvēku drošību, kā arī rīkoties saskaņā ar Latvijas valsts likumiem," saka Kuģu reģistra vadītājs Edgars Gļeņenko.

Būt atbildīgiem ir pareizais atslēgas vārds. Kāds man var aizrādīt, ka es kā Jūras administrācijas izdevuma "Jūrniece" redaktore noteikti aizstāvu administrācijas viedokli, uz ko varu skaidri atbildēt, ka žurnāla ievadrakstos vienmēr esmu izteikusi savu pārliecību un centusies sniegt objektīvu informāciju. Vērojot saulrietu jūras krastā, ieslīgu pārdomās: kāpēc tik daudzi Latvijas pilsoņi darīs visu, lai tikai nepildītu Latvijas likumus un noteikumus? Vai tiešām mūsu valsts, karogs un valoda nav mūsu svētums un lepnums? Vai to turēt godā nav mūsu katra atbildība? Bet baltās buras uz vakara saulē vizuļojošo vilņu galotnēm, protams, izskatās ļoti skaisti, un vēl brīnīšķīgāk, ja jahtas kuģo ar Latvijas karogu.

*Priecīgus Jūras svētkus vēlot,
Anita Freiberga, žurnāla redaktore*

Notikumi Latvijā.

Maijs – jūnijs

“Hercogs Jēkabs” uzsācis 19. sezonu

11. maijā Ventspils brīvdostas pārvaldes ekskursiju kuģītis “Hercogs Jēkabs” uzsāka 2024. gada sezonu,



kas, kā jau katru gadu, 45 minūšu ilgajā braucienā piedāvās iespēju iepazīt Ventspili no cita skatpunkta, aplūkojot jūras vārtus, vecpilsētu, Ventas upes grīvu un Ventspils brīvdostas industriālo teritoriju. Ekskursiju kuģītis “Hercogs Jēkabs” ir viens no pazīstamākajiem Ventspils pilsētas tūrisma un atpūtas objektiem un kursē kopš 1995. gada.

Ekonomikas ministrs Viktors Valainis apmeklē Liepāju

17. maijā vienas dienas darba vizītē Liepāju apmeklēja ekonomikas ministrs Viktors Valainis. Darba vizītes laikā ekonomikas ministrs iepazinās ar Liepājas apstrādes rūpniecības uzņēmumiem, industriālajiem parkiem, ūdens eksporta termināli un attīstības projektiem enerģētikas jomā. Ministrs uzsvēra, ka tieši enerģētikas nozares projekti varētu



nodrošināt straujāku valsts ekonomisko attīstību, kas balstīta modernās tehnoloģijās, un Liepājai ir skaidrs redzējums, kā attīstīt gan atkrastes vēja enerģijas bāzi, gan kā soli pa solim virzīties, lai ražotu ūdeņradi un ar ūdeņradi darbināmas lidmašīnas. “Liepāja jau ir soli priekšā un mērķtiecīgi virzās uz to, lai sasniegtu valsts izvirzītos mērķus ekonomikas attīstības jomā, desmit gadu laikā dubultojot ekonomiku, veidojot jaunu pieeju enerģētikas nozarei, attīstot atkrastes vēja parkus un ūdeņraža ražošanu, veicinot produktivitāti un ražošanu ar augstu pievienoto vērtību,” atzina ekonomikas ministrs Viktors Valainis.

Kazahstāna ieinteresēta kravu transportā caur Latvijas ostām

Šā gada 15. un 16. maijā darba vizītē Latvijā uzturējās Kazahstānas delegācija, kuras sastāvā bija Kazahstānas ārlietu ministra vietnieks, Latvijas – Kazahstānas starpvaldību komisijas līdzpriekšsēdētājs Romans Vasiļenko, Kazahstānas transporta ministrs Marats Karabajevs un uzņēmēju pārstāvji. Latvijas Ārlietu ministrijā valsts sekretārs Andris Pelšs uzsvēra aktīvo dialogu starp Latviju un Kazahstānu. Vizītes ietvaros notika Latvijas – Kazahstānas starpvaldību komisijas sanāksme, kuru no Latvijas puses vadīja labklājības ministrs Uldis Augulis un no Kazahstānas puses Romans Vasiļenko.

Tikšanās laikā notika sarunas par to, kā turpināt attīstīt divpusējo ekonomisko un starpnozaru sadarbību, īpaši tirdzniecības jomā, turpinot ciešu sadarbību sankciju jautājumos, lai nepieļautu to apiešanu. Sarunu partneri apsprieda ES un Centrālāzijas reģionālo sadarbību, Krievijas izvērsto karu pret Ukrainu, kā arī uzsvēra, ka jāturpina darbs līgumtiesiskās bāzes pilnveidošanā un paplašināšanā.



Vizītes gaitā Kazahstānas transporta ministrs Marats Karabajevs un plašā uzņēmēju delegācija viesojās Rīgas brīvdostā, kur viesi iepazīnās ar Rīgas brīvdostas biznesa iespējām. Rīgas brīvdostas konferenču zālē notika diskusija, kurā piedalījās arī Ventspils brīvdostas un Liepājas SEZ pārstāvji, lai pārrunātu vairākus problēmjautājumus, kuru atrisināšana atvieglos Kazahstānas kravu eksportu caur Latvijas teritoriju.

Latvijas komanda piedalās kiberaizsardzības mācībās “Locked Shields”

Kiberaizsardzības mācības “Locked Shields” ir vienas no lielākajām un sarežģītākajām starptautiskajām aktīvās kiberaizsardzības mācībām, un šogad tajās piedalījās vairāk nekā 40 valstu pārstāvji un 3000 ekspertu no visas pasaules. Lai stiprinātu starptautisko sadarbību un pieredzes apmaiņu, mācību organizatori aicināja veidot divu vai vairāku valstu apvienotās komandas, tādējādi kopumā startēja 18 komandas. Latvija mācībās piedalījās kopā ar NATO Komunikācijas un informācijas aģentūru, veidojot vairāk nekā 220 cilvēku lielu ekspertu komandu, no kuriem aptuveni 200 bija Latvijas pārstāvji. Pasaulē nav nevienu citu kibernācību, kas piedāvātu starptautiskām kiberaizsardzības komandām (*Blue Teams*) tik sarežģītu un reālu scenāriju, kurā darboties. Organizatori bija izveidojuši aptuveni 6000 virtuālu sistēmu, kas pakļautas vairāk nekā 8000 uzbrukumiem.



Lai vingrinājumā gūtu panākumus, *Blue Teams* dalībniekiem bija jāaizstāv savas IT sistēmas no pretinieku (sarkano komandu) ierosinātajiem postošajiem kibernetiskajiem uzbrukumiem un laikus jāpieņem kritiski svarīgi lēmumi ne tikai taktiskā, bet arī stratēģiskā līmenī.

Vienīgā osta, kur arī šogad plīvos Zilais karogs, ir Liepājas SEZ Jahtu osta

Lai iegūtu Zilo karogu, pretendentiem ik gadu ir jānodrošina atbilstība stingriem programmas kritērijiem. Peldvietām ir jāatbilst 33 kritērijiem, savukārt jahtu ostām – 38 kritērijiem.



Kritēriju ieviešana nodrošina pilnvērtīgu metodoloģiju peldvietu un piekrastes apsaimniekošanai, kurā ņemti vērā vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības faktori un pievērsta liela uzmanība vides kvalitātes uzturēšanai un bioloģiskās daudzveidības aizsargāšanai, tādējādi garantējot drošu atpūtu tīrā vidē. Iesaistoties kampaņā, pašvaldības aņemtas īstenot arī plašākas vides informācijas un izglītības iniciatīvas. Pieteikumi Zilā karoga saņemšanai tiek vērtēti gan nacionālā, gan starptautiskā līmenī.

Kopumā Zilo karogu 2024. gada sezonā saņēmušas 12 peldvietas, no kurām trīs atrodas Liepājā, un Liepājas SEZ Jahtu osta.

“Open Spirit 2024” organizē Igaunijas Jūras spēki

No 15. līdz 26. aprīlim Jūras spēki piedalījās starptautiskajās militārajās

mācībās “Open Spirit 2024”, kas norisinājās Igaunijas teritoriālajā jūrā un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. “Open Spirit” ir ikgadējas starptautiskās militārās mācības, kas rotācijas kārtībā notiek kādā no Baltijas valstīm, un 2023. gadā tās organizēja Latvijas Jūras spēki. “Open Spirit 2024” mērķis bija attīrīt Baltijas jūras kuģošanas ceļus un zvejas rajonus no sprādzienbīstamajiem objektiem, kas palikuši no iepriekšējiem pasaules kariem, kā arī pilnīgot mācību dalībnieku zināšanas un iemaņas sprādzienbīstamu priekšmetu meklēšanā. Kopumā mācībās piedalījās 14 kuģi, 11 ūdenslidēju komandas un zemūdens dronu apkalpes, kā arī vairāk nekā 700 karavīru no 16 valstīm, tostarp Somijas un Zviedrijas, kuras šogad mācībās piedalījās jau kā alianses dalībvalstis. Latvijas Jūras spēki mācībās piedalījās ar štāba un apgādes kuģi A-53 “Virsaitis”, uz kura atradās Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) štābs, un Mīnu kuģu eskadras ūdenslidējiem.

Jūras spēki Kara muzejam dāvina patruļkuģi KA-01 “Kristaps”

29. maijā Latvijas Kara muzejs aicināja uz vēstures ekspozīcijas “Liepājas krasta artilērijas baterija Nr. 2” sezonas atklāšanu. Artilērijas baterija, kas no daudzajiem Karostas objektiem tiek uzskatīta par noslēpumaizinošu vietu Liepājā, nu jau trešo sezonu ir pieejama ikvienam interesentam. Krasta artilērijas baterijas Nr. 2 būvju kopums pilnībā saglabājis savu vēsturisko šarmu un arhitektonisko apjomu. Tūrisma sezonu



sākot, Latvijas Kara muzejs no Jūras spēkiem ir saņēmis vērtīgu dāvinājumu – 16 metrus garo patruļkuģi KA-01 “Kristaps”. Nupat ir beigušies kuģa labiekārtošanas darbi, un no 29. maija šis iespaidīgais eksponāts ir pieejams Liepājas krasta artilērijas baterijas Nr. 2 apmeklētāju apskatei.

Sāks būvēt jaunu tiltu Salacgrīvā

Noslēgts un stājies spēkā līgums ar pilnsabiedrību “NB & Tilts” par jauna tilta pār Salacu būvi Salacgrīvā, Tallinas šosejas (A1) 91,1. kilometrā. PS “NB & Tilts” piedāvājums bija ar zemāko cenu – 14 971 552,94 eiro (bez PVN), PS veido uzņēmumi SIA “Nordes būve” un SIA “Tilts”.



Esošo tilta pilnībā nojauks un tā vietā uzbūvēs jaunu četru laidumu tēraudbetona siju tiltu ar jauniem balstiem. Būvdarbi jāpabeidz 2025. gada rudenī. Lai būvdarbu laikā nodrošinātu satiksmi pār Salacu, tiks uzbūvēts pagaidu tilts.

Notikusi Eiropas valstu jūras spēku komandieru konference

8. un 9. maijā Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polencs piedalījās ikgadējā Eiropas valstu



jūras spēku komandieru konferencē (CHENS – *Chiefs of European Navies*), kuru rotācijas kārtībā organizē kāda no Eiropas valstīm, kas ir NATO vai Eiropas Savienības dalībvalsts,

►►► 4. lpp.

▶▶▶ 3. lpp.

un šogad to organizēja Slovēnijas Jūras spēki. Sanāksmes mērķis ir apspriest svarīgus jūras drošības jautājumus, vienlaikus piedāvājot iespēju apmainīties ar jaunām idejām un personīgo pieredzi. Šogad lielākā uzmanība tika pievērsta jautājumam par kibernetizācijas ietekmi uz jūras vidi un ar tā novēršanu saistītajiem izaicinājumiem. 2025. gadā CHENS notiks Rīgā, un to organizēs Latvijas Jūras spēki.

Ventspilnieki skrienas ar prāmi

31. maijā, atzīmējot Ventspils brīvostas pievedceļu atjaunošanas projektu noslēgumu, pa Ventspils brīvostas atjaunotajām ielām, veloceliņiem un molu pirmo reizi notika skrējiens "Skrienies ar prāmi!".



Izaicinājumam mēģināt līdz Dienvidu mola galam tikt ātrāk par prāmi "Stena Baltica" bija pieteikušies 125 dalībnieki.

Ventspilī viesojās Kazahstānas Republikas vēstnieks

30. maijā savā pirmajā vizītē Ventspilī ieradās Kazahstānas Republikas vēstnieks Latvijas Republikā Daurens Karipovs. Vēstnieks tikās ar Ventspils valstspilsētas domes priekšsēdētāju Jāni Vītolu un Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieku Igoru Udovu un vēlēja daudz atzinību vārdus



pilsētas un brīvostas pārvaldes paveiktajam pilsētas infrastruktūras atbilstībā. Kazahstāna šobrīd ir viens no galvenajiem Ventspils ostas uzņēmumu sadarbības partneriem. Vizītes laikā vēstnieks apmeklēja arī ostas termināli "Ventspils Grain Terminal", komunālo automašīnu ražošanas uzņēmumu "Bucher Municipal", kā arī apskatīja Piejūras brīvdabas muzeju.

Rīgā atklāj burāšanas sezonu

Ar krāšņu Rīgas sezonas atklāšanas regati, piedaloties 80 dalībniekiem no Latvijas jahtklubiem, Rīgas ostā tika atklāta Rīgas burāšanas sezona. Atklāšanas regate tiek rīkota jau



trešo gadu pēc kārtas, turpinot labi iesāktu tradīciju pēc garās ziemas pulcēt burāšanas aktivistus, lai kopīgā svētku sacensībā atsāktu sezonas ūdenssporta aktivitātes. "Ar katru gadu palielinās interese par burāšanas sportu. Jahtu kļūst vairāk, un ir prieks par katru, kurš gatavs doties pretī sapnim par burāšanu un, iespējams, pat savu jahtu. Rīga tam ir ļoti piemērota," uzskata Rīgas sporta burāšanas centra valdes locekle Kristīne Štāla-Bula.

"VIA Latvia" piedalās izstādē Roterдамā

No 21. līdz 23. maijam Roterдамā norisinājās izstāde "Breakbulk Europe 2024", kur "VIA Latvia" stendā strādāja Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta, Liepājas SEZ, "Latvijas dzelzceļš" un citi nozares uzņēmēji.

Izstādē tradicionāli piedalās ap 11 000 nozares galveno dalībnieku, tā ir nozīmīgs notikums starptautiskajā kravu pārvadājumu industrijā, kas pulcē ražotājus, piegādātājus, pakalpojumu sniedzējus un nozares ekspertus no visas pasaules. Latvijas transporta nozare, piedaloties izstādē, izmanto iespēju iepazīties



un nodibināt kontaktus ar potenciālajiem partneriem, stiprina jau esošās partnerattiecības. Viesojoties "VIA Latvia" stendā, atbalstu transporta un loģistikas nozarei pāuda arī Latvijas vēstniece Nīderlandē Solvita Āboltiņa.

"Stena Line Latvija" testē jaunu mākslīgā intelekta sistēmu

Prāmju operators "Stena Line Latvija" testē jaunu mākslīgā intelekta ceļojumu optimizācijas sistēmu maršrutā starp Liepāju un Trāvēminde ostu Vācijā.

Izmantojot mākslīgo intelektu, plāno ievērojami samazināt degvielas patēriņu. Paredzēts, ka uzņēmuma jaunā ceļojumu optimizācijas sistēma palīdzēs efektīvāk optimizēt prāmja funkcijas, rezultātā samazinot degvielas patēriņu līdz 5% apmērā.

Mākslīgais intelekts palīdz optimizēt kuģa ekspluatāciju, jo precīzi analizē dažādus kuģa pārvietošanas ietekmējošus faktorus, piemēram, vēju, viļņu augstumu un ūdens dziļumu reisa laikā, tādējādi nodrošinot pareizu un energoefektīvu jaudas izvadi, norāda "Stena Line". Kā skaidro uzņēmumā, šos datus apkopo reāllaikā un apstrādā ar mākslīgā intelekta algoritmu palīdzību, tādējādi samazinot degvielas patēriņu un uzlabojot darbības stratēģijas īstenošanu. ■



Mūžībā devies Alfons Spūlis

Mūžībā devies Alfons Spūlis, pensionēts ilggadējs Latvijas Jūras administrācijas kuģu kontroles inspektors.

A.Spūlis dzimis 1938. gada 14. aprīlī Preiļu novada Varkavā, 1959. gadā beidzis Ribinskas upju kuģniecības skolu. Vairāk nekā 30 gadus strādājis par upju kuģu mehāniķi, kuģu vadītāju, kuģu kapteini.



sastāvā un izveidota atsevišķa Kuģošanas drošības inspekcija. Sākām braukāt un izvērtēt zvejas floti, īpašniekiem naudas nebija, tādēļ mēģināja neko nedarīt, bet inspektoriem "sakārt makaronus". Cīņa ar kuģu kapteiņiem neredzi bija smaga – kaut vai par glābšanas plostinām.

Plostināš nepareizi piesiets, bet kapteinis met ar roku – tas taču sākums! Bet, ja notiek nelaime, plostināš neuzpeldēs vai neatvērsies! Inspekciju laikā vienmēr ir jāizvērtē, kas ir būtiski, kas apdraud kuģa un cilvēku drošību. Izpratne jau rodas tikai līdz ar pieredzi. Skaidrs, ka inspektors uz kuģa nav tas cilvēks, kuru sevišķi gaida. Ir jābūt ļoti tolerantam un zinošam. Atklājot trūkumus, ir jābūt paskaidrot, kāpēc ir būtiski tos novērst, bet tas jā dara mierīgi un korekti. Gadās, ka kapteinis vai vecākais mehāniķis nezina, kā problēmu atrisināt. Inspektora prestižs



celsies, ja spēsi dot vērtīgus padomus, taču to nekad nedrīkst darīt tā, lai kapteinis vai kuģa īpašnieks justu attieksmi, kas saka – es, inspektors, te esmu galvenais, bet tu neesi nekas! Tikai zinošs un tolerants inspektors var iemantot kuģinieku cieņu. Es to zinu, pa 23 gadiem, kuģus kontrolējot, esmu apēdis suni ar visu asti!"■

Alfons Spūlis no 1992. gada strādāja par Latvijas Kuģu reģistra Tehniskās inspekcijas inspektoru, Latvijas Jūras administrācijas Kuģu tehniskās inspekcijas vecāko inspektoru, Kuģošanas drošības departamenta vecāko inspektoru. Pensionējās 2014. gadā.

2015. gadā intervijā žurnālam "Jūrnieks" Alfons stāstīja par savām inspektora darba gaitām un gūtajām atziņām:

"Izveidojot Latvijas Jūras administrāciju, Kuģu reģistrs tika iekļauts tās

Mūžībā devies Jānis Butnors

Mūžībā devies Jānis Butnors, kuģu mehāniķis, zivsaimniecības un jūrniecības darbinieks, ekonomists, bijušais Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors.



Jānis Butnors dzimis 1945. gada 3. novembrī Madonas rajona Cesvainē. Mācījies Liepājas jūrskolā, beidzis Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu, Latvijas Universitātes Ekonomikas fakultāti, ieguvis maģistra grādu Starptautisko attiecību institūtā.

No 1968. līdz 1992. gadam J. Butnors strādāja zvejnieku kolhozā "Zvejnieks" par kuģu mehāniķi, arī kuģu mehāniķu komandās Marokā, Angolā, Argentīnā, Kolumbijā. No 1992. līdz 1994. gadam SIA "Silar" galvenais inženieris, bet no 1994. līdz 1997. gadam Satiksmes ministrijas Stratēģiskās plānošanas nodaļas vadītājs, pēc tam Jūrniecības departamenta direktors.

No 1997. līdz 1999. gadam J. Butnors ir Rīgas ostas pārvaldes pārstāvniecības vadītājs Brēmenē, Vācijā. Pēc atgriešanās Latvijā strādā Mangaļu kuģu remonta rūpnīcā par

termināla menedžeri. No 2002. gada līdz aiziešanai pensijā AS "Rīgas jūras līnija" padomes loceklis, valdes priekšsēdētājs.■



Informatīva tikšanās ar atpūtas kuģu kuģošanu uzraugošajām institūcijām

23. maijā Latvijas Jūras administrācijā bija organizēta informatīva tikšanās ar NBS Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta un Patruļkuģu eskadras, Valsts robežsardzes, Valsts policijas un Rīgas pilsētas pašvaldības policijas pārstāvjiem.

Ja speciālisti iepazīstināja atpūtas kuģu kuģošanas drošību uzraugošo struktūru darbiniekus ar atpūtas kuģu reģistrācijas kārtību, īpaši reģistrāciju kuģiem, ar ko tiek veikta komerciāla pasažieru pārvadāšana, kā arī tika pārrunāts, kādi dokumenti nepieciešami kuģiem un to vadītājiem.

Komerčiālus pasažieru pārvadājumus drīkst veikt tikai ar peldlīdzekļiem, kas reģistrēti Latvijas Kuģu reģistrā (KR), nevis CSDD reģistrā, jo KR reģistrētie kuģi tiek uzraudzīti un regulāri pārbaudīti to atbilstība kuģošanas drošības prasībām. KR izsniegtajā reģistrācijas apliecībā jābūt atzīmei "paredzēts izmantošanai komercdarbībai", kā arī jābūt atpūtas kuģa kuģošanas spējas apliecībai ar derīgu atzīmi par veikto kuģa apskati.

Sanāksmes dalībnieki atzina, ka joprojām problēmas sagādā jahtu īpašnieki, kuri iegādājas jahtas ārzemēs, visbiežāk Zviedrijā, un paceļ uz savas jahtas iegādes valsts karogu, lai demonstrētu jahtas piederību konkrētai valstij. Šāda karoga lietošana ir pretlikumīga, ja peldlīdzeklis nav reģistrēts karoga valsts reģistrā. Neregistrēta kuģošanas līdzekļa izmantošana ūdens satiksmē, neatkarīgi no tā, kuras valsts piederības pazīmes tas izmanto, ir aizliegta.■

Latvijas Jūras administrācija īstenojusi ES Atveseļošanas fonda finansētu projektu



No 2023. gada oktobra līdz 2024. gada martam Latvijas Jūras administrācija īstenojusi Eiropas Savienības Atveseļošanas fonda (*Recovery and Resilience Facility*) līdzfinansēto projektu "Ziņošanas sistēmas pilnveidošana par kuģu radītajiem atkritumiem Starptautiskajā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmā". Projekta mērķis bija izstrādāt un ieviest nepieciešamos valsts informācijas sistēmas "Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas

sistēma" (SKLOIS) papildinājumus, lai nodrošinātu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu prasību praktisku izpildi un informācijas tehnoloģiju atbalstu attiecībā uz elektronisku ziņošanu par kuģu radītajiem atkritumiem un to uzskaiti dalībvalstu informācijas sistēmās.

Projekta kopējās izmaksas – 142 780 eiro, Atveseļošanas fonda finansējums – 118 000 eiro un valsts budžeta finansējums – 24 780 eiro.■

Ikgadējās zvejas laivu pārbaudes

Šogad agrāk nekā citus gadus – jau aprīļa beigās – tika uzsāktas ikgadējās jūras zvejas laivu pārbaudes, kas turpināsies arī maijā, jūnijā un jūlijā. Latvijas Jūras administrācijas kuģu kontroles inspektori visā piekrastē pārbauda laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā.

Pārbaucē laikā galvenā uzmanība tiek pievērsta drošības aprīkojumam – glābšanas vestēm, glābšanas riņķiem, aprīkojumam, ar ko iespējams padot trauksmes signālu, ugunsdzēsamajiem aparātiem.



Pārbaudīti tiek arī laivu korpusi, bet motorlaivām – kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi.

Līdz 1. jūnijam bija pārbaudītas 110 zvejas laivas, kas ir vairāk nekā puse no šogad plānotā skaita.■



Pasažieru un izbraukumu kuģi pārbaudīti pirms sezonas sākšanas

Latvijas Jūras administrācijas kuģu kontroles inspektori šogad kā ikkatru gadu pirms sezonas sākšanas veica izbraukumu un atpūtas kuģu, ar kuriem tiek veikti pasažieru komercpārvadājumi, pārbaudes.

Pārbaudēs inspektori kontrolē kuģu korpusu un dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, kā arī aprīkojumu, tai skaitā sakaru un navigācijas līdzekļus, ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat tiek pārbaudīta kuģu apkalpju kvalifikācija.

Ja kuģiem konstatēti trūkumi, pārbaudes tiek veiktas atkārtoti. Pēc trūkumu novēršanas, ja kuģis atzīts par drošu, tas var sākt pasažieru pārvadājumus.

24. aprīlī JA notika sanāksme par pasažieru pārvadāšanas drošību Rīgas pašvaldības ūdeņos. Ar Rīgas pašvaldības ūdeņos strādājošo pasažieru kuģu īpašniekiem tikās JA, Rīgas domes, Rīgas pašvaldības policijas, Rīgas brīvdabas, Rīgas ostas policijas un MRCC pārstāvji.

Tikšanās gaitā tika pārrunāti ar kuģu sagatavošanu sezonai saistīti jautājumi, izvērtēta iepriekšējā pasažieru pārvadāšanas sezona un sniegta informācija par normatīvajiem aktiem, kas saistīti ar kuģošanas drošību. Tāpat kopīgi tika izvērtēti iespējamie riski, kas var apdraudēt kuģošanu.



JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs uzsvēra, ka iepriekšējā sezona aizvadīta bez nopietniem negadījumiem, un pateicās par to kuģu īpašniekiem. Viena no nopietnākajām problēmām ir nelegālie pārvadātāji, kuri mēģina veikt komercpārvadājumus ar neregistrētiem vai CSDD reģistrētiem peldlīdzekļiem. Komerciālos pasažieru pārvadājumus drīkst veikt tikai ar Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem, jo tikai tiem regulāri tiek veiktas drošības pārbaudes.

Viena no problēmām, par ko tiek saņemtas sūdzības, ir pasažieru un izbraukumu kuģu dzinēju dūmošana. Šis ir jautājums, ko vajadzētu kontrolēt Rīgas domes dienestiem kopā ar vides kontroles iestādēm.

Kuģu īpašniekus satrauc bezatbildīgi ūdensmotociklu un kuteru vadītāji, kuri, pārsniedzot atļauto kuģošanas ātrumu, rada spēcīgu viļņošanos.



Pašvaldības policijas pārstāvji taisnojās, ka nav ne aprīkojuma, ne cilvēku, lai veiktu nepieciešamo uzraudzību.

Arī ar "Rail Baltica" saistītie būvdarbi kuģu īpašniekiem rada ne vienu vien jautājumu, proti, vai nesamazināsies tiltu augstums, kas notiks ar pilsētas kanālu, kurā jau tagad vairākās vietās konstatējamas dziļuma izmaiņas?

Atsevišķs jautājums bija par kuģu apkalpes dokumentiem – vai nav iespējams ikdienā izmantot kopijas, jo oriģināls var tikt bojāts. Taču pagaidām policijai nav pieejama datu bāze, kurā varētu pārbaudīt dokumentus, lai izvairītos no viltojumiem. Sanāksmē tika runāts arī par cilvēku ar īpašām vajadzībām iespējām nokļūt uz kuģa un par viņu drošību ekstremālās situācijās, jo šādu pasažieru kļūst arvien vairāk, īpaši tūristu vidū. ■

LJS ģenerē jaunas idejas un piesaista jaunus biedrus

2024. gada. 9. maijā notika Latvijas Jurniecības savienības (LJS) gadskārtējā pilnsapulce, uz kuru pulcējās biedrības fiziskie un juridiskie biedri, lai atskatītos uz paveikto un iezīmētu nākamā darba cēliena plānu. Tā kā kopš pēdējām LJS valdes vēlēšanām bija pagājuši divi gadi, kā noteikts statūtos, notika jaunas valdes vēlēšanas. LJS biedri darbu valdē turpmākajos divos gados uzticēja Lienītei Ragžei, Anitai Freibergai, Jānim Krastiņam, Uldim Ozolam, Kristapam Lūkinam un Edijam Štālam, bet par valdes priekšsēdētāju ievēlēja Robertu Gailīti. Līdzšinējais valdes loceklis Antons Vjaters, kurš ilgu laiku ir bijis arī LJS valdes priekšsēdētājs, savu kandidatūru jaunajam valdes sastāvam vairs neizvirzīja, tāpēc Jurniecības savienība viņam no sirds pateicās par ilggadēju un nenogurstošu darbu LJS vadīšanā un Latvijas jurniecības nozares popularizēšanā.

Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu par ieguldījumu jurniecības nozares attīstībā pasniedza Salacgrīvas ostas pārvaldniekam Ivo Īstenajam, kurš ostu sekmīgi vada jau vairāk nekā 30 gadus. Savukārt LJS Atzinības rakstu pasniedza kapteinim Imantam Nartišam, kurš ne tikai profesionāli veic savus tiešos darba pienākumus, bet ir arī aktīvs jurniecības nozares popularizētājs, jo īpaši lielu vērību veltot darbam ar jauno paaudzi. Tāpat arī LJS Atzinības rakstu šogad saņēma Uldis Zvans par aktīvu iesaistīšanos jurniecības savienības darbā.

Latvijas Jurniecības savienībai 35

2024. gadā LJS atskatās uz 35 darbības gadiem. Kā teica LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis, tad noteikti pozitīvais ir tas, ka Jurniecības savienība turpina pastāvēt un darboties, neskatoties uz to, ka tās ieceres, ar kurām LJS biedri pirms 35 gadiem nāca kopā un dibināja savienību, iespējams, vairs nav aktuālas, jo jurniecības institucionālais ietvars ir izveidots un institūciju atbildības jomas par nozari ir sadalītas. "Bet kā pirms 35 gadiem, tā joprojām aktuāls ir jautājums par Latvijas jurniecības politiku. It kā vienkāršs jautājums, bet izpratne gandrīz katram sava, tāpēc vienas atbildes nav. Vai

Latvijā ir jurniecības politika? Kāda ir Latvijas jurniecības politika? Kam jāveido Latvijas jurniecības politika? Latvijas jurniecības politika savā ziņā ir jurniecības nozares mīts, un Satiksmes ministrijas viedoklis par to pilnībā atšķiras no Jurniecības savienības vecāko biedru domām. Bet jurniecības politikas apzināšanās Latvijas sabiedrībā, pašas politikas definēšana ir svarīgs zobratīgs jurniecības nozares attīstībā," sacīja Roberts Gailītis.

Pašlaik LJS ir 94 biedri, no kuriem 82 ir fiziskie biedri un 12 juridiskie biedri. Kā savā uzrunā uzsvēra

Roberts Gailītis, pozitīvi ir tas, ka izdodas noturēt stabilu biedru skaitu, kas gan nav statisks lielums, jo vecākie biedri kļūst mazāk aktīvi, bet viņu vietā nāk jauni cilvēki, kuri vēlas piederēt šai organizācijai. Kopš iepriekšējās pilnsapulces klāt nākuši 11 jauni biedri, no tiem seši ir juridiskie biedri. "Mūsu juridiskie biedri ir visas lielo ostu pārvaldes un Salacgrīvas ostas pārvalde, visas jurniecības mācību iestādes – RTU Jūras akadēmija, RTU Liepājas Jurniecības koledža un "Novikontas" Jūras koledža, kā arī jurniecības nozares kompānijas, un tieši juridisko biedru daļība LJS apliecina, ka esam bijuši gana veiksmīgi savā darbībā un stratēģijā, lai viņi vēlētos sevi asociēt ar šo organizāciju," sacīja Gailītis. "Runājot par aizvadīto gadu, viens no nelieliem, bet svarīgiem soļiem organizācijas identitātes nostiprināšanā bija Latvijas Jurniecības savienības darbības stratēģijas izstrāde, un izstrādes gaitā tika gūts apliecinājums, ka Jurniecības savienība joprojām ir vajadzīga nozarei. Stratēģija noteikti nav dokuments, kas tiek cilāts diendienā, bet tā nepieciešama, lai laiku pa laikam tajā ieskatītos un gūtu pārliecību, ka darbības virziens ir pareizs. Arī seminārā, kurā tika prezentēta Jurniecības savienības stratēģija un diskutēts par nevalstisko organizāciju lomu jurniecības nozarē, tika gūts apstiprinājums gan no jurniecības



Roberts Gailītis.

organizāciju pārstāvju, gan biedru puses, ka Jūrniecības savienības galvenā loma ir nozares aktivitāšu koordinēšanā.

Ar gandarījumu var teikt, ka esam bijuši gana aktīvi un pamanāmi, kas ļāvis mūsu projektu īstenošanai piesaistīt lielāku finansējumu. Esam turpinājuši iesāktās tradīcijas: atbalstījuši audžubērnu ģimenes, piedalījušies konkursa "Enkurs" rīkošanā, ar prieku uz kuģīša "Vecrīga" kopā svinējuši Jūras svētkus, bijuši kopā gan Ainažos jūrnieku salidojumā, gan piemiņas pasākumā komandkapteiņa Hugo Legzdīņa atdusas vietā Lēdurgas kapos. Jauna aktivitāte bija iesaistīšanās izstādes "Mans kompass rāda uz jūru" organizēšanā RTU zinātkāres centrā "Futurimo Rīga", kur visas šīs vasaras garumā bērni un jaunieši varēs iepazīties ar to, kas tā jūrniecība tāda ir. Tāpat darbojamies, lai piesaistītu Eiropas finansējumu pētījumam par cilvēku resursu apzināšanu jūrniecības nozarē, ko varētu realizēt kopā ar Nīderlandes pusi.

Lai varētu uzņemties šādu lomu, Jūrniecības savienības galvenais resurss ir un būs aktīvi biedri, kuri ir spējīgi gan iesaistīties un atbalstīt, gan palīdzēt organizēt, gan īstenot dažādas aktivitātes. Jūrniecības savienībai jābūt kā ekosistēmai, kurā tiek īstenotas uz nozares attīstību un popularizēšanu vērstas idejas un aktivitātes, ko ģenerējuši aktīvie biedri. Tai jābūt kā ekosistēmai, kura sniedz atbalstu biedriem un piedāvā dažādas iespējas un informāciju, tādējādi veicinot biedru aktivitāti."



Jānis Krastiņš un Edgars Sūna (1. rindā) un Andris Jurdžs (2. rindā).



Uldis Hmielēvskis un Jānis Džeriņš.



Ainārs Austrums (pa labi).



Ivo Īstenais (1. rindā no labās), Gints Šīmanis un Kristis Kristlībs; Kristaps Lūkins (2. rindā no labās) un Imants Nartišs.

Satiksmes ministrija strādā pie nozares ilgtspējīgas attīstības dokumenta

SM Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma sapulces dalībniekus informēja, ka ministrija aktīvi strādā pie nozares politikas izstrādes, kur ietilpst arī jūrniecības nozares attīstības plānošana. "Politikas plānošanas dokuments būs pamats nozares ilgtspējīgas pārvaldības koncepcijas izstrādei," teica Laima Rituma. Tāpat viņa pateicās visām institūcijām, kas bija iesaistītas aprīlī notikušajā IMO auditā. "Paldies ostu pārvaldēm, Jūras administrācijai, Krasta apsardzes dienestam, Valsts vides dienestam, arī Ieņēmumu dienestam par profesionālu un atbildīgu attieksmi. Auditā lielākā vērība tika pievērsta tam, kā dalībvalstis, šajā gadījumā Latvija, ievieš tādu konvenciju kā MARPOL, SOLAS, STCW un vēl citu prasības, un var teikt, ka audita rezultāti ir labi.

Ikdienā liela uzmanība tiek pievērsta Eiropas Savienības tiesību aktu izpildei, īpašu vērību veltot vides un kuģošanas drošības jautājumiem. ES tiek strādāts pie grozījumiem Kuģošanas drošības direktīvā, kas drīzumā jau tiks publicēta un būs jāievieš nacionālā līmenī, tāpēc paldies arī Jūrniecības savienībai, kas izteica savu viedokli saistībā ar šiem grozījumiem.

►►► 9. lpp.

Attiecībā uz STCW konvencijas grozījumiem IMO komiteja vienojās par divdesmit divām specifiskām normām, kas būtu pakļaujamās grozījumiem. Tas attiecas, piemēram, uz digitalizāciju, kiberneti, kā arī citiem svarīgiem punktiem, ko paredzēts izstrādāt līdz 2027. gadam, kad tos vajadzētu arī pieņemt, tāpēc aicinām arī turpmāk Jūrniecības savienību iesaistīties visu svarīgo jautājumu apspriešanā.”

UZZIŅAI

Lai nodrošinātu drošāku un tīrāku kuģniecību Eiropas Savienībā, Padomes prezidentvalsts un Eiropas Parlamenta sarunu vedēji panāca provizorisks vienošanos par pārskatīto direktīvu par kuģu radīto piesārņojumu kā daļu no “kuģošanas drošības” tiesību aktu kopuma. Ar pārskatīto direktīvu ES tiesību aktos tiek iekļauti starptautiskie standarti, nodrošinot, ka tiem, kas ir atbildīgi par piesārņojošu vielu nelikumīgu noplūdi, piemēro preventīvas, efektīvas un samērīgas sankcijas, lai uzlabotu kuģošanas drošību un labāk aizsargātu jūras vidi no kuģu radītā piesārņojuma.

Ostas izjūt ģeopolitiskos satricinājumus un meklē jaunas biznesa iespējas

Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Edgars Sūna ļoti precīzi raksturoja situāciju, kādā nonākušas Latvijas lielās ostas, un neslēpa, ka ostas sagaida grūti laiki. “Ģeopolitiskā situācija un karš, kas plosās pavisam tuvu mūsu robežām, – tas viss ir radījis izmaiņas kravu struktūrā un dinamiskā. Kravu apgrozījums

UZZIŅAI

Jūras izmantošanas ilgtermiņa redzējums raksturo vēlamā situāciju uz 2030. gadu, atspoguļo jūras telpas ilgtspējīgas izmantošanas iespējas, neradot apdraudējumu jūras ekosistēmas pastāvēšanai. Galvenās prioritātes ir veselīga jūras vide un stabila ekosistēma, kā arī valsts drošība. No tautsaimniecības nozarēm kā prioritāras ir izvirzītas jūrniecības attīstība un droša kuģu satiksme, ilgtspējīga zivsaimniecība un tūrisms, kā arī atjaunojamo energoresursu ieguve jūrā.

samazinājies, pārtrauktas kravu plūsmas no Krievijas un Baltkrievijas, piedevām ar lielu varbūtību var pārtrūkt arī kravu plūsmas no Vidusāzijas, bet tādā gadījumā no Rīgas varētu aiziet arī tās konteinerkravu līnijas, kas pamatā šeit darbojas, pateicoties Vidusāzijas kravām,” puda Edgars Sūna.

Arī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis atzina, ka ģeopolitika uzliek savu zīmogu, bet viņš arī teica, ka katra sarežģīta situācija liek uz lietām paskatīties no cita rakursa. Liepāja izmanto šo iespēju un meklē iespējami efektīvāko darbības stratēģiju. Liepājas SEZ pārvalde un pilsētas pašvaldība veido uzņēmējdarbībai pievilcīgu vidi – vienotu ekonomikas ekosistēmu ar mērķi veicināt pilsētas un reģiona attīstību, piesaistīt jaunus uzņēmumus un atbalstīt esošo paplašināšanos, radīt jaunas darbvietas ar konkurētspējīgu atalgojumu un palielināt IKP un samaksāto nodokļu apjomu. Tiek attīstīts Liepājas industriālais parks, Karostas industriālais parks, kā arī citi projekti, piemēram, nobeigumam tuvojas dzeramā ūdens eksporta terminālis, bet netālu no tā Nīderlandes kompānija “Van Oord” iecerējusi būvēt atkrastes vēja parku atbalsta bāzi un lielgabarīta kravu termināli. “Problēmu netrūkst, bet mēs tās risinām,” teica Uldis Hmieļevskis.

Vai ir apdraudējums jūrniecības izglītībai?

LJS kopsapulcē, kā jau tas ierasts, diskutēja arī par jūrniecības izglītības jautājumiem. “Jūras akadēmija ir iekļauta RTU ekosistēmā, kas nav pieņemami jūrniecības sabiedrībai, par ko nozares darba devēji un ņēmēji, nozares NVO, akadēmijas absolventi un studenti pēdējā gada laikā daudzreiz ir vērsušies ar vēstulēm gan IZM, gan citās valsts institūcijās. Tas ir bijis pretrunā ar nozares izstrādāto un IZM iesniegto jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas modeļa projektu, kas paredzēja veidot autonomu konsolidētu jūrniecības iestāžu sistēmu vienotā blokā un atbilstošā jūrniecības ekosistēmā. Esmu pārliecināts, ka mums visiem kopā tomēr vajadzētu mēģināt labot situāciju un darīt visu, lai



Kapteini Antons Ikaunieks un Gunārs Šteinerts.



Sarma Kočāne, Staņislavs Šmulāns un Artūrs Brokovskis-Vaivods.

jūrniecības izglītība loģiski attīstos, un domāju, ka vēl nav par vēlu rīkoties,” sacīja Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns, kurš šo jautājumu var izvērtēt arī no Jūrnieku reģistra skatu punkta.

Neformālās sarunās daudzi Jūrnierības savienības biedri pauda viedokli, ka esošā situācija, kad abas jūrnierības mācību iestādes – LJK un LJA – ir zaudējušas neatkarību, nopietni apdraud jūrnierības izglītības nākotni. Protams, lielāks pastāvēšanas apdraudējums ir Jūras akadēmijai, ņemot vērā arī to, ka līdz 2025. gadam no akadēmijas paspārnēs aiziet jūrskola, ar kuru kopīga darbība līdz šim akadēmijai ir bijusi finansiāli izdevīga. Piedevām vēl Jūras akadēmijai apdraudējums ir tāds, ka, akadēmijai pārnākot no Bolderājas uz RTU mācību kompleksu Ķīpsalā, lai arī cik pievilcīga tur būtu infrastruktūra, jūrnierības izglītība var pazust lielajā *teritorijā*, un tādā gadījumā risks var būt pati mācību vide, kurā Jūras akadēmija un jūrskola paliek bez savas identitātes. Jūras akadēmijas direktors Edijs Štāls atzina, ka Jūras akadēmijai būs ne mazums izaicinājumu. "Galvenā Jūras akadēmijas prioritāte ir jūrnieru profesionālā sagatavošana, arī zinātnes attīstība, bet, protams, atbilstoši mūsu specifikai, lai tā sniegtu pievienoto vērtību studentiem un pasniedzējiem. Viens no aktuālākajiem jautājumiem ir jūrnieru profesionālās sagatavošanas programmu sakārtošana, tāpēc ir daudz darāmā, lai pienācīgi sagatavotos akreditācijai, kas gan ir pārcelta uz nenoteiktu laiku, jo nav izdevies izveidot nozares specifiskai atbilstošu akreditācijas komisiju," sacīja Edijs Štāls. "Daudz tiek domāts par infrastruktūras sakārtošanu, un tas pamatā ir saistīts ar akadēmijas pārceļšanos uz Ķīpsalu, kur visam jābūt sakārtotam līdz jaunā mācību gada sākumam 1. septembrī."

Ir arī labas ziņas

Parasti visvairāk izgaismojas problēmas, tāpēc tās aizņem lielu vietu gan diskusiju laikā, gan žurnāla lappusēs, tomēr Jūrnierības savienības gada pilnsapulcē bija arī vairākas labas ziņas. Edgars Sūna pastāstīja par jauno pasažieru termināli, ko uzbūvēs līdz 2028. gadam, dzēšot no Rīgas ostas sejas nepievilcīgo kauna traipu – morāli un fiziski novecojušo pasažieru termināli. Roberts Gailītis savā uzrunā teica, ka Jūrnierības savienības biedru rindas papildina jauni cilvēki, un to lieliski varēja redzēt arī Rīgas brīvostas konferencē zālē, kur



Edijs Štāls (1. rindā no labās), Jānis Brūnavs un Māris Vīlps.



Imants Nartišs un Roberts Gailītis.

jauno šoreiz bija vairāk nekā veco, tāpat notiek loģiska paaudžu maiņa un ir cerības, ka Jūrnierības savienība ir uzņēmusi jaunus apgriezienus. Ar lielisku jaunumu padalījās Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis, kurš stāstīja par Liepājas plāniem bijušā kolhoza "Boļševiks" teritorijā veidot jūrnierības muzeju. Jau gadiem esam par to domājuši, plātījuši rokas – redz, Lietuvā un Igaunijā ir moderni jūrnierības muzeji. Varbūt pienācis laiks likt galvas un naudu kopā, lai Liepājā taptu



Laima Rituma un Ivo Īstenais.

patiešām unikāls jūrnierības muzejs, kas būtu ne tikai vienas pilsētas lepnums, bet visas Latvijas ieguvums, piesaistot pašmāju un ārzemju viesu interesi. Kas teicis, ka visām lielajām un svarīgajām lietām vajadzētu koncentrēties tieši Rīgā?

Un, visbeidzot, vēl viena lieliska ziņa – ir izdota "Latvijas jūrnierības gadagrāmata 2023", kas vēstures lappusēs atstās ierakstu par Latvijas jūrnierību. ■

Anita Freiberga



Konkursā “Enkurs 2024” pirmās vietas ieņem Bauskas, Ventspils un Alūksnes skolēni

Jūrniecības nozares konkursa skolēniem “Enkurs 2024” finālā, kas 20. aprīlī norisinājās Rīgas brīvdabas teritorijā, pirmo vietu izcīnīja Bauskas Valsts ģimnāzijas komanda, otrajā vietā atstājot Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas *enkuriešus* un trešajā Ernsta Glikas Alūksnes Valsts ģimnāzijas 2. komandu.

Ilmāra Gaiša Kokneses vidusskolas komanda, kas konkursā piedalījās pirmo reizi, palika ceturtnajā vietā, no pirmā trijnieka atpaliekot tikai par 1,8 punktiem. Tālāk seko Ulbrokas vidusskola, Alūksnes Valsts ģimnāzijas 1. komanda un Rīgas 10. vidusskola. Fināla astotnieku noslēdza Jaunmārupes pamatskolas komanda, vienīgā pamatskolas komanda, kurai jau iekļūšana konkursa finālā uzskatāma par lielisku sasniegumu!

“Enkurs 2024” fināls tika organizēts sadarbībā ar NBS Jūras spēkiem un SIA “LVR Flote”.

Viens no fināla uzdevumiem bija improvizēta glābšanas operācija, kuras gaitā skolēniem jābūt darboties ar sakaru sistēmu, noteikt “cietušā” koordinātas un atlikt tās uz kartes, bet pēc tam atrast pašu “cietušo” ostas akvatorijā, izmantojot KAD ātrgaitas kuteri. Uz “LVR



Flote” ledlauža “Varma” norisinājās orientēšanās uzdevums, kurā ļoti svarīga bija spēja loģiski domāt un savstarpēji sadarboties.

Fiziski smagākais uzdevums bija peldēšana Daugavas ūdeņos līdz glābšanas plostm, iekļūšana tajā un plosa aizvadišana pa noteiktu maršrutu bez ariem, izmantojot tikai pašu rokas.

Skolēniem bija jādemonstrēja arī prasme precīzi mest sviedrīni, neiztrūka





pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanas uzdevuma un virves vilkšanas – šie konkursa elementi ietilpst visās atlasēs kārtās un arī finālā.

“Enkurs” tiek rīkots kopš 2007. gada, konkurss norisinās reālā vidē – jūrniecības mācību iestādēs un jūrnieku mācību centros, ostās un uz kuģiem. Konkursa mērķis ir iepazīstināt skolu jauniešus ar jūras virsnieka specialitāti un atraktīvā veidā informēt sabiedrību par jūrniecības nozari.

Latvijas Jūras administrācija ir konkursa idejas autore, iniciatore un pasākuma organizēšanas koordinatore. Konkursa organizēšanā piedalās un konkursu atbalsta un finansē Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, “Novikontas” Jūras koleģiāls, Jūrnieku mācību centrs “LAPA”, Rīgas brīvosta, Liepājas SEZ osta, Ventspils brīvosta, NBS Jūras spēki, SIA “LVR Flote”, SIA “LSC”, SIA “Atlas Professionals”, SIA “Utkilen Baltic”, SIA “Baltic Shipping Services”, SIA “LAT.B.G.I.” un citas jūrniecības iestādes un organizācijas, kā arī SIA “Ilgezem” ■

ANO augstākās amatpersonas mudina aizsargāt globālās piegādes ķēdes

“Satrauktas par uzbrukumiem kuģiem Sarkanajā jūrā, ANO augstākās amatpersonas mudina aizsargāt globālās piegādes ķēdes, izvairoties no dziļākas reģionālās spriedzes,” tika pausts ANO Drošības padomes brīfingā. Pēc uzbrukumiem kuģiem “MSC United” un “Mærsk Hangzhou”, kas notika 2023. gada decembra beigās un liecināja par kuģošanas drošības apdraudējuma palielināšanos Sarkanajā jūrā, ANO augstākās amatpersonas Drošības padomē norādīja, ka ir obligāti jāaizsargā globālās piegādes ķēdes un jāizvairās no reģionālās spriedzes saasināšanās.

“Sarkanajā jūrā ir piedzīvoti satraucoši notikumi,” norādīja Politisko un miera veidošanas lietu un Miera uzturēšanas operāciju departamentu ģenerālsekretāra palīgs Tuvo Austrumu, Āzijas un Klusā okeāna reģiona jautājumos Haleds Hiari. “Pastāvīgie hutiešu draudi jūras navigācijai apvienojumā ar turpmākas militārās eskalācijas risku varētu potenciāli ietekmēt miljoniem cilvēku ne tikai Jemenā, bet arī reģionā un visā pasaulē. Atcerēsimies, ka tādas kuģošanas kompānijas kā “Maersk” un “Hapag-Lloyd” ir apturējušas kuģošanu Sarkanajā jūrā, tāpēc ir jāapzinās, ka tas viss ļoti nopietni un negatīvi ietekmē globālās piegādes ķēdes, un tas savukārt rada kravu pārvadājumu izmaksu pieaugumu un piegādes laika pagarināšanos.”

Tāpat Hiari aicināja nekavējoties atbrīvot kuģi “Galaxy Leader” un tā apkalpi, ko hutieši sagrāba 2023. gada 19. novembrī. “Šādi incidenti, kas notiek hutiešu kontrolētajās Jemenas teritorijās, ir jāizbeidz. Nav neviena vērā ņemama argumenta, kas varētu attaisnot uzbrukumu turpināšanu, apdraudot kuģošanas drošību un kavējot brīvu kuģošanu,” viņš uzsvēra, aicinot visas puses mazināt spriedzi, lai normalizētu situāciju Sarkanajā jūrā.

Uz spriedzes nekavējošu mazināšanu aicināja arī Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) ģenerālsekretārs Arsenio Domingess. “Svarīgi garantēt jūrnieku drošību, kuģošanas brīvību un

piegādes ķēžu stabilitāti. Kuģošanas ceļš caur Sarkanā jūru nodrošina piecpusmit procentus no pasaules tirdzniecības apjoma. Lai mazinātu riskus, astoņpadsmit kuģošanas kompānijas jau nolēmušas mainīt savu kuģu maršrutu apkārt Dienvidāfrikai, bet apkārtceļš prasa vismaz desmit papildu dienas, kā rezultātā paaugstinās pārvadājumu likmes, negatīvi ietekmējot biznesu,” norādīja Domingess.

Daudzi ANO Drošības padomes sēdes dalībnieki nosodīja hutiešu uzbrukumus tirdzniecības kuģiem Sarkanajā jūrā un uzsvēra negatīvo ietekmi, ko drošības apdraudējumi šajā svarīgajā kuģošanas ceļā atstās uz piegādes ķēdēm un humānās palīdzības piegādēm visā pasaulē. Tuvajos Austrumos pašlaik iestāties sarežģīts un nestabils laiks, tāpēc ir īpaši svarīgi mazināt spriedzi un nepieļaut reģionāla konflikta rašanos ar nekontrolējamām sekām. Jāatceras, ka jebkuras situācijas efektīvai pārvaldībai nepieciešama izpratne par attiecīgo vēsturisko un ģeogrāfisko kontekstu, bet centieni sadrumstalot krīzi ir lemti neveiksmei.

Drošības padomes sēdē piedalījās arī Krievijas Federācijas pārstāvis, kurš izmantoja situāciju, lai nosodītu Amerikas Savienotās Valstis par atbalstu Izraēlai, neļaujot pieņemt rezolūciju, kas pieprasītu tūlītēju pamieru Gazas sektorā.

ASV pārstāvis ignorēja Krievijas pārstāvja teikto un ziņoja, ka ASV un tās sabiedrotie ir sākuši jūras operācijas, lai aizsargātu kuģus Sarkanās jūras dienvidos. “Hutiešu uzbrukumi ir klajš starptautisko tiesību aktu pārkāpums, kas nopietni ietekmē jūras drošību un grauj trauslo humanitāro situāciju Jemenā, bet problēmas sakne ir Irānas īstenotā ilgstošā hutiešu operāciju finansēšana,” viņš uzsvēra. “Valstīm, kurām ir ietekme, vajadzētu uzņemties galveno lomu, lai saglabātu kuģošanas ceļu drošību Sarkanajā jūrā. Pašreizējais saspīlējums rada jaunu izaicinājumu Jemenas politiskajam procesam un sarežģī jau tā nestabilo situāciju Tuvajos Austrumos.” ■

Jūras tiesību piemērošana starptautiskās kuģošanas aizsardzībai

IMO padome savā 129. sesijā par 2024. gada tēmu noteica “Kuģošana nākotnē: drošība pirmajā vietā”, tā atzīmējot 1974. gada SOLAS konvencijas pieņemšanas piecdesmito gadadienu un norādot, cik svarīga ir droša kuģošana un kuģošanas drošība. Kopš IMO dibināšanas drošības jautājums vienmēr ir bijis uzmanības centrā, tāpēc arī tiesiskais regulējums pieņemts atbilstoši nozares vajadzībām, paredzot nepieciešamās izmaiņas un proaktīvu stratēģiju, lai pielāgotos jaunām tehnoloģijām un inovācijām, stiprinātu ostu nozares darbību un nodrošinātu nozarei ilgtspējīgu nākotni.

Bijušais IMO ģenerālsēkretārs K. Lims, pasludinot 2024. gada jūrniecības tēmu, norādīja, ka šī tēma ļaus koncentrēt uzmanību uz tām drošības regulējuma prasībām, ko nosaka jaunas un pielāgotas tehnoloģijas, alternatīvu degvielu ieviešana, tostarp pasākumi SEG emisiju samazināšanai no kuģiem, protams, neaizmirstot arī par kuģošanas drošības un efektivitātes celšanu.

Ņemot vērā saspiļēto situāciju pasaulē, pieaugošo apdraudējumu kuģošanas drošībai un jūrniekiem, IMO 2024. gada tēma ir izrādījusies tiešām ārkārtīgi aktuāla, ko akcentē arī IMO tagadējais ģenerālsēkretārs Arsenio Domingess, publicējot situācijas izvērtējumu un meklējot risinājumu.

“Pēdējās desmitgadēs globālā kuģniecība, kas nodrošina 80 procentus pasaules tirdzniecības pārvadājumu, saskārusies ar daudziem apdraudējumiem, kuri negatīvi ietekmē sen iedibinātās visu tirdzniecības kuģu tiesības uz kuģošanas brīvību. Pirātisms, cilvēku nolaupīšana, bruņota laupīšana, reģionālie konflikti, Covid-19 pandēmija un tās sekas ir radījušas draudus jūrnieku dzīvībai un labklājībai, līdz ar to apdraudot pasaules tirdzniecību un piegādes ķēdes. Pavisam nesen ir parādījusies jauns apdraudējums starptautiskajai kuģošanai: gaisa uzlidojumi kuģiem, kuri veic savu likumīgo uzņēmējdarbību.

Gandrīz divi miljoni jūrnieku pasaulē ir apmācīti droši ekspluatēt kuģus, nodrošināt jūras vides aizsardzību, reaģēt uz ārkārtas situācijām uz kuģa, un tā ir jūrnieka darba specifika un neatņemama darba sastāvdaļa, strādājot uz kuģa normālos apstākļos, kad nākas reaģēt uz dažādiem apdraudējumiem jūrā, ekstremāliem laikapstākļiem un iespējami paredzamām problēmām, piemēram, dzinēja bojājumiem. Tomēr šodien nākas atzīt, ka kuģošanas nozare, kuģi un jūrnieki saskaras ar daudz lielākām problēmām. Jūrnieki kļūst par nevainīgiem upuriem, bet draudi kuģošanas drošībai rada zaudējumus daudz plašākā



Arsenio Domingess.

kontekstā, ietekmējot globālās piegādes ķēdes, nodarot kaitējumu jūras videi.

Kopš 2023. gada novembra stratēģiski svarīgajā kuģošanas ceļā Sarkanās jūras reģionā, ko norobežo tādi kritiski punkti kā Suecas līcis, Tirānas un Bābelmandeba šaurumi, starptautiskā kuģniecība ir pieredzējusi daudz uzbrukuma mēģinājumus, kā arī veiksmīgus uzbrukumus no gaisa.

2024. gada 26. janvārī visa pasaule un jūrniecības sabiedrība ar šausmām vēroja, kā Adenas līcī no gaisa bombardē tankkuģi “Marlin Luanda”, kura krava eksplodēja un izraisīja ugunsgrēku uz kuģa. Apkalpei, kurai palīgā steidzās Francijas un Indijas jūras spēki, pēc daudzu stundu cīņas izdevās bez upuriem ugunsgrēku likvidēt.

2023. gadā 15 procenti starptautiskās kuģu satiksmes notika pa Suecas kanālu. Lai gan kanāls un Sarkanā jūra joprojām ir atvērti, tirdzniecības apjoms caur kanālu pēdējo divu mēnešu laikā ir samazinājies par 42 procentiem. Ņemot vērā uzbrukumu risku, daudzas kuģošanas līnijas izvēlējušās garāku maršrutu ap Āfrikas dienvidu galu. Aptuveni 540 konteinerkuģiem ir mainīts maršruts. Kuģniecība, protams, spēj pielāgoties ārkārtas apstākļiem, tomēr visa stratēģiskā kuģošanas ceļa slēgšana nav risinājums, jo arī vietējām ostām un iedzīvotājiem ir nepieciešama kuģošana apdraudētajā reģionā.

Kā IMO ģenerālsēkretārs esmu uzsvēris, cik ārkārtīgi svarīgi ir aizsargāt jūrnieku dzīvības,

tāpēc joprojām aicinu visas iesaistītās puses mazināt spiedienu Sarkanās jūras reģionā saglabāt kuģošanas brīvību.

IMO tiesību normas

2024. gada 10. janvārī ANO Drošības padome pieņēma Rezolūciju 2722 (2024), kurā visstingrākajā veidā nosodīja hutiešu uzbrukumus tirdzniecības kuģiem, uzsvēra, cik svarīgi ir nodrošināt visu valstu kuģu kuģošanas tiesības un brīvību Sarkanajā jūrā, un norādīja, ka saskaņā ar starptautiskajām tiesībām dalībvalstīm ir tiesības aizsargāt savus kuģus no uzbrukumiem, tostarp no tādiem, kas grauj kuģošanas tiesības un brīvību.

Starptautiskās tiesības, īpaši jūras tiesības un attiecīgās starptautiskās jūras konvencijas nodrošina tiesisko regulējumu, kas piemērojams situācijai Sarkanajā jūrā. ANO Jūras tiesību konvencija (UNCLOS) piešķir valstīm tiesības un nosaka pienākumus attiecībā uz jūras zonām, kas ir to jurisdikcijā. Sarkanā jūra ir daļēji slēgta jūra, kas pilnībā sastāv no divu vai vairāku piekrastes valstu teritoriālajiem ūdeņiem un ekskluzīvajām ekonomiskajām zonām.

Ņemot vērā galveno noietu tirgu Sarkanās jūras ziemeļrietumu un dienvidaustrumu apgabalos, kā arī to, ka Sarkanā jūra nodrošina piekļuvi Vidusjūrai un Arābijas jūrai, kuģiem, kas kuģo Sarkanajā jūrā, piemēro dažādus caurbraukšanas režīmus: miermīlīga caurbraukšana teritoriālajos jūras rajonos, tranzīta šķērsošana starptautiskajā kuģošanā izmantotajos jūras šaurumos un kuģošanas brīvība ekskluzīvajās ekonomiskajās zonās (EEZ) ir reglamentēta UNCLOS II, III un V daļā. Saskaņā ar Rezolūciju 2722 (2024), ir jānodrošina šo tiesību un brīvību īstenošana, jo īpaši attiecībā uz komercukuģiem, kas netiek izmantoti valdības vajadzībām un kam nav militāru funkciju.

Tā kā UNCLOS ir miera laika pamatkonvencija, citus juridiskos jautājumus, piemēram, tos,

Pagaidām nav cerību uz kuģa “Galaxy Leader” un tā apkalpes atbrīvošanu

Eksperti starptautiskajā presē pauž visai drūmas prognozes, norādot, ka zūd cerības uz novembrī hutiešu nolaupītā kravas kuģa starptautiskās apkalpes atgriešanos mājās. Filipiniešu augsta ranga diplomāts atzinis, ka nevar gaidīt jūrnieku atbrīvošanu, kamēr nav beidzies karš Gazā, savukārt hutieši apgalvo, ka jūrnieku liktenis tagad ir “Hamās” rokās.

UZZIŅAI

2023. gada 19. novembrī Sarkanajā jūrā nemiernieku bruņotie spēki aplenca kuģi “Galaxy Leader” un par ķīlniekiem paņēma kuģa apkalpi: 17 filipīniešus, divus bulgārus, trīs ukraiņus, divus meksikāņus un vienu rumāni.

“Patiešām nav daudz, ko var darīt, lai viņus ietekmētu, jo mēs dzirdam no hutiešiem, ka viņi neatbrīvos kuģi un apkalpes locekļus, kamēr netiks izbeigta karadarbība Gazā,” sacīja Filipīnu ārlietu resora amatpersona Eduardo de Vega, kurš atbild par miljoniem filipīniešu viesstrādnieku.

“Kuģis un tā apkalpe ir “Hamās” pretošanās kustības un “Al-Qassam”



brigādes rokās,” CNN sacīja hutiešu runasvīrs Nasrs al-Dins Amers, piebilstot, ka notiek tiešas un nepārtrauktas diskusijas par to, vai jūrniekus atbrīvot. “Mums pašiem nav pretenziju attiecībā uz šo kuģi, notikušajā vainojama politiskā situācija,” viņš norādīja. “Hutieši, iespējams, arī vēlas, lai viņi tiktu oficiāli atzīti par Jemenas valdību apmaiņā pret ķīlniekiem, taču maz ticams, ka tas notiks. Jebkurā gadījumā būs grūti atzīt valdību, kas uzbrūk kuģiem jūrā. Tas tikai liecina, ka sarunām nav jēgas, izņemot to, lai nodrošinātu humānus apstākļus ķīlniekiem.”

Gandrīz pusmiljons Filipīnu jūrnieku ir nodarbināti starptautiskajā

tirdzniecības flotē, tie veido vairāk nekā vienu piektdaļu no jūras darbaspēka pasaulē, un tas nozīmē, ka filipīnieši tagad ir neproporcionāli pakļauti briesmām, ko hutieši rada kuģiem Sarkanajā jūrā. Pēc kuģa un apkalpes nolaupīšanas kaujinieku grupas publiskotajā video bija redzams, kā hutiešu komandieri sola labi izturēties pret apkalpi un nodrošināt visu, kas tai nepieciešams. Pagaidām nav ziņu par vardarbību pret jūrniekiem, viņiem atļautas īsas iknedēļas sarunas ar savām ģimenēm. Lielākā daļa apkalpes, tostarp visi filipīnieši tiek turēti uz kuģa, un viņiem ir zināma brīvība pārvietoties uz klāja, bet citi apkalpes locekļi tiek turēti krastā. ■

kas attiecas uz paš aizsardzības tiesībām jūrā, var risināt ar vispārējām starptautiskajām tiesībām, starptautiskajām humanitārajām tiesībām vai jūras kara tiesībām.

Papildus jūras tiesībām ir vairākas IMO konvencijas, piemēram, 1988. gada Konvencija par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud jūras navigācijas drošību (SUA konvencija), un tās 2005. gada protokols. SUA konvencija ļauj valstīm noteikt jurisdikciju attiecībā uz terora aktiem jūrā, tostarp kuģa sagrābšanu ar spēku vai iebiedēšanu un kuģu bojājumiem, ko izraisa vardarbības akti pret personām uz kuģa, kas varētu apdraudēt šo kuģu drošu navigāciju. Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) ietver jūras satiksmes drošības noteikumus, jo īpaši Starptautiskā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksa (ISPS kodekss) ievērošanu, kurā paredzēts, ka ir

jābūt ieviestiem kuģu un ostas iekārtu drošības plāniem, ko apstiprinājusi karoga valsts vai valsts administrācija un ko piemēro dažādos drošības apdraudējuma riska līmeņos, kurus ostām noteikušas valsts iestādes, bet kuģiem – karoga valsts.

Praktiskie pasākumi, ko kuģi var īstenot, lai novērstu pirātisma un bruņotas laupīšanas draudus, ir izklāstīti IMO izplatītajās vadlīnijās, kas pazīstamas kā “Labākā pārvaldības prakse”. Tie ir īpaši svarīgi, ņemot vērā nesenos ziņojumus par pirātisma atdzimšanu Sarkanajā jūrā, izmantojot pašreizējo nestabilo drošības situāciju.

Pēdējās desmitgadēs IMO ir veiksmīgi sadarbojusies ar dalībvalstīm un kuģošanas nozari, lai apkarotu un samazinātu pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumus, tostarp veidojot attiecīgo reģionu valstu spējas uzlabot

informācijas apmaiņu, kā arī sadarbību jūrniecības jomā. Reģionālais sadarbības nolīgums par pirātisma un kuģu bruņotas laupīšanas apkarošanu Āzijā (ReCAAP), kas tika oficiāli apstiprināts 2004. gadā, tapa, reaģējot uz jūras pirātisma incidentu skaita pieaugumu Āzijas reģionā, un ir izrādījies veiksmīgs sadarbības modelis. IMO arī atbalsta Gvinejas līča valstis Rietumāfrikā un Centrālāfrikā, lai pastiprinātu to spējas mazināt pirātismu Gvinejas līcī.

Lai aizsargātu starptautisko kuģošanu stratēģiskajos jūras ceļos, ir vajadzīga saskaņota rīcība. Raķešu un bezpilota lidaparātu izvietošana, kuru mērķis ir starptautiskā kuģošana, ir jauns un satraucošs drauds, kura novēršanai visiem ir jāstrādā kopā. Galu galā mums Sarkanajā jūrā jāpārtrauc naidīgas darbības, kas vērstas pret nevainīgiem jūrniekiem, tāpēc ir vajadzīgi reģionāli un starptautiski centieni miermīlīgam risinājumam. ■

EMSA nosaka aģentūras stratēģiskās prioritātes

EMSA 2024. gada programmā iekļautās galvenās prioritārās jomas ir saskaņotas ar vispārējiem daudzgadu stratēģiskajiem mērķiem un izriet no oficiāli apstiprinātā vienotā programmas dokumenta 2024.–2026. gadam, kas strukturēts septiņās tematiskajās kategorijās, vislielāko uzsvāru liekot uz ilgtspēju, drošumu un drošību, uzraudzību un birokrātijas samazināšanu. Šāda stratēģija apliecina aģentūras apņemšanos nopietni risināt ar jūrniecību saistītās problēmas. Papildinot šīs pamatjomas, aģentūra koncentrējas vēl uz trim tēmām — digitalizāciju, tehnisko palīdzību un stratēģisko atbalstu.

Politiskā situācija pasaulē arī jūrniecības nozarei liek arvien nopietnāk risināt drošības un drošuma jautājumus. Šajā ziņā EMSA mērķis ir sadarbībā ar Eiropas Komisiju uzlabot komerciālās kuģošanas drošību un kuģu aprīkojuma kvalitātes standartus. Izmantojot dalībvalstu un nozares pārstāvju tehniskās zināšanas, EMSA nodrošina plašu skatījumu uz drošības jautājumiem. Aģentūra veicina ieinteresēto institūciju sadarbību, pasūta pētījumus, lai tādējādi palīdzētu pieņemt lēmumus un novērst neskaidrības, kas saistītas ar jaunajām tehnoloģijām. 2024. gadā uzsvars tiek likts uz inovatīvu izstrādņu drošības aspektiem, piemēram, tirāku dzinēju darbību un autonomiem kuģiem (MASS). EMSA izmēģinājuma režīmā ievieš instrumentus autonomo kuģu darbībai un koordinēs to saistībā ar kuģošanas drošību, tāpat liela vēriba tiks pievērsta tam, kādu ietekmi uz vidi atstāj amonjaka un biodegvielas izmantošana kuģu dzinējos. Aģentūra turpinās risināt drošības problēmas, kas apzinātas jau 2022. gadā publicētajā pirmajā Eiropas jūras drošības ziņojumā (EMSAFE). Darbs pie Kuģu aprīkojuma direktīvas (MED) ietvers arī ES tiesību aktu standartu atjaunināšanu, darba grupas tehniskā sekretariāta nodrošināšanu un MED portāla paplašināšanu.

EMSA aktīvi atbalstīs Eiropas Komisiju un dalībvalstis, atjauninot ES un IMO kuģošanas drošības

standartus un sniedzot konsultācijas par tehniskiem jautājumiem, tai skaitā arī tiem, kas izriet no tirgus uzraudzības prasībām. Aģentūra arī sniegs tehnisku atbalstu, lai īstenotu izmaiņas, kas ieviestas saistībā ar PSC direktīvas grozījumiem. Tā kā EMSA pārvalda globālu tiešsaistes datubāzi "Equasis", kas sniedz informāciju par globālajām ostas valsts kontroles inspekcijām, kā arī ar kuģiem un uzņēmumiem saistīto informāciju, tad aģentūra publicēs gada statistikas pārskatu, lai tā uzlabotu lietotāju prasmes izmantot dinamisku informācijas paneli, kas ietver datu kopīgošanu, atjaunināšanu un tīmekļa vietnes vizualizāciju.

2024. gadā EMSA turpinās sniegt zemūdens izpētes pakalpojumus un pētīs veidus, kā racionalizēt operatīvo atbalstu negadījumu izmeklēšanas struktūrām. Drošības jomā EMSA palīdz novērtēt un uzlabot ES jūras satiksmes drošības tiesību aktu īstenošanu, veikt drošības pārbaudes, kā arī uztur ziņošanas moduļus un atbalsta valsts drošības inspektoru akreditācijas procesu.

EMSA sniegs arī praktiskus norādījumus, atbalstīs ES un starptautisko jūras drošības tiesību aktu īstenošanu un uzlabos izpratni par kiberdrošību. Īpaša darba grupa koncentrējas uz to, lai izprastu kiberdraudus, iesaistītu ieinteresētās personas un



Domājot par cilvēka faktora izšķirošo nozīmi, EMSA turpinās aktīvi piedalīties IMO plānotajā STCW konvencijas un kodeksa pārskatīšanā. 2024. gadā jaunā pētījumā tiks aplūkotas kompetences, kas nepieciešamas jūrniekiem uz kuģiem, kuri izmanto alternatīvās degvielas. EMSA arī publicēs ikgadējo Eiropas darba tirgus statistikas pārskatu, sniedzot ieskatu politikas veidotājiem, kuģu īpašniekiem un operatoriem. EMSA loma jūras negadījumu tehniskajā izmeklēšanā ietver vienotas pieejas izstrādi, tehniskā atbalsta sniegšanu un EMCIP datubāzes darbību. Aģentūra analizē EMCIP (*The European Marine Casualty Information Platform*) datus, lai ES līmenī apzinātu iegūto pieredzi, uzlabojot drošības rādītājus un atvieglojot datu izplatīšanu visā pasaulē.

novērtētu, vai ir vajadzīgi papildu norādījumi, lai risinātu kiberdrošības problēmas.

Tiks izveidoti standarti brīvprātīgai piekrastes radaru attēlu nodrošināšanai, ļaujot dalībvalstīm gūt labumu no jaunajiem automatizētās uzraudzības algoritmiem (ABM) apstrādes iespējām gan radaru, gan AIS satiksmes attēlos. Paplašinātais EMSA jūras analītikas rīks (EMAT) piedāvās interesentiem analītiskās iespējas, atbalstot "SafeSeaNet" ziņošanas uzraudzību un uzlabojot kuģošanas drošības riska novērtējumus, kā arī izmantojot kombinētas datu kopas. EMSA jūras atbalsta dienesti (MSP) darbojas kā galvenais kontaktu centrs Eiropas Komisijai un dalībvalstīm, kurām nepieciešama palīdzība jūras negadījumos vai gadījumos, kad nepieciešami EMSA pakalpojumi. ■

Jūras drošība: Eiropas Padome apstiprina pārskatīto ES stratēģiju un rīcības plānu

Eiropas Padome 2023. gada 24. oktobrī apstiprināja pārskatīto ES jūras drošības stratēģiju un rīcības plānu, kuru mērķis ir risināt drošības problēmas jūrā. Stratēģiju un tai pievienoto rīcības plānu Padome pirmo reizi pieņēma 2014. gadā, rīcības plāns tika atjaunināts 2018. gadā. Abi dokumenti kopā ir nodrošinājuši satvaru tādu apdraudējumu un problēmu risināšanai jūrā kā nelikumīgas darbības, konkurence par dabas resursiem un kuģošanas brīvības apdraudējumi. Stratēģija ir palīdzējusi veicināt uz noteikumiem balstītu pārvaldību jūrā un rosinājusi starptautisko sadarbību.

Pārskatīšanas mērķis bija nodrošināt, ka ES rīcībā ir plašs efektīvu rīku klāsts, lai novērstu jaunus apdraudējumus un problēmas, tostarp pieaugošo stratēģisko konkurenci par enerģiju un resursiem jūras baseinos visā ES un aiz tās robežām, vides degradāciju un pret jūras infrastruktūru vērstus hibrīduzbrukumus un kiberuzbrukumus. Pārskatītā stratēģija ir satvars, kas Eiropas Savienībai dod iespēju rīkoties enerģiskāk, lai aizstāvētu savas intereses jūrā un sargātu savus iedzīvotājus, vērtības un ekonomiku, cita starpā ņemot vērā arī nepamatoto un neprovocēto Krievijas militāro agresiju pret Ukrainu.

Pateicoties šai atjaunināšanai, stratēģija un tās rīcības plāns ir saskaņoti arī ar aktuālajiem ES politikas satvariem un instrumentiem, piemēram, Stratēģisko kompasu drošībai un aizsardzībai. Stratēģijas īstenošana tiks izvērtēta pēc trīs gadiem, to izklāstot kopīgā progresa ziņojumā, ko izstrādās Eiropas Komisija un Savienības augstais pārstāvis ārlietās un drošības politikas jautājumos.

Seši stratēģiskie mērķi

Atjauninātā ES jūras drošības stratēģija un rīcības plāns ir izstrādāti, pamatojoties uz 2023. gada martā publicēto Komisijas un Savienības augstā pārstāvja ārlietās un drošības politikas jautājumos kopīgo paziņojumu un ietver dalībvalstu ieguldījumu. Paziņojums tika iesniegts pēc tam, kad Padome 2021. gadā lūdza izvērtēt šādas atjaunināšanas nepieciešamību. Pārskatītā stratēģija ir veidota, pamatojoties uz sešiem stratēģiskajiem mērķiem, kas pievienotajā rīcības plānā ir izvērtēti aptuveni 150 konkrētās darbībās.

Intensificēt darbības jūrā. Lai intensificētu darbības jūrā, ES plāno rīkot jūras drošības mācības, tostarp ikgadējas jūras mācības dalībvalstu jūras spēkiem un krasta apsardzei, un pastiprināt esošās ES jūras operācijas ("Atalanta" un "Irinī"). Mērķis ir arī attīstīt turpmākas krasta apsardzes operācijas Eiropas jūras baseinos un koordinēt dalībvalstu jūras un gaisa spēku klātbūtni jaunās jūras interešu zonās, pamatojoties uz tā dēvēto "koordinētas klātbūtnes jūrā" koncepciju. Citas svarīgas darbības ietver cīņas pastiprināšanu pret nelikumīgām un aizliegtām darbībām jūrā, piemēram, pirātismu un bruņotu laupīšanu, organizēto noziedzību, tostarp migrantu kontrabandu un cilvēku tirdzniecību, kā arī nelegālu, neregistrētu un neregulētu zveju. Tiks pastiprinātas arī ES jūras ostu drošības pārbaudes.

Sadarboties ar partneriem. ES plāno pastiprināt partnerību ar līdzīgi domājošām valstīm un reģionālām un starptautiskām organizācijām, lai veicinātu dialogu un paraugpraksi un uzturētu uz noteikumiem, jo īpaši ANO Jūras tiesību konvenciju, balstītu kārtību jūrā, kā arī pastiprinās sadarbību ar NATO jūras drošības jomā, pamatojoties uz līdz šim sasniegtajiem rezultātiem un saskaņā ar trešo kopīgo 2023. gada janvāra deklarāciju par ES un NATO sadarbību.

Būt par jūras telpas apzināšanas līderi. Attiecībā uz jūras telpas apzināšanu uzsvars tiks likts uz labāku informācijas vākšanu un apmaiņu starp dažādām civilajām un militārajām iestādēm, kas ir atbildīgas par novērošanas un uzraudzības

darbībām. ES turpinās izmantot un attīstīt vienotu informācijas apmaiņas vidi (CISE) un stiprinās jūras uzraudzības informācijas apmaiņas tīklu (MARSUR), lai uzlabotu drošu informācijas apmaiņu un koordināciju starp valstu un ES iestādēm jūras uzraudzības jomā.

Pārvaldīt riskus un apdraudējumus. Viens no svarīgajiem darbības virzieniem saskaņā ar šo mērķi ir paaugstināt kritiskās jūras infrastruktūras, piemēram, gāzes cauruļvadu, zemūdens kabeļu, ostu, atkrastes energoiekārtu un LNG termināļu, noturību un aizsardzību visos jūras baseinos visā ES un pastiprināt sadarbību, lai izstrādātu reģionālu zemūdens un atkrastes infrastruktūras uzraudzības plānu.

Uzlabot spējas. Ierosinātie darbības virzieni ietver kopīgu prasību izstrādi attiecībā uz aizsardzības tehnoloģijām gan virs, gan zem ūdens, sadarbībspējīgu bezapkalpes sistēmu izveidi, lai monitorētu kritisko jūras infrastruktūru, un darba pastiprināšanu pie vairākiem ar jūras drošību saistītiem pastāvīgās strukturētās sadarbības (PESCO) projektiem.

Izglītēt un apmācīt. Stratēģijas mērķis ir arī nodrošināt augsta līmeņa specializētu izglītību, prasmes un apmācību, kas nepieciešama, lai ES spētu risināt pašreizējās un gaidāmās jūras drošības problēmas. Dažas no galvenajām darbībām šajā jomā ir vērstas uz prasmēm, kas vajadzīgas hibrīddraudu un kiberdraudu novēršanai, un uz īpašu apmācības programmu īstenošanu, kas pieejamas partneriem no trešajām valstīm.■

Nedrīkstam aizmirst par ģeopolitisko situāciju

No 15. līdz 22. aprīlim Latvijā notika Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) kuģošanas drošības audits. Audita laikā auditori tikās ar Latvijas institūcijām, kuras ir iesaistītas IMO instrumentu īstenošanā: Satiksmes ministrijas, VSIA “Latvijas Jūras administrācija”, Latvijas ostu, NBS Jūras spēku Krasta apsardzes, Valsts vides dienesta, VSIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs”, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja un citu par kuģošanas drošību atbildīgu institūciju pārstāvjiem.

Audita mērķis bija novērtēt dažādu IMO kuģošanas drošības garantēšanas instrumentu ratificēšanu un integrēšanu nacionālajos normatīvajos aktos un šo instrumentu apgūšanu un praktisko izmantošanu atbildīgajās nacionālajās struktūrās. Tāpat auditoru uzmanības lokā bija speciālistu sagatavošanas un apmācības sistēmas, kuģošanas drošības jomā paveiktā, kvalitātes vadības sistēmas un daudzu citu aktuālu jautājumu izvērtēšana.



UZZIŅAI

IMO dalībvalstīs periodiski veic IMO audits (IMSAS), kura mērķis ir noteikt, cik lielā mērā tās nodrošina IMO instrumentos noteikto saistību un pienākumu izpildi. Kopš 2016. gada IMO audits ir obligāts. IMO auditā nosaka, cik efektīvi dalībvalsts ir ieviesusi un turpina piemērot IMO konvencijas, kurām tā ir pievienojusies. Audita rezultātā ir iespējams uzlabot kuģošanas drošību un samazināt jūras vides piesārņojuma risku. Tas palīdz identificēt un novērst trūkumus nacionālo normatīvo aktu sistēmā un jūrlietu pārvaldes sistēmā.

Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors RAITIS MŪRNIĒKS stāsta, ka noslēdzies vēl viens posms Jūras administrācijas dzīvē un darbā, jo sekmīgi izturēts IMO audits, kas praktiski vienlaikus notika visās trijās Baltijas valstīs un visās noslēdzās ar līdzīgu rezultātu. Ir saņemti daži aizrādījumi un norādes par to, kas uzlabojams un pilnveidojams. Gatavojoties auditam, lielākās bažas esot bijušas tieši par konvenciju un to pielikumu tulkojumiem latviešu valodā, kam reāli nav būtiskas nozīmes, jo nav neviena, kas šos normatīvos aktus savā darbā izmantotu, tulkotus latviešu valodā.

– Vai IMO auditu Jūras administrācija gaidīja ar mierīgu sirdi, vai arī zinājāt, ka ir lietas, par ko varētu saņemt kādu aizrādījumu?

– Gatavojoties IMO auditam, administrācijai vajadzēja veikt lielu mājas darbu saistībā ar IMO dokumentu tulkošanu, un lielākās bažas bija tieši par šo jautājumu. Ierodoties uz pārbaudi, auditori vispirms jautāja, vai saskaņā ar Latvijā spēkā esošo nacionālo normatīvo regulējumu starptautiskajām konvencijām, to pielikumiem un labojumiem vajadzētu būt tulkotiem? Saņemot apstiprinošu atbildi, nākamais lūgums bija parādīt tulkotos dokumentus. Godīgi sakot, visi konvenciju labojumi un papildinājumi mums tiešām nav pilnībā pārtulkoti, kam ir vairāki objektīvi iemesli. Vispirms tas, ka Latvijā nav cilvēku, kas lietotu IMO dokumentu latvisko variantu, jo visi, kam tie ir saistoši, izmanto oriģinālu, netulkotu dokumentu angļu valodā. Otrkārt, labojumus konvencijās veic tik bieži, ka īsti nepagūstam visu pārtulkot. Piedevām ir problēmas arī ar specifisko jūrniecības nozares terminoloģiju, kas latviešu valodā būtībā ir jārada no jauna.

Spējām auditorus pārliecināt, ka Latvijas normatīvajos dokumentos ir

atrūna – visi IMO instrumenti stājas spēkā automātiski, arī tad, ja nav veikts tulkojums, tāpēc par šo jautājumu no auditoriem nesajām aizrādījumu.

– Bet ar ko auditori līdz galam tomēr nebija apmierināti?

– Viens no aizrādījumiem, piemēram, bija par to, ka mums nav atjaunota IMO datubāze (GISIS), taču šī nepilnība ir viegli novēršama, mēs to ātri vien izdarīsim, un tā nekādā gadījumā nav tik būtiska lieta, ko auditori varētu uzskatīt par nozīmīgu atradumu. Daudz nopietnāks ir novērojums no auditoru puses bija, ka Latvijā valsts līmenī nav pievērstā patiekama uzmanība jūrniecības stratēģijas izveidei, un šajā ziņā auditoriem ir taisnība, jo jūrniecības stratēģija tiešām Latvijā nav prioritāte.

Taču vēlos uzsvērt, ka auditoru aizrādījums nav attiecināms tikai uz Jūras administrāciju, jo tas nav tikai vienas institūcijas jautājums.

Latvijā ir izstrādātas transporta atbilstības pamatnostādnes laika posmam līdz 2027. gadam, ko rādījām un skaidrojām auditoriem kā valsts līmeņa dokumentu, kurā iekļauta arī jūrniecības stratēģijas sadaļa, tomēr viņi palika pie sava uzstādījuma, ka

jūrnieceības nozarei Latvijā ir nepieciešams detalizētāks dokuments, kas ietvertu būtiskākos ar jūrnieceību saistītos mērķus un uzdevumus.

– Gribētos saprast, cik objektīvu situāciju Latvijā var izvērtēt auditori, kuri ir no dažādām IMO dalībvalstīm?

– Nenoliedzami, audita rezultāti lielā mērā ir atkarīgi no cilvēkiem, kuri to veic. Šogad auditu vadīja dānis, kurš IMO auditā pie mums bija arī 2010. gadā, tāpēc diezgan labi varēja izprast mūsu sistēmu. Vēl komandā bija pārstāvis no Urugvajas, kurš strādā IMO sekretariātā, lieliski pārzina visas procedūras un savā vērtējumā bija ļoti principiāls, un trešais auditors komandā bija no Libānas. Neformālās sarunās ar auditoriem spriedām, ka nekādā gadījumā nevar salīdzināt, kā IMO prasības īsteno Eiropas Savienības valstīs, kur ievēro stingru kārtību un kur audita laikā parasti arī konstatē nelielu pārkāpumu skaitu – trīs, piecus vai astoņus, un Āfrikas valstīs, kur pārkāpumu skaits ir četrdesmit pieci un vairāk. Tomēr kā vienas, tā otras piedalās starptautiskajā kuģošanā, ietekmējot kopējo kuģošanas drošību, un IMO rīcībā diemžēl nav instrumenta, ar kura palīdzību varētu panākt, lai valstis, kurās konstatē vairāk neatbilstību, uzlabotu savu darbu. Visi saprot, ka situācija nav normāla, taču īsti nezina, ko iesākt un kā to mainīt, vēl jo vairāk tāpēc, ka trešās pasaules valstīm nav kapacitātes, lai auditā atklātās nepilnības novērstu, un piedevām jāņem vērā arī katras valsts nacionālās īpatnības.

Kas attiecas uz Jūras administrāciju, tad mēs strādāsim, lai novērstu audita atradumos norādītās nepilnības, no kurām dažas ir ļoti ātri un viegli sakārtojamas lietas. Grūtāk būs ar jūrnieceības stratēģijas pilnveidi, jo tas ir ilgtermiņa process, kurā jāpiedalās ne tikai Jūras administrācijai un Satiksmes ministrijai, bet arī Ministru kabinetam, jo jūrnieceības stratēģija ir valsts līmeņa jautājums, kam līdz šim diemžēl nav pievērstas vajadzīgā uzmanība.

Jau pirms audita, atbildot uz jautājumiem, aizpildījām anketas, lai IMO auditori gūtu priekšstatu, kā pie mums ir īstenoti ar jūrnieceību saistīti procesi. Piemēram, ja Jūras



Raitis Mūrnieks.

administrācija ir tikusies ar Krasta apsardzes dienestu, tad auditori noteikti vēlējas redzēt šīs tikšanās dokumentētu pārskatu vai atskaiti. Skaidrojām auditoriem, ka Jūras administrācijas darbiniekiem šādas darba tikšanās ar dažādiem dienestiem, kuru laikā pārrunājam aktuālos jautājumus, tajā skaitā arī par kuģošanas drošību, ir ikdienas rutīna. Tās nav īpaši rīkotas sanāksmes, bet gan normāls darba process, tomēr pārbaudītāji uzstāja, ka tam visam jābūt dokumentētam un aprakstītam kā atskaitei: kas tikās, cik bieži, par ko runāja un kādus secinājumus no tā visa var izdarīt.

– Var teikt, ka IMO vēlas redzēt lielāku birokrātiju. Uz kādām problēmām vēl norādīja IMO auditori?

– Krasta apsardzes dienestam, piemēram, auditori uzdeva jautājumus, cik aizvadītajā gadā bijis piesārņojuma gadījumu vai arī cik avāriju un negadījumu bijis jūrā. Lai gan tāda statistika ir, tomēr bez ieskatīšanās attiecīgajās datu bāzēs uz šo jautājumu tā uzreiz atbildēt nevar, bet auditori jau izdara savus secinājumus: jums nav izveidots vienots pārskats, kas jautu analizēt datus, lai uzlabotu situāciju. Vēl auditori jautāja, kā savā starpā sadarbojas valsts institūcijas un dažādi atbildīgie dienesti. Mēs stāstījām, ka Jūras administrācija katru gadu tiekas ar kuģu īpašniekiem, ostu kapteiņiem, zvejniekiem, arī ar tādām dienestiem kā robežsardze, muiža, policija, Krasta apsardze, Meklēšanas un glābšanas dienests, kā arī citām institūcijām, lai kopīgi izrunātu svarīgākos jautājumus,

tomēr auditorus šī mūsu informācija nepārliecināja, jo viņi vēlējas redzēt "uz papīra", kā sadarbojas un funkcionē šīs iestādes. Ļoti iespējams, ka, reaģējot uz IMO audita aizrādījumu, jūrnieceības nozarē iesaistītajām valsts institūcijām, dienestiem, profesionālajām un sabiedriskajām organizācijām būtu jāpādomā, vai ik pa laikam nevajadzētu noorganizēt kādu konferenci vai sarīkot diskusiju paneli valstiskā līmenī.

Protams, bija arī jautājumi, par kuriem notika asas diskusijas, kurās aizstāvējām savu pozīciju un no savas puses mēģinājām izskaidrot, kā strādā mūsu sistēma, jo cilvēkam, kurš atbraucis uz svešu valsti, ir ļoti grūti dažu dienu laikā to visu izprast, un, ja spējam pārliecināt, ka mūsu sistēma pareizi un labi darbojas, tad taču auditoriem nav pamata tam neticēt. Auditori, piemēram, atzina, ka mums izveidota ļoti laba iekšējā dokumentu aprites sistēma. Var droši teikt, ka IMO auditu esam ļoti izturējuši, bet aizrādījumi saņemti tikai par nenozīmīgām lietām. Vēl, protams, jāsagaida gala ziņojums, taču jau tagad ir skaidrs, ka būs laika rāmīs, kurā jānovērs konstatētās nepilnības, uz kurām norādīja IMO auditori.

– Kā Satiksmes ministrija reaģēja uz IMO auditoru aizrādījumiem, īpaši domājot par jūrnieceības stratēģijas jautājumu?

– Auditā piedalījās Satiksmes ministrija, VARAM, Krasta apsardzes dienests, muiža, robežsardze, tāpēc visi ir lietas kursā par auditoru aizrādījumiem. Tāpat visi lieliski saprot, kāda ir reālā situācija jūrnieceībā, un apzinās, ka Latvijas politiķi nekad nav pievērsuši uzmanību jūrnieceības jautājumiem. Taču vēlreiz vēlos uzsvērt, ka audits noslēdzies ļoti un tagad mums pašiem jāpilnveido un jāattīsta jūrnieceības nozare, jānosaka prioritātes.

Jūrnieceība piedzīvo nedrošus laikus

– IMO preses relizē teikts, ka IMO Kuģošanas drošības komiteja 108. sesijā, kas no 15. līdz 24. maijam notika Londonā, izskatīja ar kuģošanas drošību ar drošību

▶▶▶ 20. lpp.

►►► 19. lpp.

jūrā saistītos jautājumus, apsprieda iespējamus pasākumus, lai risinātu kritisko situāciju, ar ko saskaras kuģošana Sarkanajā jūrā, un izskatīja jautājumus, kas turpina ietekmēt pasaules ekonomiku un kuģošanas brīvību, vienlaikus apdraudot jūras vidi un cilvēku drošību. Tomēr preses relize ir tikai sauss fakts atspoguļojums, tāpēc gribētos zināt, kāda bija sajūta klātienē piedalīties sesijas darbā, kad pasaulē un starpvalstu attiecībās ir tik saspīlēta situācija, notiek karš un ir tik daudz karsto punktu, kas apdraud kuģošanas un jūrnieku drošību.

– Man jau ir liela pieredze IMO darbā, tāpēc varu salīdzināt, kādas pārmaiņas ir notikušas un kā tās mainījušas ierasto darba kārtību. Piemēram, kādreiz IMO Kuģošanas drošības komitejas sesijā divdesmit procenti no visām diskusijām tika veltīti ģeopolitiskajiem jautājumiem, bet tagad tiem tiek atvēlēta puse no darba laika, jo ģeopolitiskie satricinājumi tik ļoti pārņem visus ikdienas procesus, ka profesionāli risināmie drošības jautājumi it kā paliek otrajā plānā. Turpinās Krievijas izraisītais karš Ukrainā, un esošā situācija liek aizdomāties, vai, kad un kā tas vispār var beigties? Par to aizdomāties lika arī notiekošais Kuģošanas drošības komitejas sesijā. Krievijas delegācija pilnīgi dezorganizēja un traucēja IMO darbu, jo par katru dienas kārtības jautājumu nāca klajā ar muļķīgām piezīmēm. IMO Kuģošanas drošības komitejas 108. sesijai Krievija oficiāli iesniedza dokumentu, kurā pret IMO izvirzīja ļoti nopietnas apsūdzības par dubultstandartiem un to, ka IMO netiek pārbaudīta dalībvalstu iesniegtā informācija, kas no Krievijas puses ir ļoti nopietns apvainojums IMO darbam. Pēc būtības IMO nedrīkstētu šādu iesniegumu ignorēt, bet pirmo reizi, kamēr tur strādāju, IMO pieņēma nestandarta lēmumu – atstāt Krievijas iesniegto dokumentu bez ievēribas un tālākas virzības, par ko krievi bija uz pauzes, jo negaidīja, ka IMO varētu tik radikāli rīkoties. Vispirms, protams, šo jautājumu virzīja uz balsošanu, lai katra dalībvalsts varētu parādīt savu attieksmi. Viena daļa balsošanā



Jāzeps Spridzāns (no labās) un Kristis Kristlītis IMO audita laikā.



Laima Rituma un IMO audita vadītājs paraksta audita noslēguma dokumentu.



nepiedalījās un izgāja no zāles, trīsdesmit sešas valstis nobalsoja par dokumenta atstāšanu bez ievēribas, divdesmit deviņas balsošanā atturējās, bet piecas balsoja par dokumenta izskatīšanu sesijas darba laikā.

– Šķiet, iezīmējas diezgan nepatīkama situācija, kad daļa valstu nepiedalās balsošanā, bet divdesmit deviņas valstis atturas. Tāda pelēkā zona, kas varētu būt diezgan bīstama.

– Vairākums tomēr nobalsoja par dokumenta atstāšanu bez ievēribas, uz ko krievi, komentējot balsošanas rezultātus, visai ironiski teica, ka viņiem par šo organizāciju viss esot skaidrs, bet šāds IMO lēmums nekādā gadījumā nepalikšot bez sekām. To, kā šis balsojums atspēlēsies nākotnē, varēsim analizēt pēc pāris gadiem.

– No teiktā var secināt, ka atmosfēra sesijas laikā nebija tā labākā, bet kā šādā saspīlēta

vidē un naida atmosfērā vispār var diskutēt par stratēģiski svarīgiem kuģošanas drošības jautājumiem?

– Šoreiz man darba vieta sesijas laikā bija diezgan tuvu Krievijas delegācijas darba vietai, tāpēc lieliski varēju dzirdēt visus viņu komentārus, un tas nav visai patīkami, tomēr neapskaužu tās valstis, kuras sēž tieši blakus tādām agresoram kā Krievija. Ja kādreiz Krievija aktīvi piedalījās profesionālo jautājumu risināšanā, tad tagad šķiet, ka profesionālās lietas viņus praktiski neinteresē, jo pirmajā vietā tiek virzīti ģeopolitiskie jautājumi.

Tāpat ļoti uzskatāmi redzams, cik lielā mērā ģeopolitiskā situācija un politiskie jautājumi pārņem ikdienas procesus. Viens no Kuģošanas drošības komitejas 108. sesijā apskatītajiem karstajiem punktiem bija Sarkanā jūra, kur arvien nopietnāk tiek apdraudēta kuģošanas un cilvēku drošība, kur notiek uzbrukumi tirdzniecības kuģiem. Sesijas laikā šā reģiona valstis tika lūgtas darīt visu iespējamo, lai mainītu situāciju.

– Kāda ir ģeopolitikā situācija Baltijas jūras reģionā?

– Var teikt, ka mierīga, ja neskaita Krievijas izteiktos draudus Lietuvas pusei, kura tagad pastiprinājusi jūras un sauszemes robežas aizsardzību ar Krieviju.

– Ģeopolitika, protams, uzliek savu slogu profesionālo jautājumu risināšanā, tomēr gribētos domāt, ka kuģošanas drošības jautājumi nepaliek bez ievēribas.

– Viena no kuģošanas drošības tēmām, protams, ir autonomo kuģu ienākšana kuģošanas biznesā, kas īpaši tika aktualizēta jau 2017. gadā, un tagad šis process turpinās ar pilnu spar, jo par autonomo kuģu ieviešanas termiņu noteikts 2032. gads. Septiņus gadus visi sprieda un taustījās ap šo jautājumu, līdz apjauta, ka autonomo kuģu ieviešana nebūt nav un nebūs tik vienkāršs process. Kā jūrniecībā iesaistītam cilvēkam arī man daudzji jautājumi saistībā ar autonomajiem kuģiem šķiet neskaidri un joprojām neatbildēti. Pirmkārt, kas kontrolēs un uzraudzīs autonomo kuģu darbību? Kad Baltijas jūrā uz prāmja "Stena Baltica", aizdegoties

kravas automašīnai, izcēlās ugunsgrēks, apkalpe reaģēja profesionāli un likvidēja ugunsgrēku. Un tas nebūt nav vienīgais incidents jūrā, jo šādas situācijas un riski uz kuģa ir iespējami, tāpēc aktuāls ir jautājums, kā avārijas situācija tiktu atrisināta uz autonomā kuģa? Līdz 2025. gadam ir jābūt izstrādātam Autonomo kuģu kodeksam (MASS), un IMO Kuģošanas drošības komiteja 108. sesijā pieņēma lēmumu, ka iesākumā šā kodeksa ieviešana varētu būt brīvprātīgs process, lai pārliecinātos un noskaidrotu, kā tas strādā reālajā vidē, un tikai tad jau kodekss kļūtu par obligātu prasību. Process neapstājas, bet, kā jau teicu, pagaidām vēl ir daudz neskaidrību un neatbildētu jautājumu.

Otrs aktuāls jautājums, pie kā strādā darba grupa, ir dekarbonizācija un CO₂ izmešu samazināšana. Uz kuģiem izmanto tādas alternatīvās degvielas kā ūdeņradis un metanols, par ko daudzus gadus ir notikušas intensīvas diskusijas, bet tagad aktualizējies jautājums, kādu iespaidu uz vīdi atstāj alternatīvās degvielas un kādas emisijas tās rada. Tāpat darba grupa strādā pie kibernetikas jautājumiem, kas pēdējā laikā jūrniecības nozarē ir īpaši aktuāli. Komitejā ar prezentāciju par iespējamo kibernetizāciju apdraudējumu uzstājās Plimutas universitātes pārstāvji, kuri pamatoti uzdeva jautājumu, kāpēc visi domā, ka kibernetizācija ir attālināts pāsākums, ja tikai deviņi procenti no kibernetizācijas notiek attālināti? Visdrošāk kibernetizāciju veikt, "uzliet" uz kuģa hakeri, kurš ar Wi-Fi parolēm iekļūst vietējā sistēmā un caur tām arī kuģa sistēmā. Eksperti apgalvo, ka nav tādas kuģa iekārtas, kurā hakeris nevarētu ielauzties. Un tad ir jautājums, cik droša ir kuģa vide un cik apdraudēta var būt kuģošanas drošība, ja hakeris tiek klāt, piemēram, galvenajam dzinējam? Taču, ja noliekam malā kibernetizācijas iespējas, tad speciālisti ir vienprātīgi, ka digitalizācija ir tas instruments, ar kura palīdzību kuģošanu var padarīt daudz efektīvāku gan jūrniekiem, gan kuģu īpašniekiem. Jau tagad jaunos kuģus aprīko ar modernākajām tehnoloģijām, tomēr jāatceras, ka katrai medaļai ir divas puses. Ir jāņem vērā, ka liela



IMO audita laikā.

daļa pasaules tirdzniecības kuģu nav tie paši jaunākie un modernākie, tāpēc uz tiem ieviest jaunākās tehnoloģijas varētu būt gandrīz neiespējamā misija, bet tas nozīmē, ka cilvēka faktors kuģošanas drošības ziņā ir un paliek ļoti svarīgs.

– Lasot starptautisko jūrniecības presi, reizēm šķiet, ka runāt par drošības jautājumiem un uzklaut ekspertu domas ir kļuvis stilīgi. Vēl labāk, ja divi eksperti savā starpā strīdas, pierādot katrs savu taisnību. Gandrīz visos gadījumos tiek piesaukta kuģošanas drošība, isti nemaz neiedziļinoties lietās būtībā.

– Uzskrēju kādai interesantai publikācijai, kurā dāņu profesors Eriks Hollnagels uzdod provokatoriskus jautājumus: kas ir drošība? Vai tu drošību esi redzējis? Kādā krāsā ir drošība? Cik liela ir drošība? Šie jautājumi liek aizdomāties par lietas būtību, jo vienmēr esam pieraduši teikt un rakstīt *drošība*, pieņemot, ka drošība ir tad, ja kaut kā nav, piemēram, nav risku. Lai kaut kas būtu drošs, jānovāc riski, un tad kaut kas kļūst drošs. Šajā kontekstā es piedāvāju mainīt skatupunktu un pirmajā vietā likt nevis drošību, bet gan jūrnieku, jo jūrnieku visi ir redzējuši un zina, kas tas ir, un tam ir jābūt pirmajā vietā – "Seafarer First", nevis "Safety First". Varbūt tiešām līdz šim esam likuši nepareizos akcentus? Labs piemērs varētu būt ilgus gadus laimīga laulība. Varbūt nevajadzētu analizēt tikai šķiršanās gadījumu iemeslus, bet gan palūkoties, kāpēc cilvēki laulībā varējuši kopā nodzīvot

daudzus gadus? Līdzībās domājot, iespējams, nevajadzētu skatīties tikai uz negadījumiem jūrniecībā, bet pētīt to labo, piemēram, kāpēc ir kompānijas, kuras savā darbībā iztiek bez negadījumiem? Kāda ir šo kompāniju panākumu atslēga? Varbūt šis skatījums varētu būt tāds kā pagrieziena punkts, domājot par dažāda veida drošības lietām.

– Bet, ja palūkojamies, kā ierasts, tieši no negadījumu statistikas, kādi komentāri varētu būt par kuģošanas drošību?

– Visi jau esam dzirdējuši, ka Baltimorā, Patapsko upē, kuģim saduroties ar Frānsisa Skota Kī tilta balstu, tilts sagruva un bojā gāja seši cilvēki, kas tajā laikā veica remontdarbus uz tilta. Ir 21. gadsimts, kuģi aprīkoti ar modernām tehnoloģijām, tāpēc ir jautājums, kā un kāpēc tas varēja notikt? Ar nepacietību gaidīšu ziņojumu par šo negadījumu, lai saprastu, kāpēc tas notika: vai bija problēma ar dzinēju, varbūt ātrums bija par lielu, varbūt tas notika tāpēc, ka kuģis negāja velkoņu pavadībā, iespējams, neveiksmīgs ir septiņdesmitajos gados būvētā tilta dizains, un tā varētu vēl turpināt uzdot līdzīgus jautājumus. Iespējami daudzi visdažādākie faktori, kāpēc neizdevās sadursmi novērst. Bet pamatā, protams, tas ir jautājums par drošību. Kā liels un moderns kuģis, kas šajā maršrutā nekuģo pirmo reizi, uz kura klāja ir locis un vēl loča mācekļi, tomēr ieskrēja tiltā? Negadījumus vienmēr ļoti rūpīgi izmeklē ar domu, lai tādas lietas nākotnē nekad

▶▶▶ 22. lpp.

►►► 21. lpp.

vairs neatkārtotos. Kad noticis negadījums, parasti saka: mēs darīsim visu, lai tas nekad neatkārtotos. Bet ko tad isti dara, lai tas neatkārtotos? Ir pieņemta prakse, ka pēc negadījumiem vienmēr nāk ieteikumi, tāpēc saistībā ar pieminēto negadījumu arī kuģošanas kompānijas noteikti saņems kādas rekomendācijas, piemēram, līdz tiltam kuģot tikai velkoņu pavadībā, lai tādas situācijas nekad vairs neatkārtotos.

– Pirātisms un notikumi Sarkanajā jūrā arvien vairāk apdraud kuģus un jūrniekus.

– Pirātisms tiešām atkal eskalējas, arī Somālijā, kur tas bija pierimis, Singapūras šaurums ir kuģošanai bīstams, un industrija atkal domā, kā to apstādināt. Kad likās, ka pirātisms mazinājies, samazināja militārās apsardzes klātbūtni uz kuģiem, jo tas kuģu īpašniekiem dārgi izmaksā, bet pirāti, redzot, ka apsardze netiek nodrošināta, saprata, ka viņiem nav no kā baidīties. Ir jau tā, tiklīdz viena puse atslābinās, tā otra puse tūlīt iespringst.

Lai nomierinātu situāciju Sarkanajā jūrā, amerikāņi turp nosūtījuši savu karaspēku, bet joprojām nav skaidrs, kā tālāk eskalēsies situācija. Tā visa iespaidā cieš nevainīgi jūrnieki, kuru kuģiem uzbrūk hutieši, ja kuģa karogs tiem šķiet nevēlams, tāpēc, lai neriskētu ar jūrnieku dzīvībām, kuģi mēro garo apkārtceļu.

– **Pirāti un karadarbības zonas ir ārējais apdraudējums kuģiem un jūrniekiem, bet IMO timeklvietnē publicētais liek domāt, ka ne mazums nopietni risināmu jautājumu ir kuģu īpašnieku un kuģu ekipāžu ziņā. IMO un Starptautiskā Darba organizācija (ILO) meklē sadarbības iespējas ar valdībām, kuģu īpašniekiem un jūrniekiem, lai radītu drošu, cieņpilnu darba vidi uz kuģa, apkarotu vardarbību un uzmākšanos, tostarp seksuālu uzmākšanos, iebiedēšanu un seksuālus uzbrukumus. Lai cik izvairīgi un negribīgi par šo jautājumu runā jūrnieku darbā iekārtošanas kompānijas un kuģu īpašnieki, un arī paši jūrnieki visbiežāk uzsver, ka nekas tāds uz viņu kuģiem nenotiek, jūrniecības**



.IMO auditoru brigāde.

organizāciju aktivitātes liek domāt, ka tā isti vis nav.

– IMO Kuģošanas drošības komitejas 108. sesijā izskatīja grozījumus STCW konvencijā, kas paredz jaunu apmācības kursu par obligātajām minimālajām drošības prasībām, kā arī pamatkursu un instruktāžu visiem jūrniekiem par vardarbības atpazīšanu un nepieļaušanu. Komitejas ietvaros notika seminārs, kurā uzstājās jūrniecībā iesaistītās sievietes, lai no sava skatupunkta informētu par reālo situāciju: kas notiek uz kuģiem, kā uz kuģiem jūtas sievietes, vai uz kuģiem ir izplatīta vardarbība un seksuālā vardarbība. Tagad būs jauns mācību kurss jūrniekiem, kā atpazīt vardarbību, kā rīkoties un kam ziņot, ja šādas problēmas ir parādījušās, cits jautājums, cik daudzi par to uzdrošinās atklāti runāt un dalīties savā pieredzē.

– Šogad SOLAS konvencija atzīmē 50 gadu jubileju. Ar kādiem sasniegumiem tā var lepoties?

– Nākamajā IMO Kuģošanas drošības komitejas sanāksmē, kas notiks rudenī, atzīmēsīm arī SOLAS konvencijas jubileju. SOLAS konvencijā un visos ar šo konvenciju saistītajos kodeksos regulāri veic grozījumus, tikai ISPS kodeksu nevar vajā, jo tā ir kā Pandoras lāde, atverot nevar paredzēt sekas, tāpēc ISPS ir negrozīts divdesmit gadus vecs instruments, kas regulē mūsdienu dzīvi, un tas ir diezgan neloģiski. Lasot ISPS kodeksu, var redzēt, ka tā saturs ir veidots Amerikas vajadzībām, bet

Eiropā tas normāli nestrādā. Kodeksu neparedz tā saukto pelēko zonu, ir tikai divas iespējas bez jebkādām atrunām – vai nu atbilst vai neatbilst ISPS kodeksa prasībām. Ja neatbilst, tad neizsniedz atbilstības sertifikātu, bet iespējams, ka ir tikai kāda neliela neatbilstība, kas jānovērš, tāpēc mūsu Ministru kabineta noteikumos līdz šim bija iestrādāta atruna, ka pie nebūtiskiem aizrādījumiem sertifikātu tomēr izsniedzam, un par to no Eiropas Komisijas saņemām aizrādījumu. Nevienam neinteresē un nepārlicina fakts, ka runa tiešām bija par nebūtiskiem pārkāpumiem, un ostinieki tagad ir pamatīgi satraukušies, ka sīku trūkumu dēļ var zaudēt ISPS atbilstības sertifikātu. EK vēlas, lai visi pārbaužu akti gan uz kuģiem, gan ostās ir "tīri", bez neviena aizrādījuma, tāpēc esam izņēmuši atrunu, ka sertifikātu izsniedz, ja ir konstatēti nebūtiski pārkāpumi, pret ko protestēja Mazo ostu asociācija. Mierinājām ostiniekus, ka gluži tā jau nebūs, ka par katru sīkumu varēs zaudēt sertifikātu, piedevām tie, kuri veiks pārbaudes, tiešām būs profesionāli speciālisti. Ja inspekcijas laikā nebūtiskie pārkāpumi tiks novērsti, tad ziņojumā tie nemaz neparādīsies. Tāpat ostiniekus skaidrojam situāciju, ka varam jau rīkoties, kā pašiem ienāk prātā, bet tad no EK saņemsim ne tikai aizrādījumu, bet arī visai iespējamus tiesu darbus, jo ignorējam ISPS kodeksa un Regulas prasības. Starp citu, pagājuši jau pieci gadi kopš iepriekšējā ISPS audita, tāpēc uz rudens pusi sagaidām pie sevis atkal ISPS auditu, un tad jau redzēsim, ko vajadzēs uzlabot, lai ostas, kuģi un termināļi joprojām atbilstu aizsardzības kodeksa (ISPS) prasībām.

Daži uzstājīgi saka, ka mums ir jābūt drosmīgākiem un vairāk jādomā par savām interesēm, kā citas valstis to darot. Kuras ir šīs citas valstis? To gan neviens nevar pateikt, tāpēc tās ir tikai tādas tukšas runas bez nekāda seguma. Citi jautā, ko tad mēs tajās ostās tik ļoti sargājam, malkas čupas? Bet nevajag aizmirst par ģeopolitisko situāciju un sabotāžas iespējamību, tāpēc ir svarīgi būt modriem un sargāt arī malkas čupas, lai tās neviens nevarētu aizdedzināt.■

Anita Freiberga



Uzbrukumi Sarkanajā jūrā traucē globālo tirdzniecību

“PortWatch” platforma publicējuši informāciju, kas liecina, ka 2024. gada pirmajā ceturksnī satiksme Suecas kanālā salīdzinājumā ar to pašu laika posmu iepriekšējā gadā samazinājas par 50%, tai pašā laikā kuģu skaits, kuri izmantoja maršrutu apkārt Labās Cerības ragam, pieauga par 74%, bet tirdzniecība caur Panamas kanālu saruka par 32%, izjaucot piegādes ķēdes un kropļojot ekonomiskos rādītājus.

2024. gada pirmajā pusē globālo tirdzniecību ietekmēja traucējumi divos kritiski svarīgos kuģošanas maršrutos. Uzbrukumi kuģiem Sarkanās jūras reģionā samazināja satiksmi Suecas kanālā, kas ir īsākais jūras ceļš starp Āziju un Eiropu, pa kuru parasti tiek pārvadāti aptuveni 15% no pasaules jūras tirdzniecības apjoma. Bīstamās situācijas dēļ vairākas kuģošanas kompānijas ir novirzījušas savus kuģus ap Labās Cerības ragu, kas palielina piegādes laiku par vairāk nekā 10 dienām, nodarot finansiālus zaudējumus.

Viegli neklājas arī Panamas kanālam, jo lielais sausums spiedis Panamas varas iestādes jau kopš 2023. gada oktobra noteikt ierobežojumus, kas ievērojami samazinājuši kanālu ik dienas šķērsojošo kuģu skaitu.

“PortWatch” aplēses liecina, ka 2024. gada janvārī un februārī vairāk nekā 70 Āfrikas ostās ienākušo kuģu skaits salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu saruka vidēji par 6,7%, bet



Eiropas Savienības, Tuvo Austrumu un Vidusāzijas ostās samazinājās par 5,3%. Tiek prognozēts, ka šī tendence varētu saglabāties, bet traucējumi loģistikas ķēdēs un augstākas piegādes izmaksas var radīt spiedienu uz inflāciju. Oficiālo statistiku par importu un eksportu, kas pamatojas uz muitas reģistriem, var ietekmēt kuģošanas traucējumi un kuģu maršrutu maiņa, tāpēc turpmākajos mēnešos būs grūtāk novērtēt globālās tirdzniecības un ekonomiskās aktivitātes tempu. Piemēram, ziņojumi par tirdzniecības samazināšanos janvārī daudzās Āfrikas, Tuvo Austrumu un Eiropas valstīs var liecināt par importa kritumu, jo preces, kas parasti būtu piegādātas janvārī, tikai piegādātas tikai februārī. Šā iemesla dēļ daudzas valstis ar zemiem ienākumiem, kas ievērojami daļu no saviem fiskālajiem ieņēmumiem iegūst no ievadomitas un eksporta nodokļiem, ziņo par zemākiem ieņēmumiem, nekā bija gaidīts. ■

IMO aicina rīkoties, lai uzlabotu jūrnieku drošību

IMO ģenerālsekretārs Arsenio Domingess ir uzsvēris jūrnieku nožēlojamo stāvokli jūras drošības apdraudējumu frontes līnijās, ņemot vērā notiekošos uzbrukumus kuģniecībai Sarkanajā jūrā, kā arī pieaugošos pirātisma gadījumus pie Somālijas krastiem.

Atklājot Kuģošanas drošības komitejas 108. sesiju (MSC 108), kas notika Londonā no 2024. gada 15. līdz 24. maijam, lai apspriestu jūras drošības un drošuma jautājumus, IMO ģenerālsekretārs uzsvēra: “Jūrnieku drošība un labklājība joprojām ir ārkārtīgi svarīga, jo īpaši ņemot vērā pašreizējās problēmas, ko izgaismoja nesenie satraucošie notikumi Sarkanajā jūrā un pie Somālijas krastiem. Nedrīkstam aizmirst jūrniekus, kurus skāruši šie incidenti, tāpēc mūsu pienākums ir izmantot visas iespējas, lai nodrošinātu viņu drošu atgriešanos pie saviem mīļajiem un darba.”

IMO ģenerālsekretārs atkārtoja aicinājumu nekavējoties atbrīvot kuģi “Galaxy Leader” un tā apkalpi, kas kopš 2023. gada novembra joprojām atrodas gūstā.

Kuģošanas drošības komiteja, kas IMO ietvaros risina visus ar kuģošanas drošību un jūras drošību saistītos jautājumus, 108. sesijā apsprieda iespējamās pasākumus, lai risinātu kritisko situāciju, ar ko saskaras kuģniecība Sarkanajā jūrā. Šis jautājums turpina ietekmēt pasaules ekonomiku un kuģošanas brīvību, vienlaikus apdraudot jūras vidi. Diemžēl tas jau ir maksājis nevainīgu jūrnieku dzīvības.

Satraucošs ir arī pieaugošais pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumu skaits, kas no 2022. gada (131 incidents) līdz 2023. gadam (150 incidenti) ir palielinājies par aptuveni 15 %. “Esmu dziļi nobažījies par incidentu skaita pieaugumu un arī satraukts, ka pieaugošā globālā nestabilitāte tam ir bijis veicinošs faktors. Mums kopīgi vajadzētu darīt visu iespējamo, lai novērstu šo satraucošo tendenci,” paziņoja Domingess. ■

Par kuģošanas drošību domājot

“The Lloyd’s Register of Shipping Casualty Returns” 1958. gadā IMO pirmās asamblejas laikā publicēja datus, kas liecināja, ka 16% (56 000 BT) tajā gadā zaudētās tirdzniecības kuģu tonnāžas gājusi zudumā, kuģiem saduroties, un vēl 32% (115 000 BT) pēc uzsēšanās uz sēkļa, kas nozīmē, ka gandrīz 50% gadījumu kuģu nogrimšanu izraisīja vai veicināja navigācijas kļūdas. Šī informācija nekādā ziņā nebija pārsteigums, jo daudzas no vissmagākajām katastrofām kuģošanas vēsturē patiešām radušās sadursmju un citu ar navigācijas kļūdām saistītu negadījumu rezultātā.

Lielais negadījumu skaits un to iemesli mudināja IMO no savas darbības pirmās dienas vislielāko vērību pievērst kuģošanas drošības celšanai. Kopš 1959. gada šai nolūkam ir īstenota virkne pasākumu un sagatavoti ieteikumi. Vislielākā nozīme, protams, bijusi konvencijām, no kurām īpaši svarīgas ir trīs – 1972. gada Konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem (COLREG), 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) un 1978. gada Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW). Konvencijas ir saistoši juridiski dokumenti, kuru prasības valstīm, kas tās ratificē vai tām pievienojas, ir pienākums pildīt, padarot par daļu no savas valsts tiesību aktiem. Lai nodrošinātu šo tiesību instrumentu pienācīgu piemērošanu, valsts institūcijām var nākties pieņemt darbā speciāli sagatavotus inspektoros, bet kuģu īpašniekiem var rasties nepieciešamība papildus aprikot savus kuģus un apkalpēm nodrošināt labāku apmācību. SOLAS tagad aptver vairāk nekā 98% pasaules tirdzniecības tonnāžas, COLREG 96%, bet STCW konvenciju ir pieņēmušas 129 valstis, kuru flotes veido 97,55% no pasaules tirdzniecības tonnāžas. Papildus konvencijām IMO ir izdevusi virkni rezolūciju un kodeksu, tostarp pamatnostādnes par navigācijas jautājumiem un veikspējas standartiem attiecībā uz navigācijas un radiosakaru iekārtām uz kuģiem. Dažkārt tie ir vienkārši ieteikumi, kas efektīvi iezīmē starptautisko politiku, savukārt daudzi ieteikumi ir iekļauti konkrētu konvenciju noteikumos, kas piešķir tiem tikpat svarīgu nozīmi kā pašām konvencijām.

SOLAS konvencija

SOLAS konvencija ir svarīgākais no visiem kuģošanas drošības instrumentiem. Tās pirmā versija tika pieņemta jau 1914. gadā pēc “Titānika” katastrofas, nākamās versijas tika izstrādātas 1929. un 1948. gadā, bet 1960. gadā tika pieņemta ceturrtā versija, pilnīgi jauna redakcija, kurā iekļauti visi konvencijas grozījumi, kas jau bija pieņemti, bet vēl nebija stājušies spēkā. Spēkā

esošā konvencija, kas pazīstama kā 1974. gada SOLAS konvencija, aptver dažādus kuģu drošības aspektus, tai skaitā kuģu būvi, ugunsdrošību, dzīvības glābšanas līdzekļus, radiosakarus, navigācijas drošību, kravu pārvadāšanu un ātrgaitas kuģu drošības pasākumus. Kas attiecas uz kuģošanas drošību, konvencijas V nodaļas 1. noteikums nosaka, ka šī nodaļa, ja vien nav skaidri noteikts citādi, attiecas uz visiem kuģiem visos reisos, izņemot karakuģus un tos, kas kuģo tikai Ziemeļamerikas Lielajos ezeros. Šīs nodaļas piemērošana ir daudz plašāka nekā citu SOLAS konvencijas nodaļu, kuras parasti attiecas tikai uz kuģiem, kuri veic starptautiskus reisos, un neietver kravas kuģus, kuru bruto tonnāža ir mazāka par 500 tonnām (IV nodaļā minētā bruto tonnāža ir 300 tonnu), jahtas, zvejas kuģus, kuģus, ko nedarbina mehāniski līdzekļi, un primitīvas konstrukcijas koka kuģus.

Kuģu maršruti

Prakse sekot iepriekš noteiktiem kuģošanas maršrutiem radās jau 1898. gadā, un drošības apsvērumu dēļ to pieņēma kuģošanas sabiedrības, kas veica pasažieru pārvadājumus pāri Ziemeļatlantijai. 1960. gada SOLAS konvencija attiecās uz kuģu kustību noslogotos rajonos abās Ziemeļatlantijas pusēs, lai mudinātu visu Atlantijas okeānu šķērsojošo kuģu īpašniekus sekot atzītajiem maršrutiem un nodrošināt, ka visi kuģi ievēro šos maršrutus konverģējošajās zonās, ciktāl apstākļi to atļauj. Tajā pašā laikā upuru statistikas analīze parādīja, ka kuģu sadursmes kļūst par satraucošu negadījumu cēloni, jo īpaši pārslogotos ūdensceļos. Tā, piemēram, 1963. gadā Liverpūles Kuģu īpašnieku asociācija ziņoja par 21 sadursmi, kas izraisīja kuģu zaudējumu, salīdzinot ar vidēji 13,8 nogrimušiem kuģiem gadā iepriekšējos piecos gados. Ziņojumā par tankkuģu bīstamību 1963. gadā tika uzsvērts, ka lielākā daļa negadījumu notikusi cilvēka kļūdas dēļ un galvenais negadījumu iemesls bijis ātrums pārslogotajos ūdeņos. Ziņojumā bija teikts, ka ir pārāk daudz dažādu *ceļa noteikumu*, diemžēl kuģošanas kanālu parametri parasti nav gājuši kopsolī ar kuģu izmēru

pieaugumu, tāpat netiek darīts pietiekami daudz, lai izmantotu modernus sakarus.

Tajā laikā Vācijas Federatīvās Republikas, Francijas un Apvienotās Karalistes navigācijas institūti bija sākuši pētījumu par drošības pasākumu uzlabošanu pārslogotās teritorijās, piemēram, Lamanšā. Grupa nāca klajā ar vairākiem priekšlikumiem, arī ideju, ka kuģiem, kas izmanto pārslogotas teritorijas, būtu jāievēro vienvirziena satiksmes shēmu sistēma. Šāda veida satiksmes joslas jau tika izmantotas Ziemeļamerikas Lielajos ezeros. IMO Kuģošanas drošības komiteja (toreiz IMCO) 1964. gadā atzinīgi novērtēja šos priekšlikumus, un valdības tika mudinātas ieteikt saviem kuģiem sekot grupas ieteiktajiem maršrutiem. 1967. gada jūnijā Duvras šaurumā tika izveidota satiksmes sadales shēma, kas ievērojami samazināja kuģu sadursmju skaitu. Tolaik shēmu ievērošana bija brīvprātīga, bet 1971. gadā virkne negadījumu Lamanšā radīja nepieciešamību nekavējoties rīkoties. Visnopietnākais incidents bija tankkuģa “Texaco Caribbean” sadursme ar kravas kuģi pie Varnes sēkļiem, nākamajā naktī vrakam uztriecās kravas kuģis “Brandenburg”, kas arī nogrima, bet aptuveni sešas nedēļas vēlāk kravas kuģis “Niki” ietriecās vrakā un nogrima, zaudējot visu 21 cilvēka apkalpi, kas bija uz kuģa. Šo negadījumu rezultātā IMO Kuģošanas drošības komitejas sanāksmē 1971. gada martā ieteica noteikt par obligātu visu kustības sadales shēmu ievērošanu, un IMO asambleja tajā pašā gadā šo ieteikumu pieņēma. 1977. gadā asambleja pilnvaroja Kuģošanas drošības komiteju organizācijas vārdā pieņemt satiksmes sadales shēmas, lai paātrinātu procedūru.

Lai uzlabotu drošību jūrā, papildus satiksmes sadales shēmām IMO pieņēma arī citus maršrutus reglamentējošus dokumentus, kas ietver divvirzienu maršrutus, ieteicamos kuģošanas ceļus, dziļūdens ceļus un zonas, no kurām jāizvairās ārkārtēju briesmu vai īpaši jutīgu ekoloģisko un vides faktoru dēļ. Visu pieņemto dokumentu mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību, lai pasargātu cilvēkus un samazinātu incidentu skaitu. ■

Modrību nekad nedrīkst zaudēt

Jūras spēku Krasta apsardzes dienests uzrauga, kontrolē un redz visu, kas notiek Latvijas teritoriālajos ūdeņos, un vajadzības gadījumā sniedz palīdzību nelaimē nonākušajiem. “Krasta apsardzei ir trīs galvenās funkcijas. Pirmkārt, tā ir meklēšanas un glābšanas funkcija, otrkārt, uzraugām kuģošanas režīmu mūsu atbildības zonā un sekojam kuģiem, kas nāk uz mūsu ostām un dodas prom. Trešā mūsu atbildības zona ir naftas piesārņojuma likvidēšana gadījumos, kad jūrā notiek noplūde. Tieši krasta apsardze būs tā, kas organizēs savākšanas operāciju,” skaidro Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieks Krists Kristlībs. “Mēs vienmēr esam nomodā, Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta ikdiena ir nodrošināt, lai jūrā viss būtu kārtībā.”

NBS Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta (KAD) Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC) priekšnieks komandleitnants Tālis Dzērve piebilst, ka KAD rūpējas par cilvēku drošību un likumu ievērošanu jūrā. “MRCC ir vieta, no kurienes tiek vadītas un koordinētas visas meklēšanas un glābšanas operācijas, un savos datoru ekrānos mēs redzam un sekojam visiem kuģiem, kas atrodas mūsu atbildības zonā. Centrā tiek uzraudzīta kuģu kustība jūrā, pārbaudīta peldlīdzekļu identitāte, dokumentācija un maršruti. Divas reizes diennaktī koordinators palīgs ar radiosakaru starpniecību informē jūrniekus par laikapstākļiem un laika prognozi Latvijas piekrastē un atbildības zonā,” saka Tālis Dzērve.

Komandleitnants Tālis Dzērve par MRCC priekšnieku kļuva 2023. gadā, un var teikt, ka līdz šim viņa karjera bijusi ļoti veiksmīga. Pabeidzis Latvijas Nacionālo aizsardzības akadēmiju un Jūras akadēmiju, pēc tam trīspadsmit gadus dienējis uz Jūras spēku kuģiem. Vispirms uz patrulkuģa P-03 “Linga”, tad uz P-04 “Bulta”, bet 2012. gadā, saņemot patrulkuģi P-07 “Viesīte” no Rīgas kuģu būvētavas, kļuva par tā komandieri. Tad turpinājās dienests dažādos štāba amatos. “Atgriežoties no studijām ASV, tiku norīkots šurp – uz Krasta apsardzes dienestu par Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra priekšnieku,” stāsta Tālis Dzērve. “Militārās lietas mani vienmēr ir interesējušas, tam pamats droši vien likts ģimenē, jo vectētiņš un viņa brālis dienēja leģionā. Jau tad, kad mācījies vidusskolā, bija skaidrs, ka



Krists Kristlībs (no labās) un Tālis Dzērve.

stāšos Zemessardzē. 1996. gada rudenī sāku studijas Latvijas Universitātē un iestājos Zemessardzes Studentu rotā, kas vēlāk tika pārveidota par Studentu bataljonu. Drīz vien sapratu, ka civilās studijas un civilā dzīve nav mans aicinājums, tāpēc arī aizgāju mācīties par virsnieku.”

No katra konkrētā gadījuma KAD iegūst jaunu pieredzi

KAD priekšnieks Krists Kristlībs, atskatoties uz 2023. gadu, saka, ka kopumā tas nav bijis atšķirīgs no citiem gadiem. “Parasti KAD saspringtāks darbs ir vasaras mēnešos, kad uz ūdeņiem jūrā notiek lielākas aktivitātes. Jāteic, ka traģisks bija pagājušā gada jūnijs, kad dažu dienu laikā gāja bojā vairāki cilvēki – Sallacgrīvā noslīka divi zvejnieki, bet bērņus izdevās izglābt, savukārt Carnikavā noslīka atpūtnieki. Viens no varbūt skaļākajiem incidentiem bija ugunsgrēks uz kuģa, kad kapteinis pieņēma lēmumu apkalpei pamest

kuģi,” stāsta KAD priekšnieks. “Pēc katra incidenta, kur glābšanas darbos ir bijis iesaistīts KAD, mēs vienmēr izvērtējam, kas bija izdarīts pareizi, ko var uzlabot, pie kā jāpieņem, taču kopumā varu teikt, ka kuģa glābšanas darbi no KAD puses norisēja ļoti labi. Arī civilā flote, kas sniedza palīdzību jūrnikiem, rīkojās atbilstoši drošības standartiem. Par to, kā notiek tālākā izmeklēšana, mēs vairs neinteresējamies, jo tā ir kompānijas iekšējā lieta, mums nav pat tiesību to darīt. Katru reizi pēc incidentiem vai mācībām analizējam notikumus, lai saprastu, ko varējām darīt citādāk, tomēr katrs nākamais gadījums atšķiras no iepriekšējā, situācijas vienmēr mainās, mēs mācāmies un no katra konkrētā gadījuma gūstam jaunas zināšanas, pilnveidojam procesa vadīšanu un koordinēšanu, lai izvairītos no iespējamām kļūdām. Par laimi jāteic, ka glābšanas operāciju laikā KAD nav pieļāvis kļūdas, un tādas arī nemaz

▶▶▶ 26. lpp.

▶▶▶ 25. lpp.

nedrīkstam pieļaut, jo mūsu kļūdām var būt smagas sekas, tāpēc visiem pieņemtajiem lēmumiem jābūt pārdomātiem. Lēmumu pieņemšanā var būt nianšes, bet vissvarīgāk ir nokļūt līdz galapunktam, lai tiktu sasniegtas mērķis un izpildīts galvenais uzdevums.”

Sniedz palīdzību Igaunijas prāmim

2023. gada 9. novembrī Igaunijas glābšanas dienesti saņēma ziņu, ka Rīgas līcī uz sāniem saskrējies neliels igauņu prāmis “Amalie”, kas bija ceļā no Roņu salas uz Pērnavu. Igaunijas puse nekavējoties sāka glābšanas darbus, evakuējot vairākus uz klāja esošos cilvēkus, tomēr nelabvēlīgo laika apstākļu dēļ Igaunijas glābēji pieņēma lēmumu, ka kuģim jānododas uz Latviju, un lūdza Latvijas Jūras spēkus iesaistīties glābšanas darbos. MRCC priekšnieks Tālis Dzērve skaidro, ka tā ir normāla situācija, ja vajadzības gadījumā kaimiņvalstu glābējus lūdz iesaistīties glābšanas operācijās. “Glābšanas operācija sākās Igaunijas atbildības rajonā, tad Igaunijas Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs sazinājās ar mums, un mēs vienojāmies, ka pārņemsim vadību, jo kuģis dodas iekšā Latvijas atbildības rajonā.

Ir Starptautiskā konvencija par meklēšanu un glābšanu uz jūras, tāpat par sadarbību un atbalsta sniegšanu meklēšanas un glābšanas operācijās ir noslēgti starpvalstu līgumi, kuros atrunāts, ka koordinācijas centri savstarpēji var vienoties, kurš ir vadošais. Ja ir liela mēroga glābšanas operācija, kāda, piemēram, bija prāmja “Estonia” avārijas gadījumā, kur tika iesaistīti daudzu valstu glābšanas dienesti, tad tie var savstarpēji vienoties, kurš būtu efektīvākais vadītājs, un tas nav obligāti tieši tas glābšanas dienests, kura atbildības zonā jāsniedz palīdzība un notiek glābšanas operācija. Puses par visu koleģiāli vienojas.

Igaunijas prāmi “Amalie” nelai-
me piemeklēja naktī diezgan sliktos laika apstākļos. Igaunijas glābēji ar savu helikopteru jau bija evakuējuši lielāko daļu pasažieru. Uz kuģa bija palikusi komanda un, ja nemaldos, vēl trīs vai četri

cilvēki – transportlīdzekļu vadītāji. Prāmis lielajos vilņos bija saskrējies, visticamāk, nepareizi novietotas un nostiprinātas kravas dēļ. Tur bija ļoti smags objekts, ekskavators, kas pie vilņošanās bija aizslīdējis uz prāmja vienu sānu, tāpēc prāmim radās pastāvīga sānsvere,” situāciju raksturo Dzērve. “Prāmim bija jāiet no Roņu salas uz Pērnavu, bet laika apstākļu dēļ viņu virziens noteikti būtu kuģim tieši bortā. Ja kuģim ir pastāvīga sānsvere un viņi sit bortā, tas stipri vien paaugstina apgāšanās risku, tāpēc kuģa kapteinis bija pieņēmis lēmumu iet pret vilņiem, kas ir drošāk un nerada kuģim papildu dinamisko



sānsveri. Attiecīgi atkarībā no viņu virziena kuģim ceļš sanāca uz Mērsragu, kas bija tuvākā osta, un tad jau arī mēs piesaistījām savus resursus – patruļkuģi “Rēzekne”, kas tieši tolaik patrulēja Rīgas līcī un pavadīja igauņu prāmi līdz Mērsraga ostas pietānei. Igauniju Krasta apsardzes dienests mums lūdza palīdzību, un mūsu glābšanas resurss bija blakus, lai uzreiz varētu sniegt palīdzību.”

Jahtotāji lielākoties ievēro drošību, zvejnieki joprojām ar to grēko

MRCC strādā diennakts režīmā, un informācija centram var ienākt pa jebkuru sakaru kanālu, tas var būt telefons, rācija vai e-pasta ziņa. Iestājoties vasaras sezonai, allaž aktuāls kļūst jautājums, cik disciplinēti uz ūdens uzvedas cilvēki, kuri ar dažādiem peldlīdzekļiem dodas jūrā, un cik nopietni cilvēki izturas pret savu un citu drošību. Kristis Kristlībs komentē, ka jautājumu, cik nopietni jahtotāji izturas pret drošību, vajadzētu uzdot viņiem pašiem, bet statistika rāda, ka negadījumu skaits, kuros iesaistītas jahtas, pēdējo gadu laikā nav nedz palielinājies, nedz arī samazinājies. Tālis Dzērve, kurš

pats ir aizrautīgs jahtotājs, piebilst, ka jahtas nav tā peldlīdzekļu kategorija, kas neievēro drošības prasības. “Domāju, ka jahtotāji ir diezgan atbildīgi kuģotāji, pārsvarā gadījumu viņi tomēr domā par drošības prasību ievērošanu, bet mūsu dienestam jau nākas saskarties ar tiem izņēmumiem, kuri kaut ko nav ievērojuši un respektējuši, un tas diemžēl noved pie krīzes situācijas jūrā,” uzskata Tālis Dzērve.

Starp citu, tieši Tālis Dzērve bija iniciators idejai, ka Latvijas Nacionālās aizsardzības akadēmijas Jūras spēku nodaļas kadeti vajadzētu mācīt burāšanas pamatus, lai viņi iespējami profesionāli varētu sniegt palīdzību nelaimē nonākušajiem, tāpēc Jūras spēki iegādājās buru laivu un kopš 2020. gada notiek kadetu apmācība burāšanā. “Ar katru gadu Latvijā aizvien vairāk attīstās burāšana un pieaug šāda tipa peldlīdzekļu skaits, tādēļ apmācība uz buru laivas ļaus jauniešiem virsniekiem labāk izkopt praktiskās iemaņas, piemēram, kā no jahtas evakuēt cilvēkus, kā šādam peldlīdzeklim labāk pieiet un kā rīkoties gadījumos, ja buru jahta palikusi bez vadības,” saka Tālis Dzērve.

Pavisam cita situācija saistībā ar drošības noteikumu ievērošanu ir zvejniekiem, kuri arī piedalās kopējā kuģošanā. Tālis Dzērve piemin traģisku negadījumu, kas notika šā gada februārī, kad bojā gāja divi pieredzējuši zvejnieki, kuri, maigi sakot, bija bezatbildīgi izturējušies pret savu drošību. “Protams, neapgalvoju, ka visi zvejnieki bezatbildīgi izturas pret drošības lietām, bet šajā gadījumā gāja bojā divi zvejnieki no piekrastes ciema. Tie bija pieredzējuši vīri, kuri jūrā bija devušies ar zvejas laivu un gadiem bija nodarbojušies ar piekrastes zveju. Tika atrastas viņu mirstīgās atliekas, bet netika atrasti nekādi glābšanas līdzekļi – ne glābšanas riņķis, ne glābšanas vestes, pilnīgi nekas, un tas nozīmē, ka viņi bija izgājuši jūrā vispār bez jebkāda drošības aprīkojuma. Kad notika nelaime, laika apstākļi bija labvēlīgi, pat nekādas vilņošanās jūrā nebija, vienīgais nelabvēlīgais apstāklis bija gaisa un ūdens temperatūra. Lai gan mūsu uzdevums nav meklēt mirušus cilvēkus, meklēšanas darbi notika krietni ilgāk, nekā cilvēks tādos apstākļos pat hipotētiski varētu izdzīvot.

Runājot par zvejniekiem un viņu attieksmi pret drošības prasībām, šis gadījums lieliski parāda, ka piekrastes zvejniekiem nav pietiekami atbildīgas attieksmes pret savu drošību. Viņiem ir tā pārliecība, ka es te jau divdesmit un vairāk gadu esu zvejā un man nekas nav noticis.

Kopš esmu KAD, neatceros nevienu gadījumu, kad būtu jāglābj kāds no jahtu vadītājiem vai pasažieriem vai kāds būtu gājis bojā, savukārt ar zvejniekiem ir ļoti bēdīgi; katru gadu ziemā kāds aiziet bojā tepat mūsu piekrastē, tāpat ik pa laikam saņemam ziņas par mūsu valsts piederīgajiem, kas gājuši bojā, zvejojot kaut kur pie Dānijas, Vācijas vai Norvēģijas."

MRCC atbildībā ir arī vides jautājumi, kas saistīti ar naftas noplūdēm un seku likvidēšanu. KAD priekšnieks Kristis Kristlībs uzsver, ka vēra ņemams piesārņojums nav bijis, bet vienmēr jābūt nomodā par to, kas notiek, īpaši uzmanības lokā paturot Būtiņģes naftas termināli mūsu kaimiņvalstī Lietuvā. Tālis Dzērve piebilst, ka pagājušā gada decembrī Būtiņģes terminālī bija naftas noplūde un naftas plankums nāca uz Latvijas pusi. "Nosūtījām turp savu dežūrkauji ņemt paraugus, arī Valsts vides dienesta eksperti strādāja piekrastē, bet naftas plankums jau bija pazudis. Pielaujam, ka nafta, kas tur bija noplūdusi, vienkārši nogrima un kaut kad, iespējams, tiks izskalota, piemēram, Liepājas piekrastē, bet tas ir tikai pieļāvums," skaidro Dzērve. "No saņemtās informācijas izrietēja, ka naftas noplūde tomēr bijusi lielāka, nekā terminālis sākotnēji ziņoja. Visos šajos jautājumos mēs sadarbojamies ar Lietuvas Krasta apsardzes dienestu, viņi mūs informē, kas tiek darīts, lai likvidētu sekas. Konkrētajā gadījumā lietuviešu naftas savākšanas kuģis sliktu laika apstākļu dēļ uzreiz nevarēja uzsākt darbus, bet nākamajā dienā naftas plankums jau bija izklīdis."

KAD priekšnieks Kristis Kristlībs atzīst, ka tieši tāpat kā nepietiek mediķu un skolotāju, arī viņu dienestam trūkst speciālistu, bet jautāts, kā šādā situācijā var nodrošināt dienestam uzticētās funkcijas, viņš tikai isi nosaka: "Mēs iztiekam. Kāds dara vairāk. Tieši tik vienkārši. Uzdevumu

klūst vairāk, ar tiem jātiek galā, par laimi talkā nāk arī tehnoloģijas. Jau divus gadus jūras akvatorijas novērošanai izmantojam dronu, ko nodrošina EMSA projekts. Drons bāzējas Igaunijā un pastāvīgi veic apsekošanu Latvijā, Igaunijā un Somijā ūdeņos."

Tālis Dzērve stāsta, ka viņš kā MRCC priekšnieks uztur sava līmeņa kontaktus ar kaimiņvalstu kolēģiem, ar kuriem ir personīgi pazīstams. "Mēs patiesībā esam telefona zvana attālumā, ja vajag, par visu varam operatīvi vienoties un sarunāt, ko un kā darīsim. Lai sadarbība būtu ciešāka, braucam cits pie cita pieredzes apmaiņā, savstarpējās vizītēs. Protams, tas, ka cits citu personiski pazīstam, ļoti palīdz gan ikdienas darbā, gan arī kritiskās situācijās," saka Tālis Dzērve.



MRCC Rīga.

KAD priekšnieks uzsver, ka savus darbiniekus sūta mācīties, piemēram, uz Igauniju, kur koordinatori un koordinatori palīgi apgūst meklēšanas un glābšanas funkciju pilnāšanu. Divi KAD darbinieki dosies pieredzes apmaiņā uz Somiju, un arī MRCC priekšnieks dosies uz kursiem Somijā MRCC. "Ir darba grupas un forumi, kur tiek kā minimums Baltijas jūras reģiona krasta apsardzes pārstāvji, tāpat darbs notiek Eiropas vai Ziemeļatlantijas līmenī, kur iesaistās arī ASV un Kanāda. Notiek diskusijas un informācijas apmaiņa, sākot no drošības jautājumiem līdz jaunāko tehnoloģiju izmantošanai, piemēram, piesārņojuma konstatēšanai caur satelītiem, informācijas apmaiņai, datu bāzes uzturēšanai un kritiskās infrastruktūras aizsardzībai. Tagad tas viss ir iespējams. Šāda sadarbība starp kolēģiem ne tikai Baltijas vai Baltijas jūras reģiona robežās, bet jau daudz plašāk, šobrīd

ir ļoti nepieciešama, jo lieliski apzināties, kas notiek mums apkārtnē. Riski ir diezgan lieli, bet jācer, ka situācijas eskalācija neturpināsies, taču modrību nekad nedrīkst zaudēt. Kā jau teica Tālis Dzērve, personīgie kontakti ļoti daudz palīdz, un tas ir tik labi, ja tu savam kaimiņvalsts kolēģim vari piezvanīt," saka Kristlībs.

Vēlreiz par jahtām un Zviedrijas karogu

KAD uzsver, ka viņu mērķis nav dzēnāt, ķert un sodīt jahtu īpašniekus, jo dienests nav represīva iestāde, bet tā kā Krasta apsardze ir kontrolējoša institūcija, viņu pienākums ir sekot, lai tiktu ievēroti noteikumi. "Mūsu galvenais uzdevums ir piešķirt, lai kuģošana mūsu ūdeņos notiktu atbilstoši normatīvajiem ak-



Tālis Dzērve un Kristis Kristlībs.

tiem, mūsu likumiem un starptautiskajām tiesībām. Mēs cenšamies strādāt preventīvi, lai informētu atpūtas kuģu vadītājus, ko sagaidām no viņiem un ko viņi var sagaidīt no mums," saka Tālis Dzērve. "Ir izveidota prezentācija, ko esmu nosūtījis lielākajai daļai Latvijas jahtu ostu vadītāju ar cerību, ka viņi izplatīs šo informāciju saviem klientiem. Vēlreiz vēlamies informēt sabiedrību un veicināt cilvēku izpratni par Zviedrijas karoga izmantošanu uz Latvijas jahtām. Esam sapratuši, ka liela daļa cilvēku, kuriem ir Zviedrijā iegādātas jahtas, kas kuģo ar Zviedrijas karogu, ir pārliecināti, ka viss ir kārtībā un nekas nav jāmaina. Bet tā gluži nav. Visiem vajadzētu zināt un saprast, ka Latvijas pilsoņi savām jahtām nedrīkst izmantot Zviedrijas karogu, ja viņi to dara, tas ir nelegāli, un to apliecina arī Zviedrijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrs.

▶▶▶ 28. lpp.

►►► 27. lpp.

Karogs ir kuģa piederības simbols, saskaņā ar starptautiskajām konvencijām jahta ir kuģis, karogs norāda piederību valstij, un cilvēkiem jāsaprot, cik tas ir nopietni, tāpēc kopā ar Jūras administrāciju cenšamies šo lietu sakārtot.

Protams, mēs varētu to arī nedarīt, tikai fiksēt pārkāpumus un uzlikt sodu, kas nav nekāds mazais – minimālais sods par neregistrētu peldlīdzekļu izmantošanu ir 500 eiro. Tāpat KAD sadarbojas ar Valsts robezsardzi un Valsts policiju, kuras kompetencē ir pārbaudīt iekšējos ūdeņus, lai arī šie dienesti pastiprinātu kontroli. Un nevajag uztvert mūs kā represīvus dienestus, kas grib tikai sodīt. Tie puīši, kuri jūrā, pieejot klāt ar savu kuteri vai laivu, pārbauda dokumentus, tikai dara savu darbu un seko līdzī tam, lai viss notiktu pēc noteikumiem, tāpēc nevajag uz viņiem dusmoties.”

KAD priekšnieks Krists Kristlībs piebilst, ka attiecībā uz jahtu registrēšanu varētu vilkt paralēles ar automašīnu pārreģistrēšanu, kas pirkta ārpus Latvijas. Atbilstoši mūsu valsts likumdošanai Latvijā dzīvojoši Latvijas pilsoņi nedrīkst braukt ar automašīnu, kam ir ārzemju reģistrācijas numurs. “Pozitīva tendence, ko esmu novērojis saistībā ar jahtu registrēšanu, ir tā, ka cilvēki tomēr vairāk sāk interesēties par šo jautājumu, bet, no otras puses, ir pārsteidzoši, ka cilvēki saka – ja mums aizliegs kuģot ar zviedru karogu, mēs iesim reģistrēties pie poļiem. Tad jautāju, kāpēc viņi vēlas darīt visu, lai tik nepildītu Latvijas likumus un noteikumus. Kāpēc jūs nevēlaties savas valsts karogu uz sava kuģa? Dažreiz cilvēku attieksme ir nesaprotama, un arī argumenti ir dažādi – te ir pārāk liela birokrātija, pārāk augsta reģistrācijas maksa un tā tālāk. No savas puses varu teikt, ka man būtu gods uz sava kuģa pacelt savas valsts karogu,” pārliecinoši saka Tālis Dzērve.

Kiberdrošība ir uzmanības centrā

Tagad nenotiek neviens forums, seminārs vai konference, kurā netiktu skatīts kiberdrošības jautājums, kas tehnoloģiju laikmetā kļūvis par jautājumu numur viens. KAD



2012. gadā aizsardzības ministrs Artis Pabriks kuģa “Viesīte” komandierim Tālim Dzērveim pasniedz kuģa karogu.

priekšnieks Krists Kristlībs uzsver, ka viņu datu bāzes ir aizsargātas. “Mūsu situācija atšķiras no civilās situācijas, jo esam NBS struktūrvienība, tāpēc mums ir savs neatkarīgs interneta tīkls, lai mēs varētu būt pasargāti no ārējiem kiberuzbrukumiem un varētu pildīt savas funkcijas. Ja runājam par kuģošanu, tur tiešām pastāv kiberuzbrukumu risks, jo kuģošanai ir pievērsta pastiprināta uzmanība. Manuprāt, pārskatāmā vai tālākā nākotnē kuģi būs bez apkalpēm un viss notiks tikai un vienīgi ar vadību no attāluma, arī ar mākslīgā intelekta palīdzību, tāpēc kiberdrošības jautājumi noteikti kļūs arvien aktuālāki.”

Tālis Dzērve ir piedalījies Ziemeļatlantijas krasta apsardzes forumā, kas notika Zviedrijā un kurā Zviedrijas puse sniedza prezentāciju par kiberdrošības jautājumiem. “Šajā forumā faktiski neko jaunu neuzzināju, jo šeit, uz Austrumeiropas robežas – Latvijā, Igaunijā, Lietuvā, Polijā un Somijā, visu laiku notiek kiberuzbrukumi. Mums tā ir ikdiena, mēs pie tā esam pieraduši un zinām, kā pret to cīnīties. Mēs esam militāra struktūra, un mums tā ir rutīna. Piedaloties forumā, mazliet padalījos ar informāciju, kā pie mums, piemēram, notiek cilvēku izglītošana un kāda ir kiberdrošības higiēna, par ko citiem

kolēģiem bija diezgan liels izbrīns. Salīdzinot ar Rietumeiropas valstīm, mūsu kiberaizsardzības spējas ir diezgan augstā līmenī, jo mums ir nepārtraukta pieredze šajā jomā.”

Šobrīd, kad politiskā situācija ir ļoti nedroša, kad turpinās Krievijas izraisītais karš Ukrainā un Krievija izsaka visdažādākos draudus Eiropai, ir svarīgi apzināties, cik droši varam būt par to, ka mūsu valsts aizsardzības spējas tiek uzturētas pietiekami augstā līmenī. Nereti prese ziņo par Krievijas karakuģiem Baltijas jūrā, arī par kuģiem, kas veic pārkraušanas operācijas no kuģa kuģī, un sabiedrība īsti nesaprot, kā uz šo ziņu reaģēt. Krists Kristlībs uzsver, ka situācija Baltijas jūrā tiek monitorēta, novērošana tiek veikta arī ar droniem, un to dara visas Baltijas jūras NATO valstis. “Ja tiek veiktas pārkraušanas operācijas no kuģa uz kuģi jūrā un tas notiek mūsu atbildības rajonā, ir jāprasa atļauja Krasta apsardzes dienestam, un mēs esam tie, kas šo atļauju dod. Mēs pārbaudām visu informāciju par kuģi, kravu un visu pārējo. Ja dokumenti ir kārtībā un viss ir caurskatāms, tad šādas darbības ir likumīgas,” skaidro Krists Kristlībs. “Tā vienmēr ir bijis, un arī tagad nekas īpaši nav mainījies – Krievijas kuģi, tai skaitā arī militārie, iet savu ceļu no Sanktpēterburgas uz Kaļiņingradas anklāvu.

Pagaidām nav nekādas indikācijas, ka Latvija no jūras puses varētu būt apdraudēta, bet mums visiem vienmēr ir jābūt gataviem. Kā mēdz teikt: gribi mieru, gatavojies karam, un tas arī civiliedzīvotājiem ir jāsaprot. Īpaši situācijā, kādā esam tagad, tas jāapzinās vairāk nekā jebkad agrāk. Kas attiecas uz Krasta apsardzi, tad mūsu darbā īpaši nekas daudz nemainās: kuģi visu laiku ir jūrā, tie pilda savus pienākumus, bet visiem pārējiem ir jābūt apzinīgiem pilsoņiem. Ticiet savai armijai, jo, esmu pārliecināts, mūsu Bruņotie spēki un arī Jūras spēki tiešām veiksmīgi strādā! Ticiet arī citiem dienestiem – policijai, ugunsdzēsējiem, mediķiem, glābējiem, jo tie ir cilvēki, kas strādā sabiedrības labā! Un neaizmirstiet Ukrainu, jo Ukraina cīnās arī par mums un mūsu brīvību, tāpēc jāizmanto jebkura iespēja to atbalstīt!”

Uzklausīja Anita Freiberga

Mācības un treniņi liek pamatus drošībai

Jūra nepiedod paviršību. Ar jūru ir jāsaaug, jābūt uz tu. Jūras necieš vājos. Šādas un līdzīgas atziņas ir teikuši dažādu paaudžu jūrnieki, un šim viedoklim pievienojas arī Jūras spēku štāba un apgādes kuģa A-53 "Virsaitis" komandieris Mareks Kibeļskis, īpaši uzsverot, ka Jūras spēku karavīri ļoti nopietni uztver ikdienas mācības un treniņus, jo jābūt gataviem jebkurai situācijai – glābties pašiem, izglābt citus un strādāt ārkārtas apstākļos. "Savai komandai mēdzu teikt, ka miera apstākļos pats bīstamākais, kas var notikt uz kuģa, ir ugunsgrēks. Ja kuģis stāv krastā, tu vari nokāpt krastā un glābt savu dzīvību, bet jūrā nav tādu iespēju, un reizēm neviens pat gribēdams nevar palīdzēt. Tieši tāpēc mums dzīvotspējas treniņi notiek ļoti bieži gan reālajā vidē, gan krastā mācību konteineros, un visam tam mēs pieejam ļoti nopietni," saka Mareks Kibeļskis.

Patiesībā arī mācības pieder pie ikdienas rutīnas, un šo kārtību nosaka eskadras komandiera pavēle, kurā pa dienām iekļauti visu Jūras spēku kuģu uzdevumi. Kara kuģu reglamentā un amata aprakstos visiem ir noteikti pienākumi: notiek apmācība, kuģa tehnisko līdzekļu apkope, tiek rīkoti gan šaušanas, gan dzīvotspējas treniņi, kuru laikā karavīri cīnās ar ugunsgrēku, sūcēm un visu citu. "Treniņi tiešām ir nopietni, un diena ir piesātināta. Kad "Virsaitis" dodas jūrā, tad pildām pienākumus atkarībā no tā, ar kādu uzdevumu esam aizgājuši – vai tās ir militārās mācības, vai tā ir dežūra, vai tu aizej kā štāba kuģis atbalstīt citas vienības, vai tā ir sadarbība ar ūdenslīdziniekiem, kuriem uz mūsu kuģa ir izveidota ļoti laba platforma, kur izvietot ekipējumu un veikt iegremdēšanos. Bieži vien izspēlējam dažādas iespējamās kaujas situācijas. Piemēram, kuģim uzbrūk ar laivām, un kuģis no ikdienas organizācijas pāriet uz kaujas organizāciju. Mācību laikā šaušanai gan izmantojam tikai mācību munīciju. Šāda kaujas situācijas trenēšana notiek gan kuģa komandai, gan arī starp dažādiem kuģiem, kas parasti ir tā sauktie ienaidnieki. Tiek trenēti arī dažādi manevrēšanas uzdevumi, tā sauktie jūrniecības elementi, piemēram, krājumu nodošana, kuģiem esot gaitā divdesmit metru distancē vienam no otra. Un tā sardzes virsniekam ir lieliska prakse, kā šādos apstākļos noturēt kuģi, jo bez kuģošanas pieredzes tas nemaz nav viegli izdarāms. Tāpat mācībās tiek trenētas tauvošanās operācijas, kad kuģis ir gaitā, vai arī kuģis imitē cietušo. Tā tiek attīstītas prasmes pieiet pie cietušā kuģa, iedot tauvu,



buksēt kuģi, un visas šīs procedūras, kas mācībās tiek izspēlētas, ir nevainojami jāapgūst. Īpaši šajos laikos, kad Eiropā notiek reāls karš, mācības un izspēlētie asimetriskie kariņi ir ārkārtīgi svarīgi, jo ikvienam ir jāsaprot, ko un kā kara gadījumā darīt, ir jābūt skaidrībai, kā komandu uzturēt kaujas gatavībā, lai cilvēks neapjūk, lai zina, kad viņš drīkst vai nedrīkst šaut, kur viņam jāatrodas un kā jārikojas."

Atslābt nevar nekad

Mareks Kibeļskis stāsta, ka pa visiem šiem gadiem, kamēr viņš dienē uz kuģa "Virsaitis", ir bijušas dažādas situācijas, kurās jārikojas pastiprinātos stresa apstākļos. Ja jūrā kas atgadās ar kuģa dzinēju, savu profesionālo varēšanu apliecina mehāniķi, tomēr tādas situācijas, kad būtu apdraudēta cilvēku dzīvība vai kuģošanas drošība, uz "Virsaīša" neesot



piedzīvotas. Manevru laikā ir bijušas situācijas, kad kuģi viens otram garām pāiet ļoti tuvu, taču tās nav avārijas situācijas, bet gan apzinātas treniņa situācijas. "Kā jau teicu, jūrā bīstamākais ir ugunsgrēks, un tieši to "Virsaitis" piedzīvoja, kad janvārī nācām no Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) komandieru maiņas ceremonijas Lietuvā. Par laimi, tieši tobrīd notika sardzes maiņa, tāpēc telpā, kur izcēlās ugunsgrēks, atradās cilvēki, kuriem ātri izdevās

▶▶▶ 30. lpp.

▶▶▶ 29. lpp.

ugunsgrēku lokalizēt. Ugunsgrēka iemesls bija gaužām triviāls – aizdegās elektrības kontaktligzda, kas nebija kuģiem īpaši domātā mitruma izturīgā, bet gan parastā, ko lietojam mājās. Uz tās uztiecēja jūras ūdens, kas telpā nonāca pa vajā atstāto iluminatoru. Lai gan ātri visu nodzēsām, tomēr nostrādāja dūmu detektors, bija sadūmojums, trauksme, un visi atradās paredzētajās vietās saskaņā ar kaujas sarakstiem. Karavīri rīkojās profesionāli, atbilstoši situācijai, un tas tikai vēlreiz pierādīja, cik svarīgi ir ikdienas treniņi.”

Lielākajā glābšanas operācijā “Virsaits” piedalījās, kad Irbes šaurumā uz sēkļa uzskrēja pasažieru kuģis “Mona Lisa” ar aptuveni 600 pasažieriem uz klāja. Uz “Virsaisha” klāja tika nocelti 495 pasažieri un nogādāti Ventspils ostā. “Ikdienā mēs, protams, trenējamies glābšanas operāciju veikšanā, izspēlējam scenārijus, jo nelaimes gadījumā, pat ja cietušajam kuģim blakus būtu desmit citu kuģu, glābšanas misiju deviņdesmit deviņos procentos gadījumu noteikti uzticēs karakuģim, norīkojot to par galveno koordinatoru notikuma vietā, tāpēc mums ir svarīgi trenēt savus karavīrus un virsniekus, lai zinām, ko un kā darīt ārkārtas situācijā. Lai gan Krasna apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) parasti izrēķina dislokāciju, arī mums pašiem ir jābūt spējīgiem veikt šos aprēķinus. Lai gan “Mona Lisa” gadījumā situācija nebija tāda, ka kuģis grīmtu un cilvēki slīktu, tomēr avārija cilvēkiem radīja stresu, īpaši jau ņemot vērā, ka uz kuģa bija seniori, kuriem bija sešdesmit plus, un mūsu karavīriem vajadzēja šiem cilvēkiem sniegt arī psiholoģisku atbalstu.”

Karš maina realitāti

Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs savā komentārā sociālajos tīklos norādīja, ka Zviedrijas uzņemšana NATO aliansē ievērojami uzlabos gan reģionālo, gan sabiedroto drošību. “Baltijas jūra tagad ir NATO ezers,” tvīterī rakstīja prezidents. Mareks Kibeļskis atzina, ka Krievijai pēc zviedru iekļaušanās aliansē Baltijas jūrā paliks šaura telpa. Protams, svarīgi ir zināt, kā Krievijas



kuģi tagad uzvedas Baltijas jūrā un cik likumīgi tie rīkojas. Mareks Kibeļskis saka, ka tieši šo pašu jautājumu viņam esot uzdevis NATO 1. pastāvīgās jūras grupas (SNMG1) komandieris, kad 2023. gadā NATO samita laikā ar helikopteru ieradies vizītē uz “Virsaisha”. “Viņam, protams, jau bija viedoklis, tomēr viņš vēlējās

zināt arī manējo, jo mēs teritoriāli esam tuvu Krievijai, un arī mūsu mentalitāte un pagātnes pieredze ļauj izdarīt secinājumus. Toreiz viņam teicu, ka to, kas attiecas uz it kā nerakstītajiem likumiem jūrā, krievu kara jūrnieki ievēro. Agrāk mūsu un Krievijas karakuģi, ejot garām, militāri viens otru sveicināja, kā to prasa reglaments. Tagad, kad karš Ukrainā ilgst jau trešo gadu, mēs, visticamāk, šādu pieklājības žestu vairs neizrādītu, jo domāšana un arī attieksme viennozīmīgi ir mainījusies, un ne tikai Jūras spēkos, bet arī visos Bruņotajos spēkos. Eiropā domājām, ka tā, kā tagad realitātē ir noticis, nekad nevarētu notikt. Domājām, ka Krievija nekad tā nedarīs, bet izrādās, ka šī valsts rīkojas vēl daudz trakāk. Domājām, kas gan ar raķetēm pa mums šaus, bet tagad redzam, ka krievi ar raķetēm šauj pa ukraiņiem, lai cik viena raķete izmaksā un cik cilvēku iet bojā, jo viņiem tas neko nenožīmē.

Arī vienās no lielākajām mācībām Baltijas jūrā – BALTOPS, ir mainījies scenārijs, kas mācību laikā tiek izspēlēts. Jau 2022. gada mācībās tie vairs nebija atsevišķi fragmenti, kad viena grupa kaut ko dara tur, otra tur, tas jau bija saistīts scenārijs, kad strādā nevis atsevišķas vienības, bet visi spēki apvienoti vienā veselā procesā un strādā kā vienots zobrats. Pēc tam arī citas mācības notika ar pavisam citu redzējumu, lielāko uzsvaru liekot uz Baltijas valstīm un Poliju, akcentējot to, kur varētu



Kuģa "Virsaitis" komandieris Mareks Kibēlskis un Jūras spēku komandieris Māris Polencs.

būt lielākie riski. Pilnīgi noteikti varu apgalvot, ka Baltijas valstīm, un tas nozīmē arī Latviju, tiek pievērsta daudz lielāka uzmanība."

2024. gada 11. janvārī Klai-pēdā notika Baltijas valstu jūras eskadras BALTRON (*Baltic Naval Squadron*) komandiera maiņas ceremonija. Līdzšinējo BALTRON komandieri – Latvijas Jūras spēku komandkapteini Jāni Auci nomainīja Lietuvas Jūras spēku komandleitnants Karolis Lileikis.

"Ik gadu notiek BALTRON mācības, kam katru gadu mainās komandieri un tiek norīkots štāba kuģis. 2023. gadā "Virsaitis" bija BALTRON štāba kuģis, un arī komandieris bija no Latvijas. Tāpat 2024. gada pirmajā pusē "Virsaitis" ir štāba kuģis, jo lietuviešu "Jotvingis", kas ir mūsu "Virsaiša" māsas kuģis, iet uz modernizāciju, tikai šoreiz štāba komandieris būs lietuvietis, un mūsu kuģis tiks nodots viņa taktiskajā pakļautībā. Taču gadījumā, ja ir kādi nacionāli uzdevumi, tad tie tiek pildīti pirmām kārtām, tā ir prioritāte," stāsta kuģa komandieris. "Tā kā Baltijas jūrā ir liels vēsturiskais piesārņojums un arī Irbes šaurumā joprojām tiek atrastas Pirmā un Otrā pasaules kara mīnas, arī šajā ziņā "Virsaitim" darba netrūkst, sniedzot atbalstu citām vienībām. Tiek lēsts, ka abos karos Baltijas jūrā bija izlikti aptuveni astoņdesmit tūkstoši mīnu. Vācieši informāciju par mīnu laukiem ir atklājuši, turpretī krievi ne, tāpēc par daudzām mīnām joprojām nav precīzas informācijas, kur tās izliktas. Taču jāteic, ka kuģošanas drošību šīs mīnas neapdraud, ja tas tā būtu, tad civilajiem kuģiem šajā vietā būtu liegta kuģošana."■

Anita Freiberga

Bīstamākie kuģošanas ceļi pasaulē

Bīstami pirātisma incidenti, neparedzami laika apstākļi un liels satiksmes blīvums ir galvenās problēmas, ar kurām saskaras kuģošanas kompānijas un jūrnieki, strādājot pasaules jūrās. Pasaules tirdzniecības floti joprojām apdraud pirāti un bruņotas bandas, kas darbojas galvenajos kuģu ceļos. Starptautiskajam Jūrniecības birojam (IMB) 2024. gada pirmajā ceturksnī tika iesniegti 33 ziņojumi par jūras pirātismu un bruņotu laupīšanu pret kuģiem. Incidentos bija iesaistīti 24 kuģi, no tiem viens piedzīvoja bruņotu uzbrukumu, seši uzbrukuma mēģinājumus un divi tika nolaupīti. IMB uzrādījis 10 bīstamākos kuģošanas reģionus pasaulē.

Somālijas pirāti atgriežas

Somālijas ūdeņi ir bēdīgi slaveni jūrniecības pasaulē, tie atzīti par vienu no bīstamākajiem reģioniem kuģošanai un kļuvuši par sinonīmu jūrniekiem un kuģiem draudošajām briesmām.

Pirātisma situācija Somālijā ir sarežģīta, to ietekmējuši gadu desmitiem ilgušie iekšējie konflikti un efektīvas pārvaldības trūkums. Reģiona politiskā nestabilitāte ir vide, kurā var uzplaukt nelikumīgas darbības. Somālijas valdības ierobežotie resursi un iespējas, kā arī spēcīgas un konsekventas jūras spēku klātbūtnes trūkums reģionā ir apgrūtinājis pirātisma efektīvu apkarošanu. Šie faktori apvienojumā ar Somālijas stratēģisko atrašanās vietu noslogotos kuģošanas maršrutos ir galvenie iemesli pirātisma incidentiem šajā reģionā. Mūdienu Somālijas pirāti ir labi bruņoti, ārkārtīgi agresīvi un neparedzami, tie specializējas kuģu nolaupīšanā, apkalpes locekļu sagrābšanā par ķīlniekiem un lielu izpirkuma maksu pieprasīšanā par jūrnieku atbrīvošanu. Viņu darbības apdraud ne tikai vērtīgas starptautiskas kravas, bet arī uz kuģa esošo cilvēku dzīvības.

Jaunākie "Royal United Service Institute" (RUSI) ziņojumi liecina, ka Somālijas pirāti atkal ir atgriezušies. Saskaņā ar RUSI datiem no



2023. gada decembra līdz 2024. gada februārim ir bijis vairāk pirātu uzbrukumu nekā jebkurā citā laikā pēdējos sešos gados. Somālijas pirāti bija iesaistīti "MV Ruen" nolaupīšanā. Indijas Jūras spēku flotei 2024. gada 15. martā izdevās atbrīvot Maltas karoga tirdzniecības kuģi "MV Ruen", ko Somālijas pirāti 2023. gada 14. decembrī nolaupīja 450 jūras jūdzes uz austrumiem no Sokotras Arābijas jūras ziemeļos, un tas bija pirmais tirdzniecības kuģa nolaupīšanas gadījums, ko Somālijas pirāti veica kopš 2017. gada. Indijas Jūras spēku amatpersona pavēstīja, ka pirāti pārveidojuši "Ruen" par mātes kuģi, lai, izmantojot laivas, uzbrūktu citiem kuģiem. Marta beigās pie Somālijas tika nolaupīts vēl viens tirdzniecības kuģis – "MV Abdullah". Tā kā ir informācija, ka Somālijas spēki plāno arī turpmāk uzbrukt ārvalstu flotēm, Somālijas ūdeņi joprojām paliek kuģošanai augsta riska reģions.

▶▶▶ 32. lpp.

>>> 31. lpp.

UZZIŅAI

Indija kopš 2023. gada decembra ir nosūtījusi uz Adenas līci un Arābijas jūras ziemeļu daļu vismaz 12 karakuģus, kas sniedz palīdzību tirdzniecības kuģiem uz austrumiem no Sarkanās jūras, kur vairāku valstu, tostarp ASV, flotes cenšas nodrošināt kuģošanas ceļus, kuriem uzbrūk Jemenas hutiešu kaujinieki.

Reģiona politiskā nestabilitāte Adenas līci padara kuģošanai bīstamu

Vēl viens bīstams kuģošanas rajons ir Adenas līcis, kas atrodas starp Jemenu Arābijas pussalā un Somāliju un Džibutiju Āfrikas ragā, savieno-

krastam. Šis Eiropas kuģošanas ceļš ir slavens ar izaicinošiem kuģošanas apstākļiem. Īpaši ziemā šajā apgabalā bieži ir vētras un milzīgi viļņi, kā arī kuģiem bīstami spēcīgi vēji.

Tieši neparedzamie laikapstākļi pat vispieredzējušākajiem jūrniekiem šo reģionu padara par bīstamu kuģošanai. Lai gan laikapstākļu prognozēšana un jūras tehnoloģijas ir attīstījušās, Biskajas līcis joprojām ir riskants kuģošanas ceļš, kas prasa lielu piesardzību.

Gvinejas līcī valda vardarbība

Pēc Starptautiskās Jūrnieceības biroja (IMB) datiem, Gvinejas līcī katru gadu desmitiem jūrnieku tiek nolau-



jot Sarkano jūru ar Indijas okeānu. Reģiona politiskā nestabilitāte, jo īpaši Somālijā, ir izraisījusi pirātu uzbrukumu pieaugumu tirdzniecības kuģiem. Šie pirāti bieži ir labi bruņoti un nebaidās stāties pretī lieliem kravas kuģiem. Daudzas kuģošanas kompānijas, reaģējot uz pirātisma draudiem, noteikušas stingrus drošības pasākumus, piemēram, nodrošina saviem kuģiem konvoju un bruņotus apsargus. Arī starptautiskie jūras spēki ir palielinājuši klātbūtni reģionā, lai apkarotu pirātismu. Tomēr pirātiem šeit ir augstas taktiskās prasmes, viņi turpina apdraudēt kuģus un padara Adenas līci par riskantu reģionu.

Biskajas līcī trako vētras

Biskajas līcis stiepjas no Spānijas ziemeļu krasta līdz Francijas rietumu

pīti un turēti nožēlojamās apstākļos krastā. IMB direktors Maikls Hovlets: "Incidentu, tostarp apkalpes nolaupīšanas un ķīlnieku saņemšanas atdzimšana Gvinejas līča ūdeņos rada bažas. IMB aicina uz pastāvīgu, spēcīgu reģionālo un starptautisko jūras spēku klātbūtni, lai novērstu šādus noziegumus."

IMB ziņo, ka Gvinejas ūdeņos 2023. gadā notika trīs no četriem kuģu nolaupīšanas gadījumiem un visi 14 apkalpes nolaupīšanas gadījumi, par kuriem IMB saņēma informāciju. Pirātu grupas, kas darbojas Gvinejas līcī, ir labi bruņotas un bieži veic uzbrukumus līdz pat 200 jūras jūdžēm no krasta, to galvenais mērķis ir nolaupīt jūrniekus un pieprasīt izpirkuma maksu no kuģniecības uzņēmumiem. Uzbrukumi ir vardarbīgi, tajos jūrnieki ir arī nogalināti.

Malakas šaurumā kuģošanu apgrūtina intensīvā kustība

Malakas šaurums, šaurs ūdens posms starp Malakas pussalu un Indonēzijas salu Sumatru, ir viens no pasaulē noslogotākajiem, svarīgākajiem un arī bīstamākajiem kuģošanas ceļiem, kur galvenā bīstamība ir pirātisms. Bet ne tikai pirāti apgrūtina jūrnieku dzīvi, to bīstamu padara arī intensīvā satiksme un šaurās vietas ar sekliem ūdeņiem un asiem pagriezieniem, kas prasa prasmīgu navigāciju. Te ir augsts sadursmju un negadījumu risks. Lai riskus mazinātu, šajā teritorijā ir daudz jūras patruļu un stingrāki drošības protokoli.

Dienvidķīnas jūrā kuģošanu ietekmē ģeopolitiskā spriedze

Dienvidķīnas jūra, kas atrodas starp Ķīnu, Filipīnām un Vjetnamu, ir galvenais Āzijas tirdzniecības ceļš. Tas ir arī reģions, ko apdraud ģeopolitiskā spriedze, pirātisma incidenti un navigācijas problēmas, piedevām šeit pārklājas vairāku valstu, tostarp Ķīnas, Brunejas, Indonēzijas, Malaizijas, Filipīnu, Taivānas un Vjetnamas, teritoriālās prasības. Šo strīdu pamatā ir reģiona bagātīgie dabas resursi, tostarp aptuveni 11 miljardi barelu neizmantotas naftas un 190 triljoni kubikpēdu dabasgāzes, kā arī tā stratēģiskā nozīme globālajā kuģniecībā. Piedevām Dienvidķīnas jūrā ir daudz rifu un salu, dažas tikai nedaudz virs jūras līmeņa, kas var radīt ievērojamas navigācijas problēmas.

Singapūras šaurumā kuģošanu apgrūtina dabas un cilvēku radītie izaicinājumi

Singapūras šaurums ir stratēģiski svarīgs globālajā kuģniecībā, tas savieno Dienvidķīnas jūru ar Malakas šaurumu, kur lielākā problēma kuģošanai ir lielais satiksmes blīvums, jo kopā ar lielajiem kravas kuģiem satiksmē piedalās nelieli kuģīši un vietējās zvejas laivas, kas rada sarežģītu navigācijas vidi, palielina sadursmju iespēju un negadījumu risku. Lai samazinātu riskus, atbildīgās institūcijas ir īstenojušas dažādus drošības pasākumus,

piemēram, izstrādājušas satiksmes sadales shēmas un uzlabotus navigācijas līdzekļus. Dabas problēmas – biežā dūmaka un spēcīgās lietavas, kas ievērojami samazina redzamību Singapūras šaurumā, un cilvēka radītie izaicinājumi – kontrabanda, nелеgāla narkotiku tirdzniecība, cilvēku tirdzniecība un pirātisms, padara Singapūras šaurumu par izaicinošu maršrutu globālai kuģniecībai.

IMB ziņojumā teikts, ka pirātu uzbrukumi Singapūras šaurumā atšķiras no uzbrukumiem pie Somālijas vai Gvinejas krastiem, jo te kuģiem uzbrūk neliels cilvēku skaits, pamatā bruņojušies ar nažiem un nūjām, bet dažos gadījumos pat neapbruņoti, tomēr incidentu skaita pieaugums rada bažas kuģniecības uzņēmumiem, kas darbojas šajā reģionā.

Sarkanajā jūrā saimnieko hutieši

Sarkanā jūra ir labi zināms ceļš kuģiem, kas ceļo no Eiropas uz Āziju un pretējā virzienā. Ir trīs galvenie iemesli, kas padara Sarkanā jūru par bīstamu kuģošanas ceļu: politiskie konflikti, pirāti un sarežģīti ūdeņi.

Tagad ievērojama spriedze Sarkanās jūras reģionā ir galvenokārt hutiešu nemiernieku uzbrukumu dēļ, kas kopš 2023. gada novembra ir vērsti arī pret tirdzniecības kuģiem. Līdztekus politiskajiem riskiem Sarkanajā jūrā ir sarežģīta navigācija šauro kuģošanas ceļu un rifu dēļ, kas ir dabiski šķēršļi lieliem kuģiem, it īpaši, ja jūrā notiek intensīva kustība.



Arābijas jūrā un Omānas līcī ģeopolitiskā situācija joprojām ir drauds kuģošanai

Arābijas jūra ir reģions Indijas okeāna ziemeļos, rietumos tā robežojas ar Arābijas pussalu un Adenas līci, bet ziemeļrietumos ar Omānas līci un Irānu, un galvenie draudi tur ir pirātisms un jūrnieku nolaupīšana, ko veic Irānas puse. Pēc ASV Jūras spēku datiem, kopš 2020. gada Irāna ir vajājusī, uzbrukusi vai sagrābusi aptuveni 20 tirdzniecības kuģu. 2023. gada jūnijā ASV Jūras spēki iejaucās, lai apturētu divu komerciālo tankkuģu sagrābšanu Omānas līcī. Tā paša gada maijā Irānas flote sagrāba naftas tankkuģi ar Māršala salu karogu. Daži analītiķi pauž viedokli, ka tas ir valsts sponsorēts pirātisms, savukārt Irāna apgalvo, ka kuģi ir konfiscēti uz aizdomu pamata par naftas kontrabandu. Aptuveni piektā daļa no pasaules jēlnaftas un naftas produktu piegādēm iet caur

Hormuza šaurumu starp Irānu un Omānu, padarot to par ļoti svarīgu kuģošanas ceļu.

Tā kā saspīlējums starp Irānu un Rietumiem, visticamāk, tik drīz nebeigsies, ģeopolitiskā situācija reģionā joprojām ir drauds kuģošanas nozarei.

Melno jūru plosa karš

Melnā jūra ir iekšzemes jūra, kas atrodas Eiropas kontinenta dienvidaustrumu malā. Tā robežojas ar Ukrainu, Krieviju, Bulgāriju, Rumāniju, Turciju un Gruziju.

2022. gadā Krievija uzbruka Ukrainai, sākot karu, kas joprojām turpinās, un tas ir pārvērtis Melno jūru par reģionu, kurā valda konflikti un briesmas. Kopš 2022. gada ir saņemti ziņojumi par 24 jūras incidentiem, kuros iesaistīti civilie kuģi. Tā kā Krievijas uzbrukums Ukrainai turpinās, Melnā jūra joprojām ir bīstams ūdensceļš kuģniecības uzņēmumiem.■

Pelēkā zona apdraud drošību jūrā

No 2024. gadā 11. līdz 13. jūnijam jau 15. reizi Monterejā, Kalifornijā, notika Jūras riska simpozījs (MRS), kas ir ikgadējs trīs dienu pasākums un pulcē valdības un jūrniecības nozares līderus, ostu pārstāvjus, starptautiskos un vietējos pētniekus un risinājumu sniedzējus, lai izpētītu jau esošos un arī jaunus draudus kuģošanas drošībai. Pasaules notikumi liecina, ka pašreizējā lielvaru konkurences un notiekošo konfliktu laikā arvien vairāk tiek apdraudēta drošība jūrā. Aktīvo konkurenci starp valstīm, kas nav iesaistītas



karā, bet īsti nav arī mierā, sauc par "pelēko zonu". Diemžēl pieaug šīs pelēkās zonas draudi kuģošanas brīvībai, globālajai jūrniecības koptelpai un pasaules tirdzniecībai.

"MRS 2024" paneldiskusijas pulcēja daudzus nozares ekspertus, kuri dalījās savās zināšanās par to, kā pārvaldīt riskus jūras globālajās koptelpās, piekrastes ūdeņos un jūrās. Pelēkās zonas aktivitātes pret jūrniecības nozari un jūras transporta sistēmu ir kļuvušas par aktuālākajām ziņām: dronu uzbrukumi, kuģu nogremdēšana, graudu koridoru blokāde, zemūdens kabelu griešana un vēl daudz kas cits. Kuģi ir tikuši vajāti, ir bloķēta informācijas aprīte, kiberuzbrukumi ir radījuši pārrāvumus jūras tirdzniecībā.■

Polārais kodekss: kuģošana cauri izaicinājumiem

“The Arctic Institute” zinātnieki uzsver, ka kuģu navigācijai polārajos reģionos, Arktikā un Antarktīdā, ir nepieciešamas īpaši kvalificētas kuģu apkalpes un arī īpašu tehnoloģiju izmantošana. Nedaudz ar humora pieskaņu zinātnieki teic, ka došanās kosmosā varētu būt mazāks izaicinājums nekā kuģu vadīšana un ekspluatācija polārajos reģionos, jo ir pārāk daudz risku, kas navigāciju tur padara par īstu piedzīvojumu.

Aptuveni 10 procenti Arktikas ūdeņu tiek apsekoti atbilstoši mūsdienīgiem vai līdzīgiem standartiem, un ir jāveic korekcijas kartēs atbilstoši datu avotiem un izmaiņām, kas radušās klimata pārmaiņu rezultātā. Saistībā ar dabas faktoriem, piemēram, laikapstākļiem un klimatu, tehnoloģiju trūkums, nepietiekama infrastruktūra un aprīkojums, kā arī cilvēka faktors var ievērojami samazināt kuģošanas drošību Arktikā.

Lai gan gadsimtiem ilgi cilvēki ir veduši kuģus caur ledainajiem ūdeņiem un pētījuši polāros reģionus, paļaušanās uz kartēm un standarta navigācijas rīkiem joprojām ir riskanta. Arī Polārais kodekss nenodrošina universālu risinājumu drošai kuģošanai šajās teritorijās, un klimata pārmaiņu dēļ tas kļūst aizvien sarežģītāk, jo parādās arvien jauni apstākļi, kas var ietekmēt kuģošanu.

Tā kā Arktikas reģionā paātrinās jūras ledus kušana, vieglākas un drošākas kuģošanas potenciāls šķiet acīmredzams. Saskaņā ar Arktikas padomes Arktikas jūras vides aizsardzības darba grupas (PAME) datiem pēdējo 10 gadu laikā Arktikā reģistrēts kuģu skaita un nobrauktā attāluma pieaugums par 37%, un tas neattiecas tikai uz astoņu Arktikas valstu kuģiem, bet arī uz daudziem zem Arktikas padomes novērotāju valstu karogiem reģistrētiem kuģiem, kuri regulāri kuģo Arktikas teritorijā, kur spēkā ir Polārais kodekss. Klimata pārmaiņas sekmē arvien jaunu no ledus brīvu teritoriju rašanos ziemeļu ūdeņos, kas atvieglo kuģošanu gan civilajai flotei, gan karakuģiem. Pašlaik pasaulē pieaugošaisaspīlējums arī ziemeļos ir kļuvis par iemeslu daudzu reģionālu militāro



spēku klātbūtnei, aktīvākai ledlaužu darbībai, patrulēšanas operācijām, kā arī incidentiem. Jaunajās izpētes zonās var sastapt pat zvejas kuģus, kuri apgūst jaunus zvejas rajonus tālāk uz ziemeļiem. Tāpat pēdējos gados Arktikā, piemēram, Svalbārā un Grenlandē, ievērojami palielināties kruīza kuģu skaits, un prognozes liecina, ka nākamajās desmitgadēs to skaits Arktikas maršrutos varētu palielināties par 100 procentiem.

Jaunākie dati liecina, ka Arktikā pieaug ekstremāli notikumi, kuru pamatā ir mainīgie laikapstākļi, ko zinātnieki ne vienmēr spēj precīzi prognozēt un kas ietekmē kuģu stabilitāti un manevrēšanas spēju, tātad arī kuģošanas drošību. Attālos Arktikas rajonos, kur kuģiem jāveic lieli attālumi, tos apdraud mainīgie laikapstākļi, migla un dreifējošie ledus gabali. Ziemeļu ūdeņos bieži tiek reģistrētas tādas parādības kā polārie kritumi – īslaicīgas atmosfēras zema spiediena sistēmas, kas pazīstamas arī kā ekstremālas jūras vētras, kuru rezultātā lielās teritorijās tiek radīti spēcīgi vēji un milzu viļņi, kas apdraud kuģus. Lielais vēja

ātrums un ekstremālais viļņu augstums polārajos reģionos var izraisīt kuģu aplendošanu, kas, piemēram, bija iemesls tam, ka 2020. gada decembrī Barenca jūrā apgāzās zvejas kuģis “Oņega”.

Nepieciešamas jaunas jūras kartes

Novencojušas jūras kartes var radīt milzīgu risku kuģošanai seklos ūdeņos un fjordos Arktikā. Jūrnieceības nozarē būtu jāizjūt bažas par to datu kvalitāti, uz kuriem balstās diagrammas, jo jūras kartēs iekļauto datu vecums un precizitāte var ievērojami atšķirties. Viens no datu neprecizitātes iemesliem varētu būt klimata pārmaiņu radītās pārmaiņas vidē. Fjordos ar aktīviem kūstošiem ledājiem nogulumi no bazālā ledus pievienojas plūsmā un palielina nogulsnešanās ātrumu, kā rezultātā grunts topogrāfija gadu gaitā ievērojami mainās. Tas, visticamāk, bija iemesls tam, ka ekspedīcijas kruīza kuģis “The Ocean Explorer” 2023. gadā iestrēga dubļos nomaļā Alpefjords rajonā, Austrumgrenlandē.

Daudzi piemēri liecina, ka polāro reģionu skarbā vide joprojām var radīt ievērojamu risku kuģošanai.

Polārais kodekss neatrisina problēmas

Polārais kodekss ir salīdzinoši nesens un nozīmīgs dokuments, kas iezīmē pagrieziena punktu kuģošanas starptautiskajā regulējumā polārajos ūdeņos un aptver plašu prasību klāstu kuģiem, kuri darbojas Ziemeļu Ledus okeāna ūdeņos un blakus esošajās jūrās. IMO to pieņēma 2014. gadā, un kopš tā laika tas ir uzlabots un pilnveidots. Galvenās izmaiņas ir saistītas ar Ziemeļu Ledus okeāna piesārņojumu, piemēram, aizliegums izmantot smago degvielu, un notiek diskusijas par zemūdens trokšņa piesārņojumu. Tomēr ir grūti rast ieteikumus par klimata pārmaiņu izraisītu bīstamu laikapstākļu prognozēšanu un to ietekmes mazināšanu uz kuģiem, kas darbojas polārajos reģionos. Ledainie ūdeņi joprojām ir ļoti neprognozējami dažāda veida kuģiem, pat vislabāk sagatavotajiem un aprīkotajiem, kā to apliecina nesenie incidenti.

Polāros reģionus neparedzamo laikapstākļu un klimata faktoru radīto risku dēļ joprojām var uzskatīt par vienu no vissarežģītākajām vidēm kuģošanai. Tomēr kuģu skaits Arktikas ūdeņos aug un nākamajās desmitgadēs turpinās augt, jo klimata pārmaiņas ir radījušas plašas iespējas kuģniecībai ziemeļu ūdeņos – kravu pārvadājumiem, zvejai, tūrisma, derīgo izrakteņu izpētei, zinātniskiem pētījumiem. Vizuālie novērojumi, izmantojot satelītattēlus, var palīdzēt izvēlēties drošākus maršrūtus, lai izvairītos no aisbergiem un ledus laukiem. Tomēr ekstremālie laikapstākļi un klimata pārmaiņu ietekme, piemēram, arktiskie cikloni, negaidīti lieli okeāna viļņi un strauja ledus dreifēšana, var palielināt prognožu nenoteiktību un padarīt navigāciju nedrošu. Labi iedibināta saziņa un datu apmaiņa starp pētniekiem un kuģu apkalpēm ir svarīga, lai informācija būtu pilnīga, precīza un pieejama. Nākotnē izšķiroša nozīme būs kopīgas pārvaldības sistēmas izveidei, lai risinātu problēmas, kas izriet no klimata pārmaiņu ietekmes.■

Pēc "The Arctic Institute" materiāliem

Lēmuma pieņemšana ir katra jūrnika atbildības jautājums

Valsts pensijas apmērs ir atkarīgs no personas apdrošināšanas stāža un valsts sociālo apdrošināšanas iemaksu apmēra. Latvijas jūrnīkam, kurš strādā uz kuģiem ar Latvijas karogu, ir tāds pats sociālais nodrošinājums un tiesības uz visiem valsts sociālajiem pakalpojumiem kā Latvijā nodarbinātam iedzīvotājam, jo Latvijas darba devēji (kuģu īpašnieki) maksā valsts normatīvajos aktos noteiktās sociālās iemaksas. Zems sociālais nodrošinājums ir jūrnīkiem, kuri strādājuši uz ārvalstu kuģiem un nav maksājuši sociālās iemaksas Latvijā.

Ja netiek veiktas valsts sociālās apdrošināšanas iemaksas Latvijā, tad jūrnīks nevar šeit saņemt pabalstus, pensijas un citus sociālos pakalpojumus. Bieži jūrnīki saņem nelielu pensiju vai pat tikai minimālo valsts pensiju, kas ir krietni mazāka par iepriekš saņemto atalgojumu uz kuģa. Starp Latviju un Norvēģiju ir noslēgts līgums, kas noteic, ka Latvijas jūrnīkiem, kuri ir nodarbināti uz Norvēģijas Starptautiskajā reģistrā reģistrētiem kuģiem, ir tāda pati sociālā drošība kā jūrnīkiem, kuri strādā uz Latvijas karoga kuģa. Norvēģijas karoga kuģu īpašnieki reģistrē Latvijas jūrnīkus kā sociāli apdrošinātas personas un par jūrnīkiem veic noteiktus sociālos



Igors Pavlovs.

maksājumus Latvijā. Pamatojoties uz iepriekšminēto, izriet, ka Latvijas jūrnīki, kuri strādā uz Norvēģijas Starptautiskajā reģistrā reģistrēta kuģa, ir sociāli apdrošināti.

To, kāda ir situācija saistībā ar sociālajām garantijām jūrnīkiem, komentē Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnīku arodbiedrības prezidents IGORS PAVLOVS.

– Sarunājoties ar jūrnīkiem, nākas pārliecināties, ka ļoti daudz joprojām satrauc nodokļu jautājums. Lai gan par to ne mazums jau ir runāts, tomēr šķiet, ka atkal un atkal pie šī jautājuma

▶▶▶ 36. lpp.

UZZIŅAI

Vairāk nekā 80% pasaules kuģniecības uzņēmumu ir reģistrēti ārzonās (beznodokļu zonās), kurās likumi neparedz sociālo nodrošinājumu jūrnīkiem no citām valstīm. Kuģi tiek reģistrēti ar tādu valstu karogiem kā Bahamas (Bahamu Salas), Māršala Salas, Panamas Republika u. c. Ārvalstu nodarbinātības nosacījumi neparedz obligātu sociālā nodrošinājuma maksājumu veikšanu Latvijā, un jūrnīkiem netiek veikts apdrošināšanas stāža un sociālās apdrošināšanas maksājumu uzkrājums Latvijā.

▶▶▶ 35. lpp.

jāatgriežas. Vai arī arodbiedrība šo jautājumu patur savā redzeslokā?

– Arodbiedrība diezgan uzmanīgi seko tām diskusijām, kas saistītas ar nodokļiem kopumā, bet īpašu vērību, protams, pievēršam tam, kas varētu attiekties uz jūrniekiem, jo esam ieinteresēti, lai turpinātos esošā nodokļu politika attiecībā uz jūrniekiem, kad jūras virsnieki un ierindas jūrnieki maksā uz viņiem attiecināmo nodokļu apmēru. Sistēma strādā ļoti labi, un tie jūrnieki, kuri ir mūsu arodbiedrības biedri, godprātīgi aizpilda gada deklarācijas. Ja nepieciešams, viņi vērsas pie mums pēc palīdzības, lai aizpildītu deklarāciju, bet pārsvarā to dara katrs pats, un cilvēki to dara brīvprātīgi. Ja Latvijā joprojām ir pelēkā ekonomika un problēmas ar aplokšņu algām, tad jūrniecības nozarē, kas attiecas uz jūrniekiem, šādas problēmas nav, jo visi godprātīgi nomaksā valstij no-

UZZIŅAI

Jūrniekam, kurš nodarbināts uz starptautiskajos pārvadājumos izmantojama kuģa, ar iedzīvotāju ienākuma nodokli (turpmāk – nodoklis) apliekamais objekts ir: virsniekam – 2,5 mēnešu minimālo darba algu apmērā (2022. gadā – 1250 eiro); pārējam personālam – 1,5 mēnešu minimālo darba algu apmērā (2022. gadā – 750 eiro).

vadītājs domāju diezgan bieži un kas mani nepamet visus tos garos gadus, kopš vadu arodbiedrību. Kāpēc līdz pat šim tādš jautājums joprojām ir aktuāls? Saskaņā ar likumu visiem Latvijas iedzīvotājiem, tai skaitā arī jūrniekiem, ir tiesības brīvprātīgi pievienoties sociālā nodokļa maksāšanai, lai veidotu savu sociālo nodrošinājumu, un tas nozīmē, ka katrs var aizpildīt anketu un nomaksāt valstij nodokli. Ja jau šāda sistēma ir izveidota, vai vajadzētu vēl ko speciāli darīt, lai kā īpaši mudinātu cilvēku

ir jūrnieki, kuri strādā starptautiskajās kuģošanas kompānijās, kur viņu darba devējiem nav saistoši sociālā nodokļa maksājumi par jūrnieku. Tā kā mūsu jūrniekiem darba devēji pārsvarā ir ārpus Latvijas, ienākuma nodokli noteiktajā kārtībā jūrnieki maksā paši, bet, kas attiecas uz sociālo nodokli, to jūrnieki var maksāt brīvprātīgi, ko daži arī dara.

– No jaunākās paaudzes jūrniekiem esmu dzirdējis, ka viņi savu sociālo uzkrājumu veido akciju tirgos un biržās, kā arī iegādājoties nekustamo īpašumu. Pieļauju, ka jūras virsnieki šajā ziņā ir avancēti un prot rīkoties ar saviem ienākumiem, bet kā ir ar ierindas jūrniekiem?

– Virsniekiem pieņemot šādus lēmumus ir daudz vieglāk, jo viņu atalgojums ir pietiekami stabils un liels, lai tā varētu rīkoties ar savu naudu, bet pavisam citādi ar ierindas jūrniekam. Viens, ja tava alga ir trīs tūkstoši, bet pavisam cits stāsts, ja tā ir divpadsmit plus tūkstoši. Un tomēr, lai arī ierindas jūrniekiem nākas domāt, kā dzīvot šodien, lai kāda ir pašreizējā alga, būtu loģiski, ja cilvēkam būtu izpratne, ka gadi nežēlīgi ātri skrien uz priekšu. Ja dievs dos iespēju nodzīvot līdz pensijas vecumam, katram pašam vajadzētu apzināties, ka atrast darbu pēc sešdesmit piecu gadu vecuma būs grūti, tāpat nebūs arī viegli noturēties darba tirgū, tāpēc jau laikus vajadzētu sev uzdot jautājumu: kā es dzīvošu? Viens stāsts ir tad, ja cilvēks jau līdz pensijas vecumam ir nopelnījis naudu fondos, varbūt viņam ir nekustamais īpašums, kas ļauj būt drošam par laiku pēc aktīvo darba gaitu pabeigšanas. Bet ko tad, ja tā visa nav? Runājot ar jūrniekiem, vienmēr esmu akcentējis – tev vajadzētu padomāt, kā tu dzīvosi, kad aiziesi pensijā. Taču nevēlos dot padomu, kā veidot uzkrājumu, jo šādi padomi, kas saistīti ar finansēm, ir visai slidena lieta, es varu tikai rosināt cilvēku padomāt par šo tematu, bet kādu lēmumus viņš pieņem, tas paliek paša ziņā.■

Anita Freiberga

P.S. Valsts Ieņēmumu dienests ir izveidojis informatīvu materiālu: "Nodokļi no jūrnieku, kuri nodarbināti uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa, ienākumiem".



dokļus, tāpēc esmu pārliecināts – ja ir izveidota laba sistēma, kas stabili strādā, tad ir svarīgi to nenojaukt, un ar šo jautājumu problēmu nav, jo valsts politika attiecībā uz jūrnieku nodokļiem vismaz pašlaik ir palikusi nemainīga.

– Ienākuma nodoklis ir mazākā problēma, šo sistēmu jūrnieki pamatā saprot un akceptē, bet pavisam cita situācija ir tad, kad runa ir par sociālo nodokli. Jūrnieki vēlas dzīvot šeit un tagad, bet kā ir ar nodrošinājumu sociālajā jomā? Tas taču neattiecas tikai uz pensijām vien.

– Lūk, tas laikam ir viens no jautājumiem, par kuru kā arodbiedrības

pieņem lēmumu? Lūdzu, durvis ir atvērtas! Vai tomēr to vajadzētu darīt piespiedu kārtā, kā tas notiek ar obligāto civiltiesisko apdrošināšanu automašīnām? Varbūt, zinot cilvēka dabu, to, cik grūti viņam šķirties no naudas, ja to var nedarīt, lēmums to darīt obligāti palīdzētu izvairīties no nevajadzīgām problēmām. Vai tas būtu demokrātiski? Ne visai, bet efektīvi.

– Kas attiecas uz darba devējiem, tad viņiem šādas izvēles nav.

– Mūsu darba devējiem nav izvēles, ir jāpilda likums attiecībā uz nodokļiem un par saviem darba ņēmējiem jāmaksā, bet pavisam citā situācijā

Strauji izplatās invazīvais jūrasgrundulis

Lai pētītu Baltijas jūras invazīvo sugu apaļo jūrasgrunduli, Dabas aizsardzības pārvaldes vadītajā projektā LIFE REEF divos gados iezīmēti un Baltijas jūrā izlaisti 8000 sugas īpatņi. Ar sabiedrības iesaisti līdz šim saņemtas ziņas par 245 noķertiem apaļajiem jūrasgrunduļiem. Arī šogad ikviens aicināts ziņot par iezīmēto individu noķeršanu. Līdzšinējā informācija par apaļo jūrasgrunduļu migrāciju Baltijas jūrā bija nepietiekama, bet pēc pērnā gada ziņojumiem priekšstats par sugas uzvedības kopsakarībām Latvijas piekrastes ūdeņos veidojas. Sugai ir izteikti teritoriāla uzvedība, slikta peldspēja un mazkustīgs dzīvesveids. Precīzākai, efektīvākai un zinātniskos datus balstītai apaļo jūrasgrunduļu zvejas pārvaldībai šobrīd tiek izstrādāts sugas apsaimniekošanas plāns, un sabiedrības iesaiste veicina kvalitatīvāku šī plāna izstrādes procesu.

Apaļais jūrasgrundulis ir invazīva suga, kas salīdzinoši neilgā laikā kļuvusi par vienu no dominējošajām zivju sugām Latvijas piekrastes ūdeņos. Apaļajam jūrasgrundulim raksturīgs izteikti agresīvs dzīvesveids – tas negatīvi ietekmē vairākas vietējās sugas un palielina spiedienu uz vidē pieejamo barības bāzi, tādēļ tam ir augsts potenciāls negatīvi ietekmēt sugas un dzīvotnes aizsargājamās jūras teritorijās.

UZZIŅAI

Iezīmēto apaļo jūras grunduļu augšējā spurā ir ievietota T-bar zīme ar uzrakstu "BIOR RIGA" un četru ciparu kodu. Par iezīmēto grunduļu noķeršanu jāziņo Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskajam institūtam "BIOR" pa tālruni 20239304 vai jāraksta e-pasts uz ivars.putnis@bior.lv. Par ziņu sniegšanu paredzēta atlīdzība. Sazinoties nepieciešams ziņot zīmē redzamo kodu, pilnu zivs garumu cm, noķeršanas rīku, zvejas ilgumu, datumu un vietas koordinātas. Nepieciešams arī nosūtīt zivs fotogrāfiju, lai tajā redzams īpašais kods. Noķerto zivi var arī sasaldēt un uzglabāt veselā veidā vēlākai nodošanai institūtam.



Baltijas jūras akvatorijā plānots kartēt un izpētīt ES nozīmes īpaši aizsargājamās jūras biotopus

Dabas aizsardzības pārvalde projektu LIFE REEF jeb "Jūras aizsargājamo biotopu izpēte un nepieciešamā aizsardzības stāvokļa noteikšana Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā" īsteno kā vadošais partneris sadarbībā ar institūtu "BIOR" un Latvijas Hidroekoloģijas institūtu. Projekta realizācijas gaitā plānots Baltijas jūras akvatorijā kartēt un pētīt Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamās jūras biotopus "Smilts sēkli jūrā" un "Akmeņu sēkli jūrā" 4116 kvadrātkilometru platībā. Plašāka informācija pieejama interneta vietnē reef.daba.gov.lv.

Turcija kļuvusi par stratēģisku pieturas punktu Krievijas degvielas tranzītā uz ES

Laikā no 2023. gada februāra līdz 2024. gada februārim Turcija palielināja naftas iepirkumu no Krievijas par 105%, salīdzinot ar iepriekšējo 12 mēnešu periodu. Vienlaikus Turcijas degvielas eksports uz ES šajā periodā palielinājās par 107%.

Izdevums "Politico" ziņo, ka, izmantojot sankciju nepilnības, Turcija deklarē Krievijas naftu kā savu un eksportē to uz Eiropas Savienības valstīm, nodrošinot Maskavai ienākumus miljardiem eiro apmērā. "Politico" publikācijā atsaucas uz savu neatkarīgo ekspertu, vides pētījumu grupas "Centre for Research on Energy and Clean Air" (CREA) un Demokrātijas pētniecības centra (CSD) pētījumiem, kas ļauj secināt, ka Krievijas nafta caur Turciju masveidā nonāk ES, un Turcija ir kļuvusi par stratēģisku pieturas punktu Krievijas degvielas produktiem, kas tiek novirzīti uz ES.

"Tas nenozīmē, ka katrs degvielas sūtījums, kas no Turcijas ierodas ES, ir no Krievijas. Turcijā ir naftas pārstrādes rūpnīcas, kas var pārstrādāt gandrīz vienu miljonu barelu naftas dienā. Un Turcijas uzņēmumi, visticamāk, arī daļu no degvielas, kuras izcelsme nav Krievija, pārdod tālāk uz ES," teikts ziņojumā. Pateicoties sankciju nepilnībām, ES ir atļauts importēt "jauktu" degvielu, ja tā ir marķēta kā degviela, kas nav nākusi no Krievijas.

Pētījumā secināts, ka šāda shēma 12 mēnešu laikā tikai no trim Turcijas ostām – Džeihanas, Marmaraeglisli un Mersinas – Maskavai nodrošinājusi ienākumus līdz trīs miljardu eiro apmērā.

Kā zemūdens iemītnieki rada un uztver skaņu

Daudzu jūras iemītnieku izdzīvošana zemūdens vidē ir atkarīga no skaņas, ko tie izmanto, lai sazinātos savā starpā, aizsargātos no plēsējiem, atrastu barību un pārvietotos zem ūdens. Dziļākajos ūdens slāņos saules stari iespiežas vāji un ūdens var būt duļķains. Tādēļ zemūdens iemītnieki redzes vietā izmanto dzirdi, tie orientējas telpā, gan uztverot apkārtesošās skaņas, gan paši radot savas skaņas.



LATVIJAS
HIDROEKOĻOĢIJAS
INSTITŪTS



The Swedish
Institute

Jūras iemītnieku dažādām sugām uztveramo skaņas frekvenču diapazons ir ļoti atšķirīgs. Jūras zīdītāju dzirde ir pielāgota uztvert skaņu gan virs ūdens, gan ūdenī, taču virs ūdens to skaņas frekvenču diapazons ir mazāks.

Līdzīgi kā kuģi, kas ar hidrolokatoru ierīcēm atrod priekšmetus un nosaka to atrašanās vietu (zivju bara vai ienaidnieka zemūdenes atrašanos), tā arī dažas vaļu un delfīnu sugas izmanto akustiskos viļņus. Izdodot klikšķošanas, īsa impulsa skaņas, šie jūras zīdītāji uztver atbalsojošās skaņas, tā nosakot zivju bara atrašanās vietu. Uztverot atbalsojošās skaņas, dzīvnieki nosaka objekta izmēru un formu, tā atrašanās vietu, kā arī to, vai tas pārvietojas un cik tālu atrodas. Zemūdens dzīvnieki, izmantojot eholokācijas prasmes, efektīvi atrod barību un orientējas apkārtnē vidē.

Jūras zīdītāji ir izstrādājuši sarežģītu saziņas sistēmu jeb vokalizāciju, kas ļauj tiem kontaktēties ar bara locekļiem lielos attālumos. Ropi vokalizējot izmanto balseni, līdzīgi kā sauszemes zīdītāji. Virs ūdens viņi izdotās skaņas varētu aprakstīt kā riešanu, raudāšanu, ņurdēšanu, gaudošanu, rēkšanu, šņākšanu un čīkstēšanu. Savukārt zemūdens vokalizācijai raksturīgas ir zvanošas, klikšķošanas un svilpojošas skaņas. Zobvaļi var radīt skaņas, izmantojot gan balseni, gan īpašus gaisa maisījumus. Balseni izmanto, lai radītu svilpojošas skaņas, savukārt gaisa maisījumus izmanto augstas frekvences eholokācijas signālu radīšanai. Jūras zīdītāji rada arī citas skaņas, piemēram, sitot ar asti pa ūdens virsmu.

Daļa vaļveidīgo (delfīni, kašaloti un zobenvaļi) izdod tikai konkrētām baram raksturīgas skaņas, kas palīdz šim baram neizjukt, pat ja vienā apgabalā atrodas vairāk nekā viens dzīvnieku bars. Meklējot barību, atsevišķi jūras dzīvnieki bieži vien aizpeld prom no sava bara, taču vēlāk tie atkal spēj apvienoties, pateicoties spējai radīt un saklausīt individuālas, tikai konkrētam baram raksturīgas vokalizācijas. Baram aizejot bojā, bojā aiziet arī konkrētā bara unikālā vokalizācijas sistēma. Tas ir līdzīgi kā cilvēkiem – aizejot bojā tautai, aiziet bojā tās valoda.



Arī daudzas zivju sugas rada skaņas, kuras ūdens vidē tiek pārraidītas lielos attālumos. Zivis skaņu var pārraidīt dažādos veidos, bet visbiežāk novērots, ka tās, lai izplatītu skaņu, izmanto peldpūsli – orgānu, kas palīdz zivīm noturēt līdzsvaru ūdenī. Daļa zivju sugu, berzējot savas ķermeņa daļas vienu pret otru, rada čīkstošu skaņu, piemēram, Atlantijas okeānā mītošie jūras sami.

Dzirde ir viena no galvenajām maņu sistēmām, ko izmanto koraļļu rifu zivis, lai orientētos vidē un atrastu sev piemērotus

biotopus, kad tās maina uzturēšanos no planktoniskajiem rifu biotopiem uz bentiskām dzīvotnēm. Ir zināms, ka koraļļu rifu troksnis piesaista zivju mazuļus, jo īpaši bezmugurkaulnieku radītās skaņas frekvenču līmenī no 570 līdz 2000 Hz. Katram koraļļu rifam un ar to saistītam biotopam ir atšķirīgs skaņas profils, ko veido zivis un bezmugurkaulnieki, kas apdzīvo konkrēto biotopu.

Daži jūras iemītnieki skaņu izmanto ļoti interesantā veidā. Tīrītājgarneles “reklamē” savus tīrīšanas pakalpojumus, sitot spiles vienu pret otru. Tīrītājgarneles barojas ar parazītiem, kas atrodami uz zivju ādas un pat to mutē. Jo izsalkušākas ir tīrītājgarneles, jo aktīvāk tās sit savas spiles. Pierādīts, ka tīrītājgarneles šādi “aplauž” biežāk, ja tuvojas plēsīgās zivis, šādi sevi piesakot kā tīrītājas. Savukārt tīģerpistoles garneles, mazi un plēsīgi jūras iemītnieki, kuri nepārsniedz 4 līdz 5 cm, tiek uzskatīti par vienām no skaļākajām ūdens iemītniecēm. Tās mēdijot rada skaņu, izmantojot savu spili, caur kuru tiek izšauta ūdens strūkļa. Rezultātā rodas gaisa burbulis, kuram sprāgstot tiek sasniegts vairāk nekā 200 dB liels skaņas intensitātes līmenis.

Dzirdes problēmas

Noteikt pieļaujamo trokšņu līmeni jūras vidē ir sarežģīts uzdevums, jo cilvēks pats šajā vidē neuzturas pastāvīgi. Neskatoties uz šiem apgrūtinājumiem, ir veikti vairāki pētījumi par jūras zīdītāju un zivju reakciju. Saskaroties ar antropogēniem trokšņiem, ir ierakstītas audiogrammas un noteikts jūras dzīvnieku vai zivju dzirdes jutīgums pie dažādām skaņas frekvencēm un intensitātes līmeņiem. Zemūdens trokšņi var radīt dzirdes bojājumus vai pat neatgriezeniskas sekas zemūdens iemītnieku dzirdei. Cik intensīvam, ilglaicīgam un spēcīgam jābūt zemūdens troksnim, lai rastos bojājumi, un kāda ir robeža, lai nerastos bojājumi zemūdens iemītnieku dzirdes sistēmām, ir stipri individuāli atkarīgi no konkrētā dzīvnieka pat vienas sugas ietvaros. Ja troksnis ir spēcīgāks par šo robežu, var rasties īslaicīgi vai pastāvīgi dzirdes traucējumi.

Bruņurupučiem var rasties dzirdes zudums zemūdens trokšņa radītā piesārņojuma ietekmē. Pētījumos izmantotas divas neapdraudētas saldūdens bruņurupuču sugas, lai noteiktu skaļa trokšņa ietekmi uz bruņurupuču dzirdi. Zem ādas bruņurupuča ausī ievietots elektrods, lai fiksētu elektriskā sprieguma izmaiņas, ko rada bruņurupuča dzirdes sistēma, uztverot skaņas. Zinātnieki bija pārstiegti par to, ka salīdzinoši zems trokšņa līmenis izraisīja izmaiņas bruņurupuču dzirdē, pie tam tika fiksēts gadījums, kaviens bruņurupuča dzirdes pilnīga atjaunošanās prasīja vairākas dienas.

Savvaļā reti ir sastopami gadījumi, kad dzīvniekiem zemūdens trokšņu darbības rezultātā rodas pastāvīgi dzirdes traucējumi, jo tie var brīvi pārvietoties tālāk no trokšņa radītāja avota. Visbiežāk tiem ir īslaicīgi dzirdes traucējumi, un pēc atveseļošanās perioda dzīvnieki spēj pilnvērtīgi funkcionēt. Tomēr jāsaprot, ka pat īslaicīgi dzirdes zudumi, kuri, kā pierāda pētījumi par zivīm, rūpļiem un citiem jūras iemītniekiem, var ilgt pat vairākas dienas, samazina zemūdens iemītnieku izdzīvot spēju.

Orgānu bojājumi un letālas sekas

Fizikālus audu un orgānu bojājumus zemūdens trokšņa ietekmē zemūdens dzīvnieki



var iegūt, atrodoties tuvu ļoti spēcīgam trokšņa avotam, kas visbiežāk ir impulss, nepastāvīgs. Viens no spēcīgākajiem antropogēnajiem zemūdens trokšņiem, kas var izraisīt šādus bojājumus, ir pāļu dzišana ūdenī. Ir fiksēti gadījumi, kad 210 dB skaļš troksnis no pāļu dzišanas radījis Mozambikas tilapijai peldpūšļa plīsumus, kā arī trūci un hematomas jeb asins izplūdumus vairākos tās orgānos.

Daudzus gadus vaļu izskalošana krastā tika dēvēta par traģisku nejašu parādību, un cilvēki brīnījās, ka pat nogādājot vēl dzīvos dzīvniekus atpakaļ ūdenī, tie drīz lāva viņiem atkal sevi izskalot krastā. Ir konstatēta sakritība starp knābvaļu "pašnāvības mēģinājumiem" un militāro kuģu

mācību norisēm, kuru laikā tikuši izmantoti augstas enerģijas vidēju frekvenču (1–10 Hz) zemūdens sonāri. Ir izvirzīta hipotēze, ka dzīvnieku bojāejas iemesls ir kesona slimība (ar ko saskaras arī ūdenslīdēji, pārāk ātri iznirstot virs ūdens). Zemūdens sonāru radītais starojums knābvaļus dezorientē, kā rezultātā viņi pārāk strauji uzpeld ūdens virspusē. Iznirstot strauji, dzīvnieki nespēj atbrīvoties no liekajām gāzēm elpošanas ceļā. Sīkajos asinsvados veidojas gāzu burbuli, nosprostojoš tos un veidojot asins sablīvējumus, tādējādi izraisot dzīvnieku nāvi. Tomēr, kā atzīst daļa pētnieku, konstatētos orgānu bojājumus nevar saistīt tikai ar zemūdens trokšņa ietekmi, jo tiem var būt arī citi cēloņi.

Zinātnieki ir snieguši pierādījumus, ka seismiskie izpētes darbi izraisa ievērojamu zooplanktona populāciju mirstību. Pētījuma gaitā tika konstatēts, ka seismisko izpētes darbus laikā zooplanktona mirstība pieauga divas līdz trīs reizes. Šāda ietekme tika novērota līdz maksimālajam paraugu ņemšanas diapazonam 1,2 km attālumā.

Pētījumi par dažādu jūras dzīvnieku reakciju uz troksni tiek turpināti, izpētes rezultāti apliecina, ka zemūdens troksnis potenciāli var izraisīt tālejošas negatīvas sekas ekosistēmas līmenī.■

Pēc Latvijas Hidroekoloģijas institūta materiāliem

Latvijas tranzīta nozarei vajadzīga jauna elpa



No 7. līdz 10. maijam satiksmes ministrs Kaspars Briškens uzturējās darba vizītē Hamburgā, kur kopā ar Latvijas uzņēmēju delegāciju piedalījās Hamburgas ostas 835. gadskārtas pasākumos. Ministram bija divpusējas tikšanās ar Hamburgas satiksmes un mobilitātes pārmaiņu senatoru Dr. Anjesu Tjarku, Hamburgas ekonomikas un inovāciju senatori Dr. Melāniju Leonhardu un "Airbus" viceprezidentu starptautiskajos, Ziemeļeiropas un Baltijas valstu jautājumos Žanu Delbeku.

Vizītes laikā satiksmes ministrs piedalījās Hamburgas pilsētas, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras un Latvijas Republikas Ārlietu ministrijas organizētajos pasākumos, tai skaitā Hamburgas – Latvijas biznesa forumā, kā arī apmeklēja infrastruktūras objektus un rīkoja divpusējas sarunas ar Vācijas transporta nozares uzņēmējiem.

"Latvijas ostu sadarbībai ar Hamburgas ostu ir vairāku gadsimtu ilga vēsture. Šobrīd Hamburgas ostai ir nozīmīga loma – tā ir Vācijas lielākā osta un reizē viens no svarīgākajiem



tranzīta mezgliem Eiropā. Savukārt Latvijas ostas ir kļuvušas par vārtiem uz Baltijas reģionu, nodrošinot efektīvus savienojumus ar Ziemeļeiropas un Skandināvijas valstīm. Īstenojot Latvijas ostu pārorientāciju, mūsu nākotnes panākumu atlēga ir turpināt virzību uz ilgtspējīgas, videi un iedzīvotājiem draudzīgas transporta sistēmas pilnveidošanu un labas pārvaldības stiprināšanu," uzsver Kaspars Briškens.

Satiksmes ministrijas tranzīta un loģistikas nozares prioritātes iezīmē virzienus abu valstu ostu sadarbībai nākotnē. Svarīgākā loma ir kravu pārvadājumiem, kopīgu loģistikas risinājumu izstrādei un ieviešanai kravu pārvadājumu ķēžu optimizācijai, sadarbībai digitālo risinājumu ieviešanā ostu darbībā, lai paātrinātu un padarītu efektīvāku kravu apstrādi. Tāpat prioritārs virziens ir ostu darbības zājināšana un vides aizsardzības pasākumu īstenošana.■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2019.–2024.g. janvāris–maijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./ 2023., %
Beramkravas	8459,3	5849,7	4625,2	5511,5	4806,0	3759,5	-21,8
labība un tās produkti	679,9	804,5	1231,2	871,9	1050,5	1251,3	19,1
ķīmiskās beramkravas	716,9	587,1	493,8	292,6	200,6	138,8	-30,8
ogles	4358,4	1549,8	175,9	1962,0	1115,3	4,4	-99,6
koksnes šķelda	467,2	573,1	362,6	404,7	378,5	605,7	60,0
Lejamkravas	1590,3	1164,6	987,4	677,4	436,1	366,7	-15,9
naftas produkti	1576,4	1141,0	952,5	624,2	407,5	297,3	-27,0
Ģenerālkravas	3495,5	3045,2	2930,6	3243,4	3074,7	3346,2	8,8
konteineri	2028,6	1904,2	1738,2	1989,1	1905,5	2031,1	6,6
(TEU)	198290	190364	171633	203940	175194	198353	13,2
Roll on/Roll of	214,0	105,1	0,0	0,0	20,2	0,0	-100,0
vienības	29056	13975	0	0	1004	0	-100,0
kokmateriāli	1090,2	873,9	1051,5	1177,2	1030,7	1228,2	19,2
tūkst. m³	1280,9	1083,2	1354,2	1504,3	1323,0	1569,1	18,6
metāli, metāllūžņi	143,6	149,5	128,0	56,2	26,9	57,1	↑ 2,1 reiz.
Kopā	13545,1	10059,5	8543,2	9432,3	8316,8	7472,4	-10,2

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2019.–2024.g. janvāris–maijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./ 2023., %
Beramkravas	4523,3	923,6	1004,7	2470,3	1707,9	1336,5	-21,7
minerālmēsli	230,6	100,3	218,3	123,6	0,0	0,0	0,0
ogles	3208,5	245,0	10,7	1872,3	710,6	517,6	-27,2
labība un tās produkti	229,7	54,5	212,3	102,6	126,4	175,6	38,9
Lejamkravas	4438,0	3903,4	3107,2	2657,1	2151,3	1439,8	-33,1
nafta	0,0	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	4131,0	3733,0	2902,0	2363,2	2011,2	1216,3	-39,5
Ģenerālkravas	1060,3	1083,0	1094,2	1224,7	1042,7	703,2	-32,6
konteinerizētas kravas	1,7	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	216	153	0	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	906,4	893,9	948,1	1017,5	857,5	557,1	-35,0
vienības	36146	35952	38860	42162	34403	23231	-32,5
kokmateriāli	145,9	185,8	143,8	169,9	184,9	145,9	-21,1
tūkst. m³	161,5	201,5	162,2	191,6	208,8	164,5	-21,2
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	10021,6	5910,0	5206,1	6352,1	4901,9	3479,5	-29,0

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2019.–2024.g. janvāris–maijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./ 2023., %
Beramkravas	2360,9	1941,0	1888,6	2167,5	2262,1	2068,5	-8,6
ogles	627,8	181,9	28,8	28,1	15,0	0,0	-100,0
labība un tās produkti	1081,3	1074,6	1062,4	1363,1	1499,3	1452,2	-3,1
celtniecības materiāli	380,2	280,0	282,2	294,0	285,7	215,0	-24,7
koksnes šķelda	167,7	135,1	205,2	145,6	155,3	234,4	50,9
Lejamkravas	211,2	247,5	236,3	175,5	140,3	104,2	-25,7
jēlnafta	19,3	12,3	6,4	3,6	1,3	0,0	-100,0
naftas produkti	162,2	190,5	191,2	158,2	139,0	100,4	-27,8
Ģenerālkravas	495,1	464,9	680,6	916,9	812,9	954,3	17,4
konteineri	16,5	24,5	51,2	102,5	19,8	27,7	39,9
skaitis TEU	1330	1473	4054	8604	1596	2487	55,8
Roll on/Roll of	289,1	269,1	461,2	637,8	643,4	732,5	13,8
skaitis	17590	14215	23870	33998	38008	40608	6,8
kokmateriāli	177,6	143,5	152,2	148,4	139,2	193,3	38,9
tūkst. m³	198,6	166,5	166,4	159,1	151,1	220,2	45,7
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	3,7	1,0	0,0	0,1	100,0
Kopā	3067,2	2653,4	2805,5	3259,9	3215,3	3127,0	-2,7

Satiksmes ministrijas informācija

“Rīgas centrālais termināls” sniedz konteineru remonta pakalpojumus

Krievijas uzsāktais karš Ukrainā ievieš būtiskas izmaiņas kravu loģistikā. Rīgas ostā ne tikai samazināties kravu kopējais apjoms, bet arī ievērojami mainījusies kravu specifika. Sarukušas tādas energoresursu tranzītkravas kā ogles un nafta, bet par lielāko kravu grupu ostā kļuvuši konteineri. Kopā ar konteinerkravu apgrozījuma pieaugumu aug arī ar konteineriem saistīto pakalpojumu apjoms.

“Ikviens kvalitatīvs pakalpojums, ko mūsu uzņēmēji attīsta Rīgas ostā, veicina ostas konkurētspēju un pozitīvu atpazīstamību. Vienlaikus tās ir jaunas darba vietas un ienākumi ostas uzņēmumiem, kas svarīgi tieši šobrīd, kad ikviens ostā meklē jaunus biznesa virzienus un stratēģijas. Turklāt, dodot vecajiem konteineriem jaunu dzīvi, tiek veicināta aprites ekonomika, kas ir viena no Rīgas ostas stratēģiskajām attīstības jomām,” uzsver Rīgas ostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Pieprasījums pēc konteineru remonta pakalpojumiem Latvijā pašreiz ir ļoti liels un turpina augt. To veicina eksportam nepieciešamo tukšo konteineru trūkums, kas palielinās dažādu globālo loģistikas krīžu rezultātā, sākot ar Covid-19 pandēmijas izraisīto konteineru deficītu un beidzot ar šābrīža konfliktu Sarkanajā jūrā, kas apgrūtinā konteineru nokļūšanu līdz Eiropas ostām. Konteineru trūkuma brīžos liniju operatori ir spiesti daudz vairāk labot vecos konteinerus, ko citādi būtu pārdevuši vai nodevuši metāllūžņos.

Viens no uzņēmumiem, kas ostā attīsta konteineru remonta segmentu, ir AS “Rīga Port” grupā ietilpstošais SIA “Rīgas centrālais termināls” (RCT). “Konteineru remonta pakalpojums visā pasaulē ir ļoti standartizēts, stingri regulēts un uzraudzīts, jo tas saistīts ar jūras pārvadājumu drošību. Mūsu uzņēmums strādā ar “Lloyds Register Quality Assurance” (LRQA)

akreditāciju, kam uzticas konteineru līniju operatori. Konteineri tiek remontēti pēc "Lloyds Register Quality Assurance" noteiktajiem augstajiem kvalitātes standartiem. Pašreiz konteineru remonta biznesa virziens uzņēmumā ir strauji augošs. Mūsu klienti – konteineru līnijas – izvēlas remontēt konteinerus tieši RCT, jo zina, ka visu izdarīsim vislabākajā kvalitātē un īsos termiņos, turklāt varam to paveikt par zemāku cenu nekā Rietumeiropas lielajās konteineru ostās," stāsta RCT komercdirektors Andris Gabrāns.

Sertificēts remonta pakalpojums īpaši svarīgs ir refrižeratorkonteineriem (konteinersaldētavām kravu transportēšanai noteiktā temperatūrā), ko pārsvarā izmanto pārtikas, augļu un saldētu produktu transportēšanai. Šādos konteineros iespējams regulēt temperatūru amplitūdā no +25°C līdz -35°C, kā arī gaisa padevi un ventilācijas režīmu. Šie konteineri ir jutīgāki pret dažādiem ārējās vides faktoriem un prasa stingrāku uzraudzību. Tikai sertificēts remonta uzņēmums pēc klienta pasūtījuma var sagatavot konteineru pārvaldījumam – iestatīt temperatūru un veikt standartizētu PTI (*Pre-trip Inspection*) testu katru reizi pirms kravas iekraušanas.

Jūras konteinerā ir ap 40 – 60 dažādu detaļu, ko remonta laikā var nomainīt. Visbiežāk tiek mainīti durvju rokturi, pacelšanas stiprinājumi, kas atrodas konteineru stūros, sienu metāls, kā arī grīdas. "Komplicētās komponentes, kas nepieciešamas refkonteineru remontam, saņemam no ASV, Japānas un Vācijas, bet vienkāršās detaļas ar mazu pievienoto vērtību nāk no Ķīnas. Savukārt konteineru grīdās izmantojam tikai AS "Latvijas Finieris" ražoto mitrumizturīgo saplāksni, ko mūsu klienti vērtē kā vienu no šim nolūkam labākajiem materiāliem pasaulē," turpina A. Gabrāns.

Vēl viens no perspektīviem RCT konteineru remonta pakalpojuma virzieniem ir veco, jūras pārvaldījumiem nederīgo konteineru pārveidošana un pielāgošana citām vajadzībām, dodot konteineriem otru dzīvi uz sauszemes. Konteinerus pārbūvē pēc individuāla pasūtījuma, un tie kļūst par noliktavām, dārza mājām, mobilajiem ofisiem un darbnīcām. Īpaši pieprasīti ir refkonteineri, ko var pārveidot par mazām mobilām noliktavām ar kontrolējamu temperatūras režīmu.■



“Riga Ropax Terminal” konkursā uzvar “Zaha Hadid Architects”

7. maijā notika jaunā pasažieru un ro-ro kravu termināļa “Riga Ropax Terminal” arhitektoniskā konkursa uzvarētāju apbalvošana, kurā pirmo vietu ieguvis pasauleslavenais Londonā bāzētais arhitektu birojs “Zaha Hadid Architects”. Nākamais solis termināļa projekta attīstībā būs būvprojekta izstrāde, un projekta veiksmīgas virzības gadījumā “Riga Ropax Terminal” pasažieriem durvis vērš 2028. gadā.

“Esam gandarīti par “Riga Ropax Terminal” arhitektoniskā konkursa rezultātiem, ne vien par “Zaha Hadid Architects” augstas kvalitātes piedāvājumu, bet arī kopumā par lielo interesi šajā konkursā. Konkursa dokumentācijas saņemšanai pieteicās teju 60 arhitektu biroji, no tiem 10 iesniedza pieteikumus. Konkurss ir beidzies, bet pats atbildīgākais darbs tagad tikai sākas. Sadarbojoties “Riga Ropax Terminal”, Rīgas brīvostai, Rīgas domei, Satiksmes ministrijai un atbildīgajām institūcijām, jāizveido tāds mobilitātes risinājums galvaspilsētai, kas radītu ērtības un reālu vērtību, piesaistītu investorus, attīstītu Rīgas un Latvijas ekonomiku. Pašlaik tiek turpināts darbs, lai iespējami ātrāk īstenotu projekta attīstības nākamo fāzi – projektēšanu, lai jūras ceļotājiem, rīdziniekiem un pilsētas viesiem būtu mūsdienīgs pasažieru terminālis. Noris arī aktīvs darbs sadarbības veidošanā un stiprināšanā ar pasažieru kuģu līnijām. Jaunais terminālis nākotnē noteikti papildinās Rīgas piekrastes panorāmu un kļūs par Rīgas vizītkarti

jūras ceļotājiem,” saka “Riga Ropax Terminal” projekta vadītāja Jūlija Bērziņa.

“Riga Ropax Terminal” būs arhitektūras paraugs, kas kalpos kā ceļš uz Rīgas nākotni, vienlaikus respektējot Rīgas kā ostas pilsētas bagāto vēsturi. Otrreizēji izmantojot būvlaukumā esošās betona konstrukcijas, kā arī vietējos materiālus no pārstrādātiem un atjaunojamiem avotiem, jaunais terminālis būs videi draudzīgas arhitektūras etalons, kas ietver progresīvus risinājumus, lai samazinātu enerģijas patēriņu un oglekļa emisijas. Pateicoties ievērojami uzlabotai piekļuvei krastmalai un plašām jaunām publiskajām telpām, projekts nodrošinās, ka šīs teritorijas kļūs par populāru galamērķi,” uzsver “Zaha Hadid Architects” direktors Džanlu-ka Rakana.

“Jauns, mūsdienīgs pasažieru terminālis ir Rīgas iespēja atjaunot regulāru prāmju satiksmi, palielināt kruīza kuģu un tūrisma pasažieru skaitu, dodot papildu ilgtermiņa iegūmus galvaspilsētas un valsts tautsaimniecībai. Ir gandarījums par augstvērtīgajiem arhitektoniskajiem piedāvājumiem projekta vizuālajam un tehniskajam ietvaram, kas ir labs pieteikums “Riga Ropax Terminal” projekta tālākai realizācijai, un, jāteic, jau paspējis radīt arī plašāku pozitīvu rezonansi un starptautisko partneru interesi par pasažieru termināļa projektu,” ir pārliecināts Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.■

Attīstība, par stabilitāti domājot

"Skultes osta ir viens no vadošajiem Vidzemes reģiona loģistikas centriem, kas atsevišķu kravu segmentā konkurē arī ar Rīgas ostu. Ostā tiek pārkrauts būtisks apjoms no tās apakšpasa, papīrmalkas un šķeldas produkcijas, kas tiek saražota Vidzemes un Latgales reģionos. Skultes ostā pārkraujamo kravu spektrs ir diversificēts, papildus jau ierastajām kravām fokusējoties arī uz kravām ar augstāku pievienoto vērtību, teritorijā ir pilnvērtīgi izmantota un ekonomiski pievilcīga gan beramkravu un ģenerālkrauvu stividoriem un kuģiem, gan zvejniem, gan arī jahtām un mazizmēra kuģošanas līdzekļiem. Ar atbildīgu politiku un darbību Skultes ostas pārvalde nodrošina ostas teritorijas vides ilgtspēju un rada priekšnoteikumus pozitīvam sociālajam dialogam ar Saulkrastu novada iedzīvotājiem un komersantiem." Tāda ir Skultes ostas vīzija un misija, kas iestrādāta ostas vidēja termiņa darbības stratēģijā 2023. – 2029. gadam.

Skultes osta ir ceturrtā lielākā Latvijā, kas vienīgā no mazajām ostām nu jau trīs gadus kā pārkāpusi viena miljona tonnu kravu apgrozījuma gadā. "2023. gadā kravu apjoms bija nedaudz krities, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, taču kritums bija pavisam nenožīmīgs, tāpēc droši var teikt, ka ostas darbība ir stabila. Par to vispirms jau jāpateicas ostas stividoriem, kuri veiksmīgi strādā gan ar kravu nosūtītājiem, gan kuģu īpašniekiem, tomēr jāteic, ka ne mazāk svarīgas ir arī tās investīcijas, kas gan no ostas pārvaldes, gan uzņēmēju puses pēdējo desmit piecpadsmit gadu laikā ieguldītas ostas infrastruktūrā. Ir pārbūvēti moli, uzbūvētas jaunas piestātnes un kravu laukumi, ostā strādā jaudīga tehnika, kas ātri spēj nodrošināt kravu apstrādes pakalpojumus, un tas viss kopā dod labus rezultātus," par Skultes ostas darbību saka ostas pārvaldnieks Igors Akulovs.

Ostas pārvaldnieks stāsta, ka 2023. gads bijis diezgan saspringts, jo vajadzēja pabeigt vienu no lielajiem infrastruktūras projektiem – "Skultes zvejas ostas modernizācija. Zvejas



kuģu piestātnes Nr. 3 pārbūve", kur Eiropas fondu līdzfinansējums bija četri miljoni eiro, bet kopumā šie darbi izmaksāja 5,2 miljonus eiro.

"Visus būvniecības darbus vajadzēja pabeigt līdz 2023. gada beigām, jo projekta īstenošanai bija piesaistīts Eiropas Savienības finansējums no Lauku atbalsta dienesta. Diezgan sāpīgi mūs ietekmēja ievērojamais cenu kāpums celtniecības darbiem un būvmateriāliem, tas visu sadārdzināja, tāpēc neizdevās realizēt ielānotos divus projektus – izbūvēt zvejas ostas piestātņi un vēl arī uzlabot jahtu ostas infrastruktūru, tomēr vismaz vienu projektu pabeidzām laikus un pilnā apjomā," stāsta Igors Akulovs. "2024. gadā turpināsim darbu pie jahtu piestātņu projektēšanas, bet kādu reāli taustāmu rezultātu varēsim sagaidīt tikai 2025. gadā. Piedevām jāērēķinās ar pieejamo finansējumu, kas jaunajā plānošanas periodā mazajām ostām, vismaz mūsu gadījumā, ir krietni mazāks nekā iepriekš, jo ir mainīts finansējuma piešķiršanas princips – finansējums vairs nenāk pa tiešo no Zemkopības ministrijas Lauku atbalsta dienesta, bet iet caur vietējām rīcības grupām, tāpēc šā projekta realizēšanā būs jāiegulda vairāk savu līdzekļu."

Skultes zvejas ostā mājvietu atraduši gan tie zvejni, kuri šeit bāzējas pastāvīgi, gan citi, piemēram, liepājnieki, kuri zvejo Rīgas līcī un par bāzes vietu izvēlējušies Skulti.

Ostas pārvaldnieks stāsta, ka zivju apstrāde Skultē vairs nenotiek, ja nu vienīgi zivju pieņemšana, šķirošana, saldēšana un uzglabāšana saldētā veidā, jo te ir iekārtas, kas to ļauj nodrošināt.

"Zvejas ostā dziļumi ir nedaudz mazāki, bet uz jūras pusi, kur darbojas tirdzniecības osta un kur ir kravas piestātnes, ostas dziļums tiek uzturēts nedaudz virs astoņiem metriem, jo tur tiek apstrādāti lielāki kuģi ar iegrīmi līdz septiņiem metriem, bet maksimālais garums kuģiem, ko pašlaik varam pieņemt, ir 140 metru, un vienlaikus ostā varam apkalpot četrus kuģus," saka Igors. "Tirdzniecības ostas daļā katrā kanāla pusē strādā pa vienai stivdorkompānijai, un katra krauj savas kravas. SIA "Skultes kokosta" darbību Skultes ostā sāka 1997. gadā, tā ir Dienvidu piestātnes īpašniece un darbojas arī kā tās operatore, veicot koksnes iekraušanu kuģos un uzglabāšanu atklātajos kravas laukumos.

Arī SIA "EMU Skulte" darbību te uzsāka 1997. gadā, un tagad uzņēmums ir gan kravu nosūtītājs, gan Ziemeļu piestātņu vienīgais operators, kas pamatā veic koksnes kravu, galvenokārt papīrmalkas, iekraušanu kuģos un uzglabāšanu atklātajos kravas laukumos. 2002. gadā "EMU Skulte" nodeva ekspluatācijā jaunuzbūvēto Ziemeļu piestātņi Nr. 2, savukārt no ostas pārvaldes nomā Ziemeļu piestātņi Nr. 1, kuru par saviem līdzekļiem pārbūvēja 2006. gadā.

Ostā vēl pārkrauj kūdras, sezonas laikā arī graudus, kurus uz ostu nogādā no četrus kilometrus attālā elevatora, kas atrodas pie Skultes dzelzceļa stacijas. Tāpat Skultē darbojas Baltijā vienīgais ogļskābās gāzes terminālis, kas šeit atrodas jau desmit gadus. Kādreiz ogļskābo gāzi no Skandināvijas veida ar autotransportu, tagad to dara ar kuģi. Tā ir specifiska krava, kas prasa noteiktu temperatūras režīmu, un tas šeit tiek nodrošināts. Pēdējo divu gadu laikā no Skandināvijas uz Latviju ir vesti arī diezgan lieli balķu apjomi, tomēr pamatā osta, protams, strādā ar izesošajām kravām."

Plānu pamatā – reālās vajadzības

Ostas pārvalde nodrošina kopējo infrastruktūru, dziļumus, navigāciju, bet uzņēmēji ir uzbūvējuši kravas piestātnes un laukumus. "Lai gan vienlaikus varam apkalpot tikai četrus kuģus, darbu efektivitāte ir gana augsta, ņemot vērā pārkrauto kravu apjomu un piestātņu kopējo garumu. Ostas pārvalde ir ieinteresēta, lai ienāk vairāk kuģu, jo no kuģu tonnāžas ir atkarīgas iekasētās ostas maksas, tātad ostas pārvaldes ienākumi, kas savukārt ļauj uzturēt infrastruktūru. Katru mēnesi ostā vidēji apstrādā pāri par simt tūkstošiem tonnu kravu, ik mēnesi tie ienāk trīsdesmit līdz četrdesmit kuģu, kas uz lielo ostu fona, iespējams, nelielas daudz, bet uz pārējo mazo ostu fona ir pat ļoti labs rādītājs."

Kad jautāju par ostas nākotnes ambīcijām, Igors Akulovs atbild, ka 2023. gadā ir pieņemta ostas attīstības stratēģija nākamajiem pieciem gadiem, kurā iezīmēti tie virzieni, kuros vajadzētu veikt pētījumus. "Pētījumiem būtu jāparāda, ko tad mums, ņemot vērā gan uzņēmēju, gan pašas ostas vajadzības, vajadzētu darīt vēl labāk, kādi rekonstrukcijas vai pārbūves darbi būtu nepieciešami, cik tie ir ekonomiski pamatoti un balstīti, piemēram, uz kravu iespējamo pieaugumu. Uzsvāru liekam uz ekonomiski pamatotiem projektiem, lai katrai būvniecībai pamatā būtu stingri aprēķini, jo tikai tad varēsim jau konkrēti runāt par lietām. Salīdzinājumā ar pārējām ostām mūsu ostas teritorija diemžēl ir diezgan maza, tikai aptuveni astoņdesmit hektāru, un tas, domājot par tālāko attīstību, protams, ir mīnuss, bet kā bonusu varētu minēt to, ka diezgan tuvu ir dabiskie dziļumi, kas nepieciešami kuģošanai, jo kanāls ir salīdzinoši īss, tāpēc mazāk jārok, lai ostā uzturētu astoņu metru dziļumu. Vēl viens pluss ir tas, ka mūsu stividori paši ir uzbūvējuši savas piestātnes un kravas laukumus, kas viņiem uzliek papildu atbildību, nevis kā citās ostās, kur stividori tikai maksā nomas maksu par infrastruktūras lietošanu. Ja uzņēmējam business nesošas, viņš lauž līgumu un aiziet prom, bet, ja uzņēmējam ir piestātne, kas būvēta par paša līdzekļiem, tad viņš



ir ieinteresēts biznesa attīstībā un darīs visu iespējamo, lai piesaistītu kravas. Taču pats svarīgākais ostas attīstībā laikam ir bijis tas, ka ostas pārvalde un uzņēmēji kopīgi veido ostas attīstības stratēģiju un strādā kā vienots mehānisms."

Pašiem sava ostas tehnika un savi ostas svētki

2013. gadā, kad ziema bija ļoti bargā, ne tikai Skultes osta vien izjuta ledlauža trūkumu. Darbs praktiski bija paralizēts, tāpēc tika pieņemts lēmums iegādāties ledus klases velkoni, lai šādas problēmas vairs neatkārtotos. Igors pasmaida, sakot, ka kopš tās trakās ziemas tāds ledus vairs nav bijis. "Bet, kad atkal būs jālauž ledus, to varēsim darīt paši, jo mums ir kuģis, kas nodrošinās navigāciju ziemā. Kuģis ir ar augstu ledus klasi, būvēts gan jau pasen Zviedrijā, bet arī paši zviedri vēl joprojām strādā ar tādiem velkoņiem. Viena no mūsu nākamajām aktivitātēm varētu būtu šī velkoņa noma pret modernāku. Mums, protams, ir ļoti svarīgi nodrošināties, lai osta strādātu visu gadu 24/7 bez pārtraukuma."

Lai gan Skultē ir savs jahtklubs un ir izveidota pat biedrība "Skultes jahtklubs", ostas pārvaldnieks atzīst, ka jahtām nepieciešamo infrastruktūru vēl nav izdevies pienācīgi sakārtot, jo, lai nodrošinātu jahtām vajadzīgos dziļumus, vispirms jānostiprina krasts. "Mēs nevaram uztaisīt normālu dziļumu, nav jēgas rakt, ja krasts visu laiku skalojas lejā. Piedāvām jahtklubam ir vajadzīga arī infrastruktūra krastā. Ceru, ka tuvākajā laikā šo projektu aktualizēsīm. Tomēr nekad nevarēsim konkurēt ar Salacgrīvu vai citām jahtu ostām, kur brauc jahtotāji no tālākām vietām, jo mums pietrūkst aktivitāšu krastā, tāpēc mūsu jahtklubā pārsvārā rosās jahtkluba biedri, kuri vasarā te tur savas jahtas."

Jau tad, kad uzsākām ostas rekonstrukcijas darbus, plānojam pakāpenisku kravu apgrozījuma pieaugumu, ne lielāku par trim procentiem gadā. Domājam par to, lai kravu apjoms visu laiku būtu stabils, un tieši tas bija mūsu atskaites punkts, plānojot darbus un pakāpeniski virzoties uz priekšu. Rēķinājāmies ar to, ka vēlāmais rezultāts netiks sasniegts gada vai pat piecu gadu laikā. Ja kādreiz priecājamies, ka mēnesī kravu apgrozījums ostā ir četrdesmit pieci vai piecdesmit tūkstoši tonnu, tad tagad mēnesī jau pārkrāujam simt un pat simt trīsdesmit tūkstošus tonnu."

Nu jau tradicionāli augusta sākumā Skultē tiek svinēti ostas svētki. Kā saka Igors, augustā laika apstākļi parasti ir mierīgi, jau vairākus gadus ir paveicies ar siltām bezvēja nedēļas nogales dienām, kas svētkus padara vēl pievilcīgākus. Skulte nevarot konkurēt ar Salacgrīvu vai Roju zvejnieku svētku rīkošanā, tāpēc nolēmuši šeit iedibināt jaunu tradīciju. "Esam pat vienojušies ar stividoriem, ka koncerta laikā viņi pārtrauc kuģu kraušanu. Cilvēkiem patīk sēdēt ostā un klausīties Raimonu Paulu. Iepretim stāv liels kuģis, kuru nupat krāva, bet tagad visa komanda sastājusies pie borta, lai vienkārši baudītu koncertu," aiņiņu uzbūro ostas pārvaldnieks un piebilst, ka šī tradīcija tiks turpināta. Skultes osta augustā visus gaida uz saviem svētkiem, kad tikai uz brīdi darbi šeit apstāsies, lai, koncertam beidzoties, viss atgrieztos iepriekšējā darba ritmā. ■

Anita Freiberga

Salacgrīvas osta jūras vēja parku gaidās

Pārbraucot Salacgrīvas tiltam un pavērojot ostas piestātnes, ir patīkami apzināties, ka visa ostas pārvaldes pārziņā esošā piestātņu infrastruktūra ir sakārtota un atbilst mūsdienu prasībām. Renovētās un pārbūvētās piestātnes abos Salacas krastos priecē acis. Ko darīt tālāk? I. Īstenais jau vairākus gadus aktīvi interesējas un kontaktējas ar jūras vēja parku attīstītājiem kā Latvijā, tā Igaunijā. Piedalīšanās starptautiskajās konferencēs un semināros jau kļuvusi par tradīciju ostas pārvaldes darbiniekiem, jo Salacas krastos vēl rodama vieta gan kravām, gan vēja parku attīstītājiem un apkalpotājiem.



Tas, ka zaļā enerģija aizvien straujāk ienāk mūsu ikdienā, redzams ik brīdī, tomēr aizspriedumu vara vēl arvien kavē pieņemt stratēģiskus lēmumus valstiskā mērogā. Kaimiņos Igaunijā ar vēja parku iniciatīvu tikuši daudz tālāk, un ir jāatmet aizspriedumi, ka vēja turbīnas izkropļos apvāršni vai aizsegs tradicionālo saulrieta skatu. Latvijas pusē līcī tiek apspriesta viena jūras vēja parka būvēšanas iecere, Igaunijas ūdeņos tādu ir pat ļoti daudz. Kā atzīst ostas pārvaldnieks, viņš cenšas uzturēt regulārus kontaktus ar vēja parku attīstītājiem, vienlaikus meklējot konsultantus, kuri profesionāli izvērtētu Salacgrīvas ostas līdzdalības iespējas šajos projektos. Tad varētu tapt prezentācija un skaitļos balstīts sadarbības biznesa piedāvājums eventuelajiem projektu attīstītājiem. "Mēs nedrīkstam stāvēt uz vietas, jo, ja jūrā zivju paliek mazāk, ja tradicionālās zvejas vietas tukšojas, varbūt te ir vieta citam ūdeņu izmantojumam. Un tie mūsdienās ir jūras vēja parki. Mēs nedrīkstam grimt konservatīvisma un iet pret citu ekonomisko sektoru attīstību, it īpaši enerģētiku," ir pārliecināts Ivo Īstenais, vienlaikus atzīstot, ka visur ir jāpieņem saprātīgi risinājumi.

2023. gads Vidzemes jūras vārtiem Salacas krastos bijis labiem



Ivo Īstenais (no kreisās) un Dagnis Straubergs.

nodomiem un darbiem bagāts. Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais ir gandarīts, ka sarežģītā ģeopolitiskā situācija un tradicionālo tranzīta koridora Austrumi – Rietumi loģistikas ķēžu "nobrukšana" ostu nav sāpīgi skārusi, jo tā nekad nav orientējusies uz tranzītkravu apkalpošanu un tuvējo agresorvalstu budžetu

papildināšanu. Kravu apgrozījuma statistika 2023. gadā Salacgrīvas ostai ir pozitīva – pavisam apstrādātas 451 487 tonnas visdažādāko kravu, kas ir 124% attiecībā pret iepriekšējo gadu (365 057 t). Arī apkalpoto kuģu skaits pieaudzis – to bija 152, kamēr 2022. gadā – 125 (+27%). Ivo Īstenais atzīmē, ka vislielākais pieaugums vērojams tieši kurināmā eksportā, citā kravu segmentā dominē no Igaunijas šurp vestais un ceļam pa jūru iekrautais keramzīts, tāpat strauji audzis pārkrauto minerālakmeņu daudzums – 31 262 t (pirms gada – 9869 t, 317%), bet no iepriekšējo gadu kravu sortimenta pilnībā zudis asfalts, šķembas, balķi un graudi. Ostas pārvaldnieks atzīst, ka, samazinoties tranzītkravu apjomam Latvijas lielajās ostās, to menedžeri kāri tver kravas, ko tradicionāli gadu gadiem pārkrāvušas piekrastes reģionālās ostas. Konkurences cīņa saasinās, nu vairs nav stāsts par to, ka Ventspilij vai Rīgai bija zem sava goda pārkraut

mazajām ostām tradicionālās kravas, nu jākrauj viss, ko tik var dabūt ostā iekšā. Tas liek mēroties spēkiem ne tikai stividoriem, bet arī ostu pārvalžu speciālistiem.

Ostā patlaban bāzējas tikai divi kuģi, piestātņēs aizvadītājā gadā pārkrautas 5087 t visdažādāko zivju. Protams, pārsvarā reņģes, kas ir šejienes zvejnieku "maize", bet otrajā vietā jau vairākus gadus turas invazīvais apaļais jūrasgrundulis. Lai gan tā kopējā ietekme nozvejas statistikā gadu no gada sarūk, tomēr tas ir liels zvejnieku glābiņš visā Latvijas piekrastē, it īpaši laikā, kad tiek samazinātas reņģu un brētliņu nozvejas kvotas. Ja zivju ir tik, cik ir, ja zvejnieki strauji noveco, bet alkatīgo roņu skaits pieaug ģeometriskā progresijā, ir jādomā, kā zvejniekiem izdzīvot. Ivo Īstenais saka, ka osta nekad nav vēlējusies pelnīt uz zvejnieku rēķina, un pašreizējos apstākļos tas būtu gluži utopiski. Galvenais ir saglabāt šo mūsu dzimtā krasta ļaužu tradicionālo nodarbi, nodot zināšanas un prasmes nākamajām paaudzēm, bet visgrūtākais ir atrast, kam tad šo arodu nodot. Ja osta meklē un, par laimi, arī rod jaunus spēka pielikšanas punktus, tad zvejniecībā vecās labās koka laivas ir nomainījušas "plastmasenes", bet "jūras vilkus" dziedin vai varēs aizstāt mākslīgais intelekts.

Salacgrīvas ostas pārvalde strādā Salacas labā krasta dominantē – jahtu ostas ēkā "Bura", kas ir ne vien spilgts arhitektonisks akcents, bet arī pilsētniekus vienojošs un saliedējošs objekts tur notiekošo aktivitāšu kontekstā. Kopš Krievijas barbariskā iebrukuma suverēnajā Ukrainas teritorijā ostas pārvaldes un kapteiņdienesta darbinieki nenogurstoši vāc nepieciešamās lietas un paši šīs kravas nogādā ukraiņu brīvības cīnītājiem. "Bura" ir kā simboliska brīvības sala, kur satiekas salacgrīviešu labās domas ar reālajām viņu iespējām palīdzēt un aizstāvēt demokrātiju mūsdienu pasaulē. Vienlaikus te ir nemitīga rosība pirmā stāva jahtotāju servisa telpās, kur mācās, trenējas un vispārējo fizisko sagatavotību stiprina airēšanas un burāšanas sekciju dalībnieki. ■

Gints Šimanis

Singapūras osta aizvadījusi rekorda gadu

Singapūras osta 2023. gadā desmito reizi pēc kārtas "XinhuaBaltic International Shipping Centre Development Index" reitingā saglabāja līderpozīcijas kā pasaules vadošais jūrniecības centrs. Tāpat Singapūras osta Āzijas kravu, loģistikas un piegādes ķēžu balvu pasniegšanas ceremonijā trešo gadu pēc kārtas tika nosaukta par labāko pasaules jūras ostu un trīsdesmit piekto reizi par labāko Āzijas jūras ostu.



Singapūras transporta ministra pienākumu izpildītājs Chee Hong Tat.

Singapūras transporta ministra pienākumu izpildītājs Chee Hong Tat, ziņojot par Singapūras ostas darbības rezultātiem, 2023. gadu nosauca par rekorda gadu, kad ostā tika pārkrauti 591,70 miljoni tonnu kravu (2022. gadā – 578,22 miljoni tonnu). Ostā apstrādāto kuģu tonnāža pērn pieauga par 9,4% un pirmo reizi pārsniedza trīs miljardus bruto tonnu (BT), sasniedzot augstāko līmeni – 3,09 miljardus BT. Pieaugums bijis visos kuģu segmentos: konteinerkuģiem, sauskravas kuģiem, lejamkravu un ķīmisko vielu tankkuģiem, prāmjiem un specializētajiem kuģiem, un piedevām tas sasniegts globālās tirdzniecības palēnināšanās apstākļos. Vidējais reģionālo prāmju reisu biežums mēnesī ir pieaudzis līdz



aptuveni 70% no līmeņa, kāds bija pirms kovida.

Singapūras ostas konteineru caurlaides spēja 2023. gadā pieauga par 4,6%, sasniedzot jaunu augstāko līmeni – 39,01 miljonu TEU, salīdzinot ar iepriekšējo rekordu – 37,57 miljoniem TEU 2021. gadā.

Bunkuru biodegvielas maisījumu pārdošanas apjoms salīdzinājumā ar 2022. gadu pieauga vairāk nekā trīskārt – līdz 520 tūkstošiem tonnu (2022. gadā – 140 tūkst. tonnu). Tirdzniecībā ir pieejami biodegvielas maisījumi līdz B30, bet izmēģinājumi līdz B100 turpinās. Bunkuru LNG pārdošanas apjoms 2023. gadā bija 110 tūkstoši tonnu, salīdzinot ar 16 tūkstošiem 2022. gadā.

2023. gada jūlijā Singapūras Jūras ostu pārvalde (MPA) sekmīgi veica pasaulē pirmo metanola bunkurēšanas operāciju konteinerkuģim, kad pirmo reizi Singapūras ostā tika piegādātas aptuveni 300 tonnas zaļā metanola. 2023. gadā tika izvietoti jauni pilnībā elektriski 200-pax pasažieru prāmji un apgādes kuģi, kas ostas ūdeņos atbalsta jūras ekosistēmu. Kopumā aizvadītājā gadā pārdoti 51,82 miljoni tonnu bunkuru degvielas, pārsniedzot iepriekšējo rekordu – 50,64 miljonus tonnu 2017. gadā, kas atspoguļo Singapūras kā bunkurēšanas centra atbalstu globālajai kuģošanas kopienai. No kopējā apjoma 1,2% bija alternatīvās degvielas, un Singapūras ostas pārvalde pauž pārliecību, ka tas ar labām izaugsmes izredzēm turpināsies arī 2024. gadā.

▶▶▶ 46. lpp.

▶▶▶ 45. lpp.

Singapūrā darbojas vairāk nekā 180 starptautiskas kuģniecības grupas, kā arī citi jūrnieceības nozares dalībnieki finanšu, apdrošināšanas, kibernetikas, kuģu starpniecības, tiesību un arbitražas jomā. Pagājušajā gadā MPA pārraudzīto galveno jūras uzņēmumu kopējie biznesa izdevumi pārsniedza 4,8 miljardus ASV dolāru, salīdzinot ar 4,3 miljardiem dolāru 2022. gadā. 25 jūrnieceības kompānijas pērn nodibināja vai paplašināja savu darbību Singapūrā. To vidū ir jūras pakalpojumu uzņēmumi un uzņēmumi, kas Singapūrā veido ilgtspējas birojus kā daļu no savas dekarbonizācijas stratēģijas un izaugsmes plāniem.

Singapūras kuģu reģistrs (SRS) joprojām ierindojas starp lielākajiem kuģu reģistriem pasaulē. Kopējā kuģu tonnāža zem Singapūras karoga 2023. gadā sasniedza 99,56 miljonus BT, kas ir par 4% vairāk nekā 95,47 miljoni BT 2022. gadā. 2023. gadā desmit uzņēmumiem piederoši 22 kuģi ar Singapūras karogu saņēma zaļo kuģu sertifikātu saskaņā ar zaļo kuģu programmu. Paredzams, ka turpmākajos gados aizvien vairāk šādu kuģu izvēlēsies Singapūras karogu.



2023. gadā Singapūra atkārtoti tika ievēlēta IMO padomē uz termiņu no 2024. līdz 2025. gadam, kā arī Starptautiskās jūras navigācijas līdzekļu un bākas iestāžu asociācijas (IALA) padomē uz laiku līdz 2027. gadam. MPA amatpersonas ieņem vadošus amatus IMO (IMO stratēģiskā plāna darba grupas priekšsēdētājs un IMO Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) priekšsēdētāja vietnieks). MEPC 80. sesijā pieņēma IMO 2023. gada stratēģiju kuģu radīto siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšanai, lai

UZZIŅAI

MPA, IMO un Norvēģijas Klimata un vides ministrija 2023. gada martā parakstīja saprašanās memorandu, lai kopīgi uzsāktu tehniskās sadarbības pasākumus nolūkā palīdzēt jaunattīstības valstīm to centienos samazināt emisijas no kuģiem un ostām. Lai palielinātu informētību par darbībām, kuru mērķis ir samazināt SEG emisijas no kuģiem un veicināt sadarbību galvenajos kuģošanas maršrutos, Singapūrā notika IMO un Singapūras "NextGEN" darba seminārs vairāk nekā 40 dalībniekiem no Āzijas un Klusā okeāna reģiona, ko atbalsta Singapūras un IMO trešo valstu apmācības programma (TCTP) un IMO un Norvēģijas projekts "GreenVoyage 2050".

starptautiskās kuģniecības radītās emisijas līdz 2050. gadam sasniegtu nulles līmeni.

MPA atjaunoja saprašanās memorandu (SM) ar IALA uz laiku līdz 2027. gadam, apņemoties piešķirt vienu miljonu ASV dolāru, lai atbalstītu IALA Pasaules akadēmiju, palīdzot piekastes valstīm efektīvi īstenot IALA standartus un izpildīt SOLAS konvencijas (V nodaļa) saistības attiecībā uz jūras navigācijas līdzekļiem.

MPA iegulda izglītībā un zaļajās tehnoloģijās

MPA akadēmija ir paplašinājusi darbību, nodrošinot līderības programmas. 2023. gada aprīlī Singapūra paziņoja par pastiprinātu tehnisko sadarbību un apmācību paketi piecu miljonu ASV dolāru apmērā. Paketes pamatā ir pašreizējais Singapūras un IMO TCTP saprašanās memorands, un tā atbalsta IMO Integrētās tehniskās sadarbības programmu.

Līdz šim Singapūra ir izveidojusi četrus zaļos un digitālos kuģošanas koridorus, kas kalpo kā vērtīgas platformas alternatīvo degvielu izmēģināšanai, kā arī digitāliem risinājumiem, lai atbalstītu jūrnieceības nozares pārveidi. 2023. gada aprīlī MPA izveidoja koridoru ar Losandželosas ostu un Longbičas ostu. 2023. gada decembrī tika parakstīti divi saprašanās memorandi, lai izveidotu Tjapdzjinas – Singapūras koridoru un Japānas – Singapūras koridoru, kas aptver sešas Japānas ostas.

Top jauni standarti, kas atbalsta kuģu elektrifikāciju, kibernetiku un jaunu bunkuru degvielu, piemēram, metanola un amonjaka, izmantošanu. Jūras 5G tīkla attīstības pirmais posms pārklājumam dienvienu ostas ūdeņos tika veiksmīgi īstenots 2023. gada septembrī, un MPA plāno līdz 2025. gada vidum nodrošinātu pilnīgu 5G pārklājumu galvenajās enkurvietās, kuģu ceļos, termināļos un iekāpšanas vietās.

Lai padziļinātu vietējās pētnieceības un izstrādes spējas viedo kuģu attīstībā un zaļajās tehnoloģijās, MPA un Singapūras Jūrnieceības institūts 2023. gadā piešķīra universitātēm un pētnieceības institūtiem finansējumu 19,3 miljonu ASV dolāru apmērā, 60 "Maritime ONE" stipendijas un septiņas trīspusējās jūrnieceības stipendijas studentiem dažādos jūras un ar jūru nesaistītos studiju novirzienos, ko piedāvā vietējās un ārvalstu universitātes, kā arī studentiem no Singapūras Politehnikuma. Vēl 57 vietējie jūrniecei ir guvuši finansiālu atbalstu "SailMAP" programmā. Kā uzsvē MPA vadība, šādas izglītības finansēšanas mērķis ir mudināt vietējos jūrniecekus turpināt ilgtermiņa karjeru jūrnieceībā un sasniegt augstāko kompetences līmeni.

Singapūras valdība, ostas, loģistikas un kuģošanas kompānijas cieši uzrauga pašreizējo ģeopolitisko situāciju visā pasaulē, tās ietekmi uz galvenajiem kuģošanas ceļiem un globālajām piegādes ķēdēm. Ja piegādes ķēžu traucējumi ietilgtu un kuģu grafiki tiktu arvien vairāk ietekmēti, Singapūras osta ir gata va palīdzēt kuģiem iekļauties savos grafikos un atbalstīt kravas nosūtītājus kravu savienojumos. MPA ir arī ieteikusi Singapūras karoga kuģu īpašniekiem, pārvaldniekiem un operatoriem pārskatīt savu kuģu drošības plānus un īstenot nepieciešamos riska mazināšanas pasākumus, veicot tirdzniecību augsta riska zonās.

Kā atzīst Singapūras Transporta ministrija, ostas teicamie rādītāji 2023. gadā lielā mērā ir saistīti ar reģionālās tirdzniecības atveseļošanās un stabila trīspusējo sadarbību starp arodbiedrībām, nozari un valdību, lai konsekventi celtu efektivitāti, uzticamību un drošību Singapūras ostā. ■

MPA info

No burāšanas līdz uguns dzēšanai

Ģirts Fišers-Blumbergs ar jūru bijis saistīts visu mūžu, jo Engurē dzimis un audzis un Enguri joprojām sauc par savu. "Taču mācīties par jūrnīku izlēmu tikai pēc 9. klases. Mamma to visu laiku neatbalstīja, jo mūsu ģimene padomju laikā neskaitījās uzticama, un mamma saprata, ko tas man kā jūrnīkam nozīmētu. Taču viss mainījās, un es mācījos Engures jūrskolā, kas tolaik darbojās kopā ar Engures vidusskolu. Tālāk sekoja mācības Liepājas Jūrniecības koledžā. Kļuva par stūrmani, sāku strādāt Rīgas Transporta flotē, kur pirms tam biju praksē. Pēc tam strādāju "Hanzā", bet no 2005. gada līdz pat šodienai esmu kompānijā "Irish Ferris". Visus šos 19 gadus esmu nostrādājis uz pasažieru prāmjiem, 2008. gadā kļuva par kapteini. Mēdz teikt, ka tas ir ļoti smags darbs – pārvadāt cilvēkus, kravu pārvadāt esot vieglāk, jo tā nerunā pretī! Taču man mans darbs patīk. Nekad nesmu nožēlojis, ka kļuva par jūrnīku. Mana sieva Kristīne saka, nekad neesot mani dzirdējusi žēlojamies, ka atkal jādodas reisā," saka Ģirts Fišers-Blumbergs.

Burāšana ir Ģirta aizraušanās jau no bērnības. "Sāku burāt no kādiem gadiem desmit, tikko tas bija iespējams. Taču juku laikos jauniešu burāšana panīka. 2008. gadā kopā ar domubiedriem nodibinājām jahtklubu "Engure" un 2012. gadā sākām apmācīt bērnus un jauniešus. Arī abi mani bērni Toms un Tīna aktīvi burā kopš mazām dienām. Mūsu mērķis nav obligāti izaudzēt čempionus, kaut gan gadās arī tādi, bet gan ikvienam dot iespēju izmēģināt, saprast, vai burāšana ir vai nav tavs sporta veids, un ja ir, tad to arī apgūt," skaidro Ģirts.

Vasarā Engurē burātmāku parasti apgūst līdz 30 bērnu. "Mēs nevaram vienlaicīgi palaist ūdenī lielas komandas – pirmajā vietā ir drošība. Drošība ir galvenais, un tas nav lēts prieks. Mēs mēģinām jauniešiem, kuri grib apgūt burāšanu, noturēt minimālas izmaksas. Zinām, ka mūsu cenas ir aptuveni divas reizes lētākas nekā Rīgā. Pie mums trenējas gan bērni no Engures un apkārtnējiem



ciemniem, gan arī vasarnieki – tie, kuri brīvdienas pavada pie vecmāmiņām un vectētiņiem. Ne katram tas patīk un ne katram tas der. Nedrīkst baidīties no ūdens, taču vēl svarīgāk ir spēt iesāktu novest līdz galam. Tu nevari treniņa vidū izkāpt un aiziet mājās, tev ir vispirms jātiekrastā! Jūrā tev jāspēj pašam ar visu tikt galā. Pirms došanās treniņā ir jāpārbauda inventārs, ir jāsaprot, kāds laiks, kādam jābūt apģērbam – jānāk pašam par sevi parūpēties. Burāšana ieaudzina patstāvību."

Neskaitot jaunos burātājus, jahtklubā darbojas ap 50 – 70 pieaugušo, skaits ir mainīgs. Ja jādodas uz sacensībām, tad komandās mēdz iekļauties vairāk cilvēku, taču arī tas ir ļoti individuāli – kādam patīk burāt vienam, kādam kopā ar ģimeni, bet cits veido draugu un domubiedru komandu. "Jahtkluba pastāvēšana ir atkarīga tikai no tā, cik aktīvi un

▶▶▶ 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

darbības gatavi ir tā biedri. Viss bija jāšāk ar aizlaistas teritorijas apgūšanu un sakopšanu, turklāt tolaik galīgi nebija skaidrības, kam īsti šī teritorija pieder. Mūsu mērķis bija un arī tagad ir nodrošināt Engures ostas pastāvēšanu. Mazliet vieglāk kļuva, kad sākās ES projektu laiks, tā jau bija iespēja tikt pie kāda finansējuma. Tad arī pašvaldība saprata, ka tās interesēs ir iesaistīties un mūs atbalstīt. Ja uz Enguri atbrauc ciemiņi, ko viņi grib redzēt? Jūru un ostu, protams! Nu jau mums ir gan promenāde, gan pludmales. Viss savā starpā saistīts, piemēram, ja kaut ko rokam, tad smiltis izmantojam, lai veidotu pludmali," labprāt stāsta Ģirts Fišers-Blumbergs.

Engurieši gan piedalās sacensībās Latvijā un Baltijas valstīs, gan arī dodas uz tālākām zemēm – Itāliju, Spāniju, Horvātiju, Slovēniju, Franciju. "Vidusjūra – tā ir iespēja burāt arī ziemā. Pie mums, ja ir ledus, tad nodarbojamies ar ledus burāšanu. Pirms gadiem desmit viena mūsu meitene kļuva par pasaules čempioni ledus burāšanā! Taču ledus jau nav katru gadu. Arī es pats meklēju iespējas piedalīties burāšanas sacensībās gan Latvijā – esmu arī vairākkārtējs Latvijas čempions, gan ārpus tās. Piedalos arī burājumā apkārt pasaulei – gan ne visos posmos, tas darba dēļ nav iespējams. Burājums notiek pa posmiem, es aizburāju līdz Dienvidamerikai, tad līdz Keiptaunai, un piedalīšos arī pēdējā posmā – atpakaļ uz Eiropu. Viss burājums ilgst vienpadsmit mēnešus, bet viens posms vidēji no divām trim nedēļām līdz pusotram mēnesim, nepiestājot ostā. Ostā pavadītais laiks galvenokārt atkarīgs no vēja," skaidro burātājs.

Ģirts atzīst, ka viņu nekad nav aizrāvušas ar motoriem saistītas aktivitātes, pat motocikla viņam nekad neesot bijis, kaut gan brālis aizrāvēis ar motocikliem. "Kādu laiku nodarbojos ar paraplānismu, man ir arī licence šim sporta veidam, taču tam nepieciešamas regulāras nodarbības, lai nezaudētu iemaņas, jo, lidojot ar paraplānu, jebkura kļūda ir bīstamāka, nekā atrodies uz ūdens. Tā nu arī paraplānu esmu pametis darba dēļ. Šauju ar loku, tur viss sākās ar manu meitu Tīnu. Mēs regulāri



skrējām "Stirnu buku", kurā ietilpst arī dažādas atrakcijas, un meitai ļoti iepatikās loka šaušana. Sākām meklēt, kur ar to varētu nodarboties, un atradām klubu "Amazones", ko vada pilnīgi fantastisks cilvēks – Eduards Lapsiņš. Loka šaušana aizrāva arī mani. Tā ir nepārtraukta cīņa pašam ar sevi, ar savu prātu, ar spēju sevi savaldīt un tikt galā ar savām emocijām. Ja sacensībās nevari savākties un būt iekšēji pilnīgi

mierīgs, tad nekas labs nesanāks. Es loka šaušanas sacensībās vairāk piedalos ziemā, kad tās notiek telpās, jo vasarā laiku aizņem burāšana."

Vēl viena pavisam nesena Ģirta aizraušanās ir Engures brīvprātīgo ugunsdzēsēju biedrības organizēšana. Biedrība tika izveidota jeb, pareizāk sakot, atjaunota tikai pirms gada, taču nu jau tai ir gan depo, gan divas mašīnas, gan pilnībā darboties spējīga ugunsdzēsēju komanda. "Iedzīvotāji un uzņēmēji saziņoja naudu, lai varētu iegādāties mašīnas un inventāru, pašvaldība piešķīra telpas, tās paši siltinājām un aprīkojām, paši arī apmācām cilvēkus. Esmu jūrnieks, mums ugunsdzēsības lietas ir obligāti jāpārzina, tādēļ arī varu tās mācīt citiem. Biedrība tika nodibināta 2023. gada maijā, bet jau augustā braucām uz izsaukumiem ar tikko iegādātu ugunsdzēsēju mašīnu, kuru izdevās nopirkt, pateicoties iedzīvotāju un uzņēmēju saziņotajiem līdzekļiem. Tuvākais VUGD depo atrodas Tukumā, tas ir 25 kilometru attālumā, pēc noteikumiem viņiem būtu jāierodas 24 minūšu laikā, taču visbiežāk tas nav reāli izdarāms. Visos apkārtnējos ciemos mēs ierodamies pirmie, un iedzīvotāji to novērtē. Mūsu biedrība no citām brīvprātīgo ugunsdzēsēju biedrībām atšķiras ar to, ka mēs nodrošinām arī glābšanas darbus uz ūdens. Ar divām glābšanas laivām gādājam par drošību vasaras sezonā piekrastes rajonā no Mērsraga līdz Ragaciemam."

Ģirts Fišers-Blumbergs acīm redzami ir cilvēks, kuram iekšēja nepieciešamība visu laiku darboties, organizēt, meklēt jaunus izaicinājumus. Turklāt nevis darboties tāpat vien, bet radot reālu labumu apkārtnējam sabiedrībai. Savulaik viņš iesaistījās Tukuma Raiņa ģimnāzijas komandas sagatavošanā konkursam "Enkurs", kurā startēja arī viņa dēls Toms, kurš nu jau ir pabeidzis Latvijas Jūras akadēmiju un strādā par trešo stūrmani. Pēc ģimnāzijas beigšanas arī Toms turpināja palīdzēt jauniešiem gatavoties konkursam "Enkurs". Tagad Ģirts ir gatavs "Enkura" komandu izveidot Engures vidusskolā, ar kuru viņam saistās vēl plašākas ieceres, piemēram, atjaunot jūrskolu, kas darbotos kopā ar vidusskolu, kādā savulaik mācījās viņš pats. ■

Sarma Kočāne



Experts
← **THAT DRIVE**
THE INDUSTRY
Forward →

✓ BOSIET & CA-EBS

✓ O&G UK Medical

Let Atlas Professionals coordinate
your next offshore role

Register by scanning the QR code



SCAN ME



LTFJA KKS “Jūrnieku forums” sniedz kvalitatīvus un izdevīgus finanšu pakalpojumus Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības biedriem



+ (371) 67389300

Katrīnas dambis 20

jurfor@jurfor.lv



RTU ZINĀTKĀRES CENTRĀ “FUTURIMO RĪGA” turpinās izstāde “Mans kompass rāda uz jūru”

Izmēģināt vadīt kuģi vējā un viļņos, plānot kuģu satiksmi Rīgas jūras līcī, piedalīties hidrotērpā un glābšanas vestes uzvilkšanas ātruma sacensībās un iepazīt kuģa uzbūvi – to un daudz ko citu var izstādē “Tavs kompass rāda uz jūru”. Izstāde ļauj bērniem un jauniešiem ar interaktīvu eksponātu un dažādu uzdevumu palīdzību iepazīt jūrniecības daudzpusību un inženiertehniskās prasmes, kas nepieciešamas darbā uz kuģiem, ostās un uzņēmumos, kas saistīti ar jūrniecību.

Izstāde būs skatāma līdz oktobrim “Futurimo Rīga”, Meža ielā 1, k 6.

Izstāde ir veidota “FUTURIMO RĪGA” sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību, Latvijas Jūras administrāciju, RTU Latvijas Jūras akadēmiju, RTU Liepājas Jūrniecības koledžu, SIA “Novikontas” Jūras koledžu, NBS Jūras spēku štābu, SIA “LSC”, SIA “LVR Flote”, Rīgas Brīvdostas pārvaldi, citām Latvijas lielo un mazo ostu pārvaldēm, kā arī SIA “Proalifing” atbalstu.

