



JŪRNIEKS

NR. 2 (147) 2025



Satiksmes ministrijas

Jūrlietu departamenta

direktore ANITA

ROZENBERGA:

“Pasaule ļoti strauji mainās, mums jāspēj visam izsekot, lai pildītu Latvijas saistības pret Eiropas un starptautiskajām prasībām.”

**Seminārā ģenerē idejas
Baltijas jūras drošībai**

**Skolu jaunatne būvē kuģu
modeļus un piedalās
konkursā “Enkurs”**

**Ukrainas Jūras spēki uztur
augstu kaujas gatavību**

JA Jūrnieku reģistra vadītājs Kalvis Innuss: “STCW konvencijas grozījumi ir liels izaicinājums visai nozarei kopumā. Ar iepriekš iegūtām zināšanām profesionālajā jomā vairs nepietiks, būs vajadzīgs daudz vairāk.”

**Our Ocean
Our Obligation
Our Opportunity**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciālists
67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIĒKU 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 "JŪRNIĒKS"
VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS
TĪMEKĻA VIETNĒ
WWW.LJA.LV**



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Notikumi Latvijā. Marts – aprīlis
- 4 Aleksandrs Nikolajevs apbalvots ar Latvijas Jūras administrācijas zelta Goda zīmi
- 5 Latvijas Jūras administrācija izstādē informē par drošību uz ūdeņiem
- 5 Seminārs ideju ģenerēšanai, lai uzlabotu kuģošanas un vides drošību Baltijas jūras reģionā
- 6 Apspriež piekļūstamību kuģošanai iekšējos ūdeņos personām ar ierobežotām spējām
- 7 Šogad agrāk sāktas ikgadējās zvejas laivu pārbaudes
- 7 Mākslas skolu audzēkņu konkurss "Mantojums" izzina jūrniecības un kuģu darināšanas tradīcijas Latvijā
- 8 Jūrniecības nozares konkurss skolēniem "Enkurs 2025" uzvar Ventspils Valsts 1. ģimnāzija
- 9 Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā
- 10 Kapteiņi aktīvi seko notikumiem jūrā un krastā
- 11 Ierēdņa darbs man joprojām ir liels izaicinājums
- 16 Jūras jaunieši
- 17 Atbalsts dzimumu līdztiesībai
- 18 IMO turpina darbu pie STCW konvencijas grozījumiem
- 18 Nācis klajā ceturtais IMO STCW konvencijas pamatnostādņu izdevums
- 19 Nevar dzīvot tikai ar pagātnes pieredzi un zināšanām

JŪRĀ UN KRASŅĀ

- 23 Jauna ES jūrniecības stratēģija: mums ir vajadzīga pastiprināta jūrnieku aizsardzība un ilgtspējīga kuģniecība
- 24 ICS izvirza konstruktīvus priekšlikumus SEG emisiju jautājumā
- 25 ICS aicina izvēlēties drošus karogus
- 25 Stāties spēkā Honkongas konvencija par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi 15% no ēnu flotes kuģiem strādā zem viltus karogiem
- 26 Mēs esam situācijas ķīlnieki
- 27 Izaicinājumi jūras brīvībai
- 30 Kuģošanas nozare nobažījiesies par ASV virzīto politiku
- 31 Ir apdraudēta kuģošanas drošība
- 32 Kad likumus apiet ar līkumu
- 33 Ukrainas Jūras spēki stāv Melnās jūras un Eiropas sardzē

OSTAS

- 36 Sliktākais variants būtu zaudēt laiku
- 38 Rīgas brīvostas valde apstiprinājusi investīciju plānu 2025. gadam
- 39 Statistika
- 40 "LVR Flote" jaunais kuģis "Laura" sāk darba gaitas
- 42 Ventspils brīvosta piedalās atjaunīgās enerģijas projektā "H2Derivatives@BSP"
- 43 Jaunu projektu ieviešanā pirmajā vietā vides un drošības jautājumi
- Iznācis jauns Ventspils ostas kartes izdevums

BRĪVBRĪDIS

- 44 48 kuģi un 350 alus šķirnes

VAIROSIM VALDEMĀRU

- 46 Informēts – tāpat apbrūgots

Žurnāla "Jūrnieks" LJS fotokonkursa favorīts

1. vāka ilustrācijai izmantota LJS fotokonkursa dalībnieces Anastasijas Bobkovas fotogrāfija "Saulē lec".



Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tāl. 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv. Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.

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

Ilustrācijām izmantoti Anastasijas Bobkovas (1. vāka ilustrācija), Raita Mūrnieka, Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Kaspars Lūkina, Ulda Ozola, ORS Roberta

Lagzdīņa, Toma Donausko (LT Navy), Gata Dieziņa, Emīla Atstāja, Ievas Leinišas, Lūka Hārdinga, LETA, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Aizsardzības ministrijas, Jūras spēku, EP preses dienesta, publicitātes foto, CMA, MSC, BPO, "Associated Press", ETA, IMO publicitātes foto, "The Atlantic Council", Ukrainas Jūras spēku, "Reuters", AFP/Scanpix, EPA, flickr foto. Foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja arhīva, kā arī foto no Anitas Rozenbergas un Jāņa Harmsona personīgā arhīva.

Jā materiālus sagatavoja Sarmā Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita 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.

Lai darbi ne tikai izskatītos, bet arī būtu smuki

Medijos noplakusi milzīgā ažiotaža ap Ostu attīstības fondu, taču pāris nedēļas marta beigās un aprīļa sākumā Valsts kontroles atzinums par nelikumībām un naudas izplekārēšanu fondā noturējās visu mediju ziņu TOP augšgalā.

Neizskatījās smuki. Valsts kontroles ziņojumā bija teikts: "Valsts kontrole lietderības revīzijā atklājusi, ka būtiska daļa Ostu attīstības fonda līdzekļu izmantota neekonomiski, bet atsevišķos gadījumos – prettiesiski. Lielākā daļa fonda finansēto uzdevumu būtībā dublē Satiksmes ministrijas funkcijas un uzdevumus, un fonda finansējums drīzāk kalpojis ministrijas darbinieku papildu atlīdzībai, plašākām komandējumu iespējām un reprezentācijas izdevumu segšanai."

1994. gadā pieņemtais Likums par ostām noteica Ostu attīstības fonda izveidi, kura mērķis bija sagādāt līdzekļus, kā toreiz teica – "sēklas naudu", lai vispirms pie dzīvības uzturētu mazās ostas. Ostu fonda piešķirto "sēklas naudu" tērēja mazo ostu kuģu ceļu padziļināšanai, bet ne tikai, vēlāk arī citās ostās molu atjaunošanai, piestātņu sakārtošanai un Liepājas ostas attīrīšanai no vrakiem. Protams, bija arī pilnīgi bezjēdzīga naudas tērēšana, piemēram, vairāk nekā 300 tūkstoši latu tika iekarpīti Ainažu plāvās, iztērējot naudu tā arī nerealizētajā Ainažu ostas celtniecības projektā. Fondā, kas tolaik gadā sasniedza vienu miljonu latu, 70% no kopējā budžeta iemaksāja Ventspils osta. 1997. gadā Ventspils Ostu padomē aicināja likvidēt Ostu attīstības fondu, izdarīt grozījumus Ostu likuma pantu daļās, kas saistītas ar Ostu attīstības fondu, tomēr Ostu padome šādu lēmumu nepieņēma.

Pēdējie grozījumi Ostu attīstības fonda nolikumā saskaņā ar Likuma par ostām 22. pantu, ko parakstīja Ministru prezidents Valdis Dombrovskis un satiksmes ministrs Kaspars Gerhards, stājās spēkā 2010. gada 1. janvārī. Tie noteica Ostu attīstības fonda pārvaldīšanas kārtību, fonda līdzekļu iegūšanas un izlietošanas kārtību, to, ka fonda turētāja un rīkotāja ir Latvijas Jūras administrācija, ka lēmumus par fondā iemaksājamo līdzekļu apmēru un izlietojumu pieņem Latvijas Ostu padome, bet Latvijas Ostu padomes sekretariāts sagatavo fonda ieņēmumu un izdevumu tāmes projektu un fonda līdzekļu izlietojuma pārskatu, ka fonda līdzekļus izlieto ostu kopīgām interesēm atbilstošu projektu īstenošanai, Latvijas ostu popularizēšanai un ostu kopīgu reklāmas pasākumu īstenošanai saskaņā ar Latvijas Ostu padomes izveidotās reklāmas komisijas lēmumiem, Latvijas Ostu padomes darbības nodrošināšanai saskaņā ar Latvijas Ostu padomes apstiprinātā Latvijas Ostu padomes sekretariāta nolikumu, ņemot vērā atbildības līmeni tautsaimniecībā, bet fonda līdzekļu izlietošanu kontrolē Latvijas Ostu padome. Viss skaidri un gaiši noteikts, melns uz balta uzrakstīts.

Tagad, pēc Valsts kontroles revīzijā atklātā, visiem it kā atvērs acis. Kā tas var būt, ka nelietderīgi tērēta nauda? Tas nav pieļaujams! Sašutumu pauda gan tie, kuri zināja par fonda eksistenci un pašas padomes atbildību naudas izlietošanā, gan Ministru prezidente Evika Siliņa, kura, lai gan pati vada Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomi (LOTLP), par padomes ekosistēmā esošo fondu vispār neko nebija dzirdējusi.

LOTLP 2025. gada 3. aprīļa sēdē citu starpā viens no apspriežamajiem jautājumiem bija Ostu attīstības fonda turpmākā darbība. Taču vispirms, kā to nosaka pagaidām vēl spēkā esošais Ostu likums, LOTLP vajadzēja apstiprināt vai, iespējams, arī neapstiprināt audita sagatavoto ziņojumu par fonda līdzekļu izlietojumu 2024. gadā, ko atbilstoši likumam apstiprināšanai iesniedz Latvijas Jūras administrācija.

Uz preses saceltās ažiotažas fona LOTLP pārstāvētajām ministrijām šis šķita ļoti slidens jautājums. Neizskatīsies smuki, ja mēs tagad šādu ziņojumu apstiprināsim, labāk tālāk no grēka! Varbūt šo jautājumu tikai pieņemsim zināšanai? Ministru prezidente LOTLP sēdē vairākkārt uzsvēra "nav smuki" un vairākkārt izteica priekšlikumu fondu likvidēt, kas sasaucās ar Valsts kontroles viedokli: "Ņemot vērā Ostu attīstības fonda līdzšinējo evolūcijas ceļu un pašreizējo situāciju, secināms, ka esošajā statusā, ar pašreizējo kompetenci un darbības izpildi fondam nav racionāla un jēgpilna pastāvēšanas pamata."

Bet paši fonda finansētāji – Rīgas brīvostas pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde un Ventspils brīvostas pārvalde – tomēr atzinīgi vērtē Ostu attīstības fonda nozīmi ostu popularizēšanā un reklāmā, organizējot dalību starptautiskajās izstādēs zem vienotā zīmola "VIA Latvia", tāpēc viņu viedoklis bija, ka Ostu attīstības fondu vajag saglabāt. Lai gan presē pēc LOTLP sēdes izskanēja ziņa, ka fonds ir likvidēts, ziņa par fonda nāvi bija pāragra, jo Satiksmes ministrijai ir uzdots rast risinājumu fonda tālākai darbībai.

Lielajā ņemšanās jēgā faktiski nepamanīta vai arī ignorēta palika Valsts kontroles piebilde, ka fonda līdzekļu apmērs, ko tajā iemaksā trīs lielo ostu pārvaldes, absolūtos ciparos nav liels, vien 231 tūkstotis eiro gadā. Protams, tas, ka no 2019. līdz 2023. gadam ostu popularizēšanai un reklāmā no fonda kopējiem līdzekļiem izlietoti 277 236 eiro jeb 23%, bet pārējā nauda izmantota LOTLP darbības nodrošināšanai, ko īsteno LOTLP sekretariāts, tiešām neizskatās smuki, tāpat ne visai smuki izskatās LOTLP lēmums neapstiprināt audita ziņojumu un cerēt, ka gan jau Jūras administrācija kaut kā ar to tiks galā. Taču piekritīsiet, ka tas ir atbildības uzņemšanās jautājums, lai darbi ne tikai izskatītos, bet patiešām arī būtu smuki.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi Latvijā.

Marts – aprīlis

Atis Švinka nomaina Kasparu Briškenu satiksmes ministra amatā

Saeimas deputāti 6. martā satiksmes ministra amatā apstiprināja līdzšinējo deputātu Ati Švinku, kurš šajā amatā nomainīja Kasparu Briškenu.



Atis Švinka (pa labi) un Uldis Sesks LOTLP sēdē.

Stājoties amatā, jaunais satiksmes ministrs norādīja, ka viņa uzdevums būs turpināt iesāktās reformas un nodrošināt, lai transporta nozare attīstās mērķtiecīgi.

“Valdības galvenā prioritāte ir drošība. Darbojoties Aizsardzības, iekšlietu un korupcijas novēršanas komisijā, esmu strādājis pie tādiem būtiskiem infrastruktūras projektiem kā Sēlijas poligons un Austrumu robežas izbūve, kas īstenoti ātri un bez lieliem sadārdzinājumiem. Tieši tādu pieeju – kontrolētas izmaksas un birokrātijas mazināšana – īstenošu arī SM,” norāda A. Švinka. “Valdībā nevar būt tabu jautājumu par finansējumu. Mums ir atklāti jārunā ar sabiedrību par to, kā līdzsvarot lielākus ieguldījumus aizsardzībā ar pārējo nozaru attīstību. Transporta nozares finansēšanai jābūt skaidrai un caurspīdīgai, ar ilgtermiņa redzējumu par tās attīstību. Ieguldījumiem satiksmē jābūt investīcijām drošībā, ekonomikā un reģionālajā savienojamībā.”

Tiekas ES transporta ministri

2025. gada 17. un 18. martā satiksmes ministrs Atis Švinka piedalījās

Eiropas Savienības transporta ministru neformālajā sanāksmē, kas notika Varšavā, Polijā. Sanāksmē tika diskutēts par transporta nozares noturību un divējāda pielietojuma infrastruktūras attīstību ES, kā arī par kibernetikas aspektiem transportā. Vizītes ietvaros satiksmes ministram notika divpusējas tikšanās ar Baltijas valstu delegāciju vadītājiem un Polijas transporta ministru.

Starptautiskās militārās mācības “Baltic MCM EX 2025” Baltijas jūrā

Baltijas jūrā norisinājās starptautiskās militārās mācības “Baltic MCM EX 2025”, kurās Jūras spēku kuģis A-53 “Virsaitis” un BALTRON štābs trenēja kuģu aizsardzību, navigāciju un pretmīnu operācijas. Karavīri



pilnveidoja savas prasmes, veicot atmiņēšanas operācijas un taktiskos manevrus kopā ar sabiedrotajiem no Vācijas un Lietuvas.

Stiprāki kopā – drošībai Baltijas jūrā!

No 25. līdz 28. martam visā Latvijas teritorijā norisinājās civilmilitārās sadarbības mācības “NATRIX 25”, lai sagatavotu Zemessardzes bataljonus civilās vides informācijas apzināšanā un nodrošināšanā sabiedroto spēku vienībām militāra apdraudējuma krīzes situācijās.

Militārajām vienībām ir nepieciešams civilais atbalsts, tāpat sadarbība ir būtiska visaptverošas valsts aizsardzības sistēmas sastāvdaļa, kas nodrošina efektīvu valsts pārvaldes



iestāžu, Nacionālo bruņoto spēku, privātā sektora, nevalstisko organizāciju un sabiedrības kopīgu rīcību valsts apdraudējuma pārvarēšanai. Tā ir svarīga, jo tikai cieši koordinēta sadarbība un vienota izpratne par kopējiem mērķiem ļauj ātri un efektīvi reaģēt uz krīzēm un nodrošināt Latvijas aizsardzību.

Mācībās piedalījās Nacionālo bruņoto spēku karavīri un zemessargi, kā arī NATO sabiedrotie, un tās norisinājās vairāk nekā 20 Latvijas pašvaldību teritorijās. Mācību laikā neveica militāro kaujas darbību simulācijas, kā arī netika izmantota nekāda veida munīcija. Mācības “NATRIX 2025” bija praktisks turpinājums vingrinājumiem “Namejs”, “Pilskalns” un “Rupors”.

ESPO sēde Rīgā

Rīgā notika Eiropas Jūras ostu organizācijas (ESPO) izpilddirektores kārtejā sēde, kurā piedalījās vadītāji no Eiropas ostu organizāciju un ostu vadītāji.

ESPO priekšsēdētājs un Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš iepazīstināja viesus ar Rīgas ostu un kopā ar partneriem SIA “LVR Flote” un LMT pastāstīja par pēdējos gados tehnoloģiju un jūras inovāciju jomā sasniegto.

Klaipēdā un Palangā notika Baltijas jūras spēku komandieru konference

19. un 20. martā Klaipēdā un Palangā tikās Baltijas reģiona jūras spēku komandieri, NATO MARCOM un “CTF Baltic” vadība, lai stiprinātu militāro sadarbību un pārrunātu jūras drošību.



Tikšanās galvenās tēmas bija jūras drošība un reģionālā sadarbība, "CTF Baltic" attīstība un nākotnes iniciatīvas, kritiskās zemūdens infrastruktūras aizsardzība.

Jūras spēki saņem ASV dāvināto sprādzienbīstamas munīcijas iznīcināšanas ūdenslīdzēju laivu

13. martā Latvijas Jūras spēki Liepājā saņēma ASV dāvināto jauno sprādzienbīstamas munīcijas iznīcināšanas ūdenslīdzēju laivu, kam finansējumu 500 tūkstošu ASV dolāru apmērā piešķīris ASV Aizsardzības departaments. Dāvinājumā kopā ar laivu nāk arī apmācība, laivas aprīkojums un rezerves daļas. ASV instruktoru komanda Latvijā ieradās 10. martā, lai laivu sagatavotu un nolaistu ūdenī. No 11. līdz 14. martam Latvijas Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras ūdenslīdzēju komandai notika teorētiskās un praktiskās mācības.

Jaunā laiva ir deviņus metrus gara un spēj attīstīt maksimālo ātrumu līdz 39 mezgliem. Tā būs vērtīgs papildinājums Latvijas Jūras spēku Mīnu kuģu eskadrai, atbalstot Ot-rā pasaules kara laikā nogremdēto kuģu vraku apsekošanu un nesprāgušās munīcijas transportēšanu un iznīcināšanu.

Latvija un ASV jau vairāk nekā 20 gadus sadarbojas militārā atbalsta programmu ietvaros. ASV ir sniegusi būtisku ieguldījumu Nacionālo



bruņoto spēku attīstībā, 2024. gadā vien ASV atbalsts aizsardzības sadarbības jomā sasniedza 82 miljonus ASV dolāru.

"SEA4SHORE" partneri tiekas Barselonā

Februāra beigās "SEA4SHORE" ("Seafarers' Experience Appealing for Shore") projekta partneri no Turcijas, Lietuvas, Horvātijas, Grieķijas, Spānijas un Latvijas tikās Barselonā, Spānijā.

"SEA4SHORE" projekts tiek īstenots ar ES programmas "Erasmus+" atbalstu, bet partneru tikšanās mērķis bija izvērtēt projekta līdzšinējo gaitu un apspriest turpmākos soļus, tādējādi veicinot tāda tiešsaistes rīka izveidošanu jūrniekiem, kas atvieglotu pāreju uz darbavietām krastā.

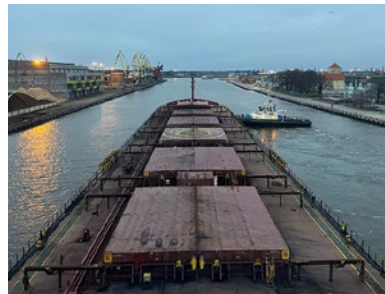


Tikšanās laikā partneri vienojās par 120 alternatīvām jūrnieku darbavietām krastā, īpaši loģistikas, ostu pārvaldības, atjaunojamās enerģijas un transporta nozarēs. Tāpat nozares pārstāvji un izglītības iestādes dalījās ar ieskatiem par darba tirgus tendencēm un prasmju trūkumiem. Tika arī prezentēti veiksmes stāsti par jūrniekiem, kuri sekmīgi pārgājuši uz darbavietām krastā, sniedzot vērtīgu pieredzi un iedvesmu citiem.

Partneru nākamā tikšanās tiek plānota septembrī Horvātijā. Plašāka informācija par projektu: www.sea4shore.com

2025. gada pirmajā ceturksnī ārvalstu kuģi Latvijas ostās ienākuši 1421 reizi

2025. gada pirmajos trīs mēnešos ārvalstu kuģi Latvijas ostās ienākuši 1421 reizi. Pagājušā gada pirmajā ceturksnī reģistrētas 1532 ārvalstu kuģu vizītes.



Rīgas ostā ārvalstu kuģi šogad ienākuši 669 reizes, Liepājā – 310 un Ventspilī – 251. Skultes osta ārvalstu kuģus apkalpojusi 83 reizes, Mērsraga osta – 52, Salacgrīva – 50 un Roja – sešas.

Pirmajā ceturksnī Latvijas ostās visvairāk ienākuši kuģi ar Portugāles karogu – 263. Nīderlandes karoga kuģi Latvijā ieradušies 186 reizes, bet Dānijas – 178 reizes.

Turpinās Kundziņsalas tilta būvniecība

2. aprīlī satiksmes pārvadā no Tvaiķa ielas uz Kundziņsalu tika pabeigta pērn decembrī saktā centrālā tēraudaliduma konstrukcijas uzbūvēšana pār Sarkandaugavu. Būvobjektā turpinās arī visu astoņu estakāžu būvniecība. Pārvaldu plānots pabeigt 2026. gada pirmajā pusē.

"Jaunais pārvads pavērs iespēju celt ostas termināļu konkurētspēju un kravu apgrozījumu, vienlaikus mazinot ostas un kravas transporta radīto ietekmi uz vidi un pilsētas satiksmes infrastruktūru, kā arī stiprinās ostas industriālo teritoriju izaugsmi un palielinās jaunu investīciju piesaistes potenciālu Rīgas ostā," jaunā satiksmes pārvada nozīmī uzsver Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, piebilstot, ka, pateicoties iepriekšējos gados veiktajiem ieguldījumiem transporta un ostas infrastruktūras modernizēšanā, Kundziņsala attīstās arī par aktīvu militārās mobilitātes centru.

"Kundziņsalas tilts ir ļoti nozīmīga sastāvdaļa Rīgas iekšējā apvedceļā, ko būvējam, lai mūsu galvaspilsētā harmoniski līdzās pastāvētu gan dzīvošanai ērta vide rīdziniekiem, gan varētu pilnvērtīgi darboties osta un attīstīties rūpnieciskās teritorijas," pauda Rīgas domes priekšsēdētājs Vilnis Ķirsis. ■

Aleksandrs Nikolajevs apbalvots ar Latvijas Jūras administrācijas zelta Goda zīmi

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta vecākais hidrogrāfs Aleksandrs Nikolajevs par mūža ieguldījumu jūrniecības nozarē un godprātīgu, kvalitatīvu darbu apbalvots ar Latvijas Jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – zelta Goda zīmi.



Aleksandrs Nikolajevs 1977. gadā beidzis Frunzes Augstāko jūras kara skolu, iegūstot kara inženiera – hidrogrāfa kvalifikāciju. Latvijas Jūras administrācijā A. Nikolajevs strādā no 1995. gada 21. marta.

A. Nikolajeva 30 darba gadus Jūras administrācijā raksturo izcila atbildības sajūta un profesionāla rūpība. Viņš nenogurstoši uzraudzījis visu mērījumu procesu, sākot no datu ieguves līdz to precīzai apstrādei un sagatavošanai, kas ir ļoti svarīgi Jūras administrācijas darba kvalitātes nodrošināšanai.

Aleksandrs Nikolajevs nekad nav žēlojis laiku, lai savas dziļās un daudzpusīgās teorētiskās un praktiskās zināšanas nodotu jauniem hidrogrāfiem, tā sniedzot būtisku ieguldījumu Hidrogrāfijas dienesta attīstībā.

Ar savu atsaucību un nesavtību, augstajiem ētikas un morāles principiem A. Nikolajevs ir iemantojis visa kolektīva cieņu un atzinību. ■



Latvijas Jūras administrācija izstādē informē par drošību uz ūdeņiem

Lai veicinātu sabiedrības izpratni par drošību uz ūdeņiem, Latvijas Jūras administrācija jau vienpadsmito reizi piedalījās izstādē "Outdoor Riga. Baltic Boat Show", kas no 11. līdz 13. aprīlim notika izstāžu zālē Ķīpsalā.

Jūras administrācijas speciālisti izstādē bija sastopami stendā "Uz ūdeņiem – droši un atbildīgi!" kopā ar Ceļu satiksmes drošības direkcijas un VSIA "Elektroniskie sakari" pārstāvjiem. Apvienojot vienā stendā trīs institūcijas, kas piedāvā pakalpojumus peldlīdzekļu vadītājiem un īpašniekiem, tika nodrošināta iespēja sniegt atbildes uz visplašāko ar atpūtas kuģu drošību saistīto jautājumu loku. Darbu izstādē kopīgā stendā JA izmēģināja pagājušajā gadā, un izstādes apmeklētāji to novērtēja atzinīgi.

Apmeklējot stendu "Uz ūdeņiem – droši un atbildīgi!", interesenti varēja saņemt informāciju par atpūtas kuģu



reģistrāciju un vadītāju apliecībām, jahtu pārbaudēm un aprīkojumu, radiosakariem un radioaprīkojuma saņemšanu, glābšanas līdzekļu izmantošanu, navigācijas kartēm un citām aktualitātēm. ■

Seminārs ideju ģenerēšanai, lai uzlabotu kuģošanas un vides drošību Baltijas jūras reģionā

27. februārī Rīgas brīvdabas pārvaldes telpās notika Latvijas Jūrniece savienības organizētais seminārs ideju ģenerēšanai par Baltijas jūras reģiona kuģošanas drošības un jūras vides aizsardzības politiku. Semināru vadīja Baltijas Jūras reģiona jūrniece politikas plānošanas un stratēģijas izveides organizācijas (EUSBSR) pārstāvji no Zviedrijas.

Seminārs bija daļa no Baltijas reģionālo semināru sērijas, kuras mērķis ir iegūt idejas no visām valstīm, lai stiprinātu sadarbību starp valstīm, kas robežojas ar Baltijas jūru, kā arī lai risinātu kopīgās problēmas un izmantotu kopīgās iespējas.

No Latvijas puses seminārā piedalījās LR Satiksmes ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūrniece savienības, Kuģu mehāniku asociācijas, Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja, jūrniece mācību iestāžu, ostu, kruizkompāniju un citu jūrniece uzņēmumu, iestāžu un sabiedrisko organizāciju pārstāvji, pavisam ap 30 nozares speciālistu.

Pasākuma vadītāju aicinājums klātesošajiem bija dalīties ar problēmām, kuras dalībnieki vai viņu pārstāvētās organizācijas uzskata par aktuālu izaicinājumu jūrniecībā un kuru risināšanā viņi būtu gatavi iesaistīties. Tālāk virzot kopīgi aktualizētās idejas, tās plānots iekļaut reālos projektos.

Lai nodrošinātu pilnvērtīgu visu semināra dalībnieku iesaistīšanos, vispirms tika veidotas darba grupas pēc nejaušības principa, un šo grupu uzdevums bija aktualizēt idejas



Roberts Gailītis (no kreisās), Ernests Abramovs un Ruslans Baranovskis.

par nozares problēmām, kam nepieciešams risinājums. Pavisam tika identificētas ap 15 dažādas idejas, piemēram, jūrniece mentālā veselība, drošības kultūra kuģniecībā, zemūdens trokšņu ietekme uz vides stāvokli Baltijas jūrā un citas. Taču, kopīgi izvērtējot, visvairāk "punktu" savāca sešas nozares aktualitātes:

- jūrniece izglītība jūrniece nākotnei;
- zemūdens kabeļu novērošana, lai garantētu to drošību;
- kuģošanas *zaļie koridori* Latvijas teritorijā;
- uzlabojumi bagarēšanas veikšanā, lai samazinātu tās ietekmi uz vidi;
- dronu izmantošana;
- atjaunojamie resursi – E-degviela.

Semināra turpinājumā tika veidotas jaunas darba grupas, kurās nozares



pārstāvji varēja iesaistīties atbilstoši savām interesēm vai ikdienas darbam, lai izvērtētu primāri veicamos uzdevumus, piemēram, ar kurām Latvijas un starptautiskajām organizācijām jāveido sadarbība.

EUSBSR rīko šādus seminārus, lai definētu jaunus un vērienīgus pētniecības un inovāciju projektus, kurus sadarbotos privātā, publiskā un akadēmiskā sektora pārstāvji visās Baltijas jūras reģiona valstīs. ■

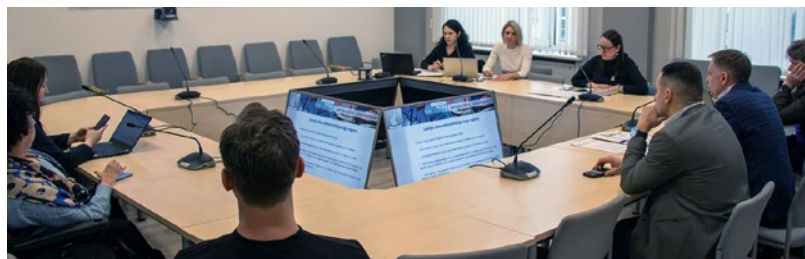
Apspriež pieklūstamību kuģošanai iekšējos ūdeņos personām ar ierobežotām spējām

13. martā Satiksmes ministrijā notika Mobilitātes vienlīdzības un pieklūstamības konsultatīvās padomes rosināta sanāksme, kurā tika spriests par nepieciešamību pietātņu infrastruktūru pielāgot personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

Jautājums par drošu un pieejamu pietātņu infrastruktūru iekšējo ūdeņu pasažieriem un izbraukuma kuģiem ir aktuāls, tuvojoties vasarai un kuģošanas sezonai.

“Domājot par iedzīvotājiem drošu pārvietošanos, mums jā rūpējas ne tikai par visām iedzīvotāju grupām, bet arī par visiem transporta veidiem, tostarp arī kuģošanai iekšējos ūdeņos. Atbildīgo institūciju pienākums ir īstenot prevencijas pasākumus, lai novērstu iespējamus incidentus vai nelaimes gadījumus, ko var izraisīt prasībām neatbilstoša infrastruktūra vai pārvietošanās līdzeklis,” uzsver satiksmes ministrs Atis Švinka.

Sanāksmē tika apspriests jautājums par pietātņu infrastruktūras pielāgošanu personām ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām, lai šie cilvēki varētu izmantot drošus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus uz iekšējo ūdeņu pasažieru un izbraukuma kuģiem. Latvijas Jūras administrācija ir izstrādājusi rekomendācijas jaunbūvējamiem iekšējo



ūdeņu pasažieru un izbraukuma kuģiem, lai šie pakalpojumi būtu pieejami visiem pasažieriem neatkarīgi no viņu pārvietošanās spējām. Savukārt pietātņu infrastruktūrai ir jābūt pielāgotai, lai personas ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām varētu nokļūt līdz kuģošanas līdzekļiem.

“Pieklūstamības jautājumi ir aktuāli ne tikai attiecībā uz cilvēkiem ar pārvietošanās grūtībām, bet arī sabiedrībai kopumā. Sabiedrība noveco un cilvēki grib ilgāk būt aktīvi un izmantot dažādus pakalpojumus, tostarp arī kuģošanas. Visām pietātnēm ir jābūt sakārtotām, lai tās būtu drošas un pieejamas,” skaidro Gunta Anča, satiksmes ministra ārštata padomniece, organizācijas “Sustento” valdes priekšsēdētāja.

Sanāksmē tika diskutēts par pašreizējo pietātņu infrastruktūras neatbilstību personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzībām

un meklēti iespējamie risinājumi, kā arī pārrunāti kuģošanas drošības aspekti. Tikšanās laikā tika konstatēts, ka situācija attiecībā uz pietātņu infrastruktūras pieejamību katrā pašvaldībā ir atšķirīga, līdz ar to nepieciešama vienota pieeja un sadarbība starp iesaistītajām pusēm. Diskusijās tika apspiesti priekšlikumi turpmākajam rīcības plānam, uzsverot iestāžu savstarpējās sadarbības nozīmi šī jautājuma risināšanā.

Sanāksmē piedalījās pārstāvji no Satiksmes ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas cilvēku ar īpašām vajadzībām sadarbības organizācijas “Sustento” un Latvijas Pašvaldību savienības, kā arī no Rīgas valstspilsētas pašvaldības, Ķekavas novada pašvaldības, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes, Ādažu novada pašvaldības, Alūksnes novada pašvaldības, Jelgavas valstspilsētas pašvaldības un Ventspils valstspilsētas pašvaldības. ■

Šogad agrāk sāktas ikgadējās zvejas laivu pārbaudes

Šogad agrāk nekā citus gadus – jau marta sākumā – sāktas ikgadējās jūras zvejas laivu pārbaudes. Pirmā pārbaude 5. martā notika Carnikavā, tās laikā Latvijas Jūras administrācijas kuģu kontroles inspektori apsekoja astoņas zvejas laivas.

Pārbaudēs galvenā uzmanība tiek pievērsta drošības aprikojumam – glābšanas vestēm, glābšanas riņķiem, aprikojumam, ar ko iespējams padot trauksmes signālu,



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

Pārbaudes turpināsies visu sezonu, tiks pārbaudītas zvejas laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā. Kuģu reģistrā 2025. gada sākumā bija reģistrētas 619 zvejas laivas, šogad plānots pārbaudīt 220, kuras to īpašnieki gatavojas izmantot zvejai. ■

Mākslas skolu audzēkņi konkursā “Mantojums” izzina jūrniecības un kuģu darināšanas tradīcijas Latvijā

Teju 40 laivu un kuģu modeļi, ko radošā projektu konkursa “Mantojums” ietvaros šogad darinājuši Latvijas mākslas skolu audzēkņi, marta pēdējā nedēļā mēroja ceļu uz RTU Latvijas Jūras akadēmiju, kur skolēnu veikumu izvērtēja žūrija un pieaicinātie eksperti, to vidū konkursa rīkotāji no Latvijas Nacionālā kultūras centra un biedrības “Koka kuģu amatnieki”, kā arī RTU Latvijas Jūras akadēmijas, Latvijas Jūrniecības savienības un Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas pārstāvji.

Šāgada konkursa tēma sasaucās ar Ainažu jūrskolas dibinātāja Krišjāņa Valdemāra 200 gadu jubileju, kuras rosināti, bērni un jaunieši individuāli un grupās pievērsās Latvijā būvētu burinieku un pašdarinātu vai amatnieku izgatavotu laivu un kuģiņu izpētei, lai pēc tam, izmantojot pieejamos instrumentus un dabas materiālus, veidotu savu laivas vai kuģa modeli.

“Konkursa darbu vidū nemanām virspusēji vai uz efektiem balstītu pieeju darbu izveidē un materiālu izvēlē. Konkursa darbi ir veidoti no dabiskiem materiāliem, izceļot amatniecībai un roku darbam raksturīgo estētiku. Arī bura nav uzlikta vienkārši tāpat – viss ir izpētīts, lai saprastu kuģa funkcionalitāti, darbību,” konkursantu sniegumu komentē LNKC Vizualās mākslas izglītības eksperte Ilze Kupča, piebilstot, ka viena no



Edijs Štāls (no labās), Olģerts Sakss un Uldis Zvans.



Kristaps Lūkins (no labās), Olģerts Sakss un Uldis Zvans.

veiksmes atslēgām konkursā ir padziļināts pētījums, kas vairākiem dalībniekiem ir sniedzis papildu motivāciju un atbildību radīt izcilus darbus.

Biedrības “Koka kuģu amatnieki” valdes priekšsēdētājs un konkursa žūrijas pārstāvis Uldis Zvans norādīja uz konkursa mērķi – rosināt interesi par vienu no senākajām un spožākajām latviešu arodprasmēm. “Jebkura lielā burinieka būve sākas ar mazu modelīti,” saka Uldis Zvans. “Esam piejūras valsts, mums ir pieejami vieni no labākajiem materiāliem kuģu darināšanai, tad kādēļ gan mēs nevarētu būtēt, piemēram, koka jahtas? Bērnos ir jārada šī dzirksts. Iepazīstoties ar konkursa darbu tapšanas aprakstiem un fotogrāfijām, sajutu būtisku lietu – bērni ir aizraušies ar procesu, tāpat viņiem tas ir šķitis vērtīgi un interesanti, un gala rezultāts ir lielisks.”

RTU Latvijas Jūras akadēmijas direktora pienākumu izpildītājs kuģu mehāniķis un konkursa žūrijas pārstāvis Edijs Štāls uzsver jūrniecības dziļās saknes Latvijā un augstu novērtē konkursa “Mantojums” iniciatīvu: “Jūrniecība ir daļa no mūsu

kultūrvēsturiskā mantojuma – tā apdziedāta tautasdziesmās, ir klātesoša mākslā un literatūrā. Gan Latvijas Jūras akadēmijai, gan jūrniecības saimei un sabiedrībai kopumā šodienas uzdevums ir celt gaismā visā pasaulē tik ļoti nepieciešamo jūrnieka profesiju. Šis konkurss sniedz iespēju bērniem un jauniešiem mācību procesā uzzināt, kas ir jūrnieki un ko viņi dara uz dažāda veida kuģiem. Vienalga, vai tas ir tehniski precīzs vai mākslinieciski veidots kuģa makets, tie visi popularizē jūrniecību. Noteikti saskatu turpinājumu šādai iniciatīvai arī ārpus mākslas skolām.”

Konkursa laureātu apbalvošanas svēīgais pasākums sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību notiks šā gada maijā Rīgā. Konkursa darbi – laivas un kuģiņi – tiks eksponēti Muzeju nakts ietvaros Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Radošo projektu konkursu “Mantojums” ik gadu rīko LNKC, lai rosinātu mākslas un dizaina jomas skolēnus pētīt, apzināt un apgūt Latvijas kultūras mantojumu un tradicionālās amatniecības prasmes, kas svarīgas tautas lietišķās mākslas priekšmetu darināšanā. ■

Jūrniecības nozares konkursā skolēniem “Enkurs 2025” uzvar Ventspils Valsts 1. ģimnāzija

Jūrniecības nozares konkursā skolēniem “Enkurs 2025” pārliecinoši uzvarēja Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas komanda, otrā vietā atstājot Bauskas Valsts ģimnāzijas komandu. Trešo vietu izcīnīja Ulbrokas vidusskolas komanda, pirmo reizi konkursa vēsturē iekļūstot godalgotajā trijniekā.



konkursa organizētāji – pirmajai vietai balvu 1500 eiro vērtībā, otrajai vietai 1000 eiro un trešajai vietai 500 eiro vērtībā.

Konkursa laikā skolēniem bija iespējams satikt nākamās darba devējus – jūrniecības nozares uzņēmumu un organizāciju pārstāvjus, kuri atbalstīja atsevišķus uzdevumus, kā arī konkursa noslēgumā pasniedza savas simpātiju balvas dalībniekiem.

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 koledža, Rīgas brīvosta, Liepājas SEZ osta, Ventspils brīvosta, SIA “LVR Flote”, SIA “LSC”, SIA “Atlas Professionals”, SIA “Utkilen Baltic”, SIA “LAT.B.G.I”, SIA “OSM Crew Management”, SIA “InterMaritime Shipmanagement”, SIA “V – Ships”, SIA “TB Marine Shipmanagement”, SIA “Baltic Shipping Services”, SIA “Ultramarine”, SIA “Ilgezeem”, kā arī Sabiedrības integrācijas fonds Latvijas valsts budžeta finansētās programmas “NVO fonds” ietvaros.■



“Enkurs 2025” 29. martā norisinājās “Novikontas” Jūras koledžā, konkursā piedalījās 12 skolu komandas no Aizputes, Alūksnes, Bauskas, Jaunmārupes, Kokneses, Liepājas, Rīgas, Rojas, Saldus, Ulbrokas un Ventspils.

Konkurss “Enkurs” tiek rīkots kopš 2007. gada, tā mērķis ir iepazīstināt skolu jauniešus ar jūras virsnieka

specialitāti, kā arī atraktīvā veidā informēt sabiedrību par jūrniecības nozari.

“Novikontas” Jūras koledžā skolēni demonstrēja savas prasmes kuģu un ātrgaitas kuteru vadīšanā, izmantojot profesionālos kuģu vadības treniņierus, veica praktiskus uzdevumus baseinā, sacentās ugunsdzēsībā, pirmās palīdzības sniegšanā un industriālajā alpinismā. Tāpat bija jā-māk strādāt ar jūras kartēm, atšķirt dažādus kuģu tipus un orientēties pasaules ostās. Neizpalika arī tradicionālā virves vilkšana un sviedlīnes mešana.

Konkursa uzvarētāji saņēma pa-šu izvēlētas balvas, ko apmaksās



Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā

4. aprīlī visā Latvijā norisinājās ikgadējā Ēnu diena, kurā tradicionāli piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija, uzņemot septiņas “ēnas” – trīs skolēni “ēnoja” valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu un četri – Kuģošanas drošības departamenta direktoru Raiti Mūrnieku.

Pavadot dienu kopā ar saviem “ēnu devējiem”, skolēni iepazinās ar darbu JA, tai skaitā ar kartogrāfa un hidrogrāfa profesiju. Skolēni varēja vērot, kā top navigācijas kartes, uzzināt par hidrogrāfijas aktualitātēm, kā arī kopā ar hidrogrāfiem izbraukt Daugavā ar hidrogrāfisko mērījumu kuteri “Sonārs”.

Šogad par “ēnotājiem” JA bija pieteikušies Toms no Bauskas Valsts ģimnāzijas, Matīss no Jelgavas Tehnoloģiju vidusskolas, Didzis no Mārupes Valsts ģimnāzijas, Emīls no Jaunmārupes pamatskolas, Rebeka no A. Pumpura Rīgas 11. pamatskolas un Bruno no Ozolnieku vidusskolas.

“Man šī diena bija ļoti vērtīga, es iepazīnos ar hidrogrāfa darbu, sapratu, cik tas ir sarežģīts, kādas tehnoloģijas tiek pielietotas,” pastāstīja Toms.



“Es sapratu, cik daudz dažādus darbus jūrnieki var veikt krastā, ja vairs nevēlas iet jūrā,” atzina Emīls.

“Man ļoti patika izbraukt ar kuteri pa Daugavu, pašam pastūrēt un pašam veikt mērījumus. Mēs arī atradām kaut ko jaunu Daugavā, ko hidrogrāfi līdz šim vēl nebija atraduši,” uzsvēra Matīss.

Rebeka par noderīgāko uzskata to, ka tagad saprot, cik daudz dažādu funkciju pilda Jūras administrācija, kā arī pati ir iemācījusies strādāt ar dziļumu mērījumu aparāturu, savukārt Bruno pirmo reizi redzējis zemūdens



dronu un sapratis, kā izgatavo jūras kartes. Didzim vislabāk patīcis pirmo reizi mūžā vadīt kuteri, bet Evarts uzzinājis, cik dažādas ir specialitātes, kas saistītas ar jūrniecību.■



Kapteiņi aktīvi seko notikumiem jūrā un krastā

2025. gada 26. martā Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas biedri sanāca kopā uz gads-kārtējo kopsapulci. No 195 biedriem gan piedalījās tikai 30, jo liela daļa kapteiņu bija jūrā, tomēr atbilstoši LKKA statūtiem sapulce bija lemttiesīga.

Atklājot sapulci, LKKA prezidents kapteinis Jāzeps Spridzāns aicināja ar klusuma brīdi pieminēt kapteiņus Jevgeņiju Kabičenko, Stanislavu Kaizeru, Māri Mitriķi un Antonu Ikaunieku, kuri kopš iepriekšējās Kapteiņu asociācijas kopsapulces devušies mūžībā.

Uz LKKA kopsapulci bija uzaicināta SM Jūrlietu departamenta direktore Anita Rozenberga, kura kapteiņiem pastāstīja par aktuālāko jūrniecībā – FAL konvencijas pārskatīšanu jūrnieku dokumentu un sertifikātu digitalizācijas procesā, FAL konvencijas piemērošanu Latvijas teritorijā saistībā ar jūrnieku nokāpšanu krastā, par ēnu flotes monitoringu, kritiskās zemūdens infrastruktūras aizsardzību un organizēšanu, emisiju samazināšanu no kuģiem, kā arī jūrnieku nodokļiem, kas nenoliedzami ir svarīgs jautājums visiem jūrā strādājošajiem. Jūrnieku nodokļi ir EK darba kārtībā, un tas ir jautājums, ko EK līdz šim pēc būtības nemaz nav pētījusi.

Spraigas kapteiņu diskusija izraisījās par to, ka diemžēl kuģu zem EK/EEZ karogiem kļūst arvien mazāk, jo kuģu īpašniekiem nav ekonomiski izdevīgi reģistrēt savus kuģus zem šiem karogiem, tāpat nav izdevīgi arī nodarbināt Latvijas jūrniekus uz EK/EEZ karogu kuģiem, jo tādā gadījumā viņiem par šiem jūrniekiem jāmaksā sociālais nodoklis.



LKKA kopsapulce. Kapteiņi Artūrs Brokovskis-Vaivods un Staņislavs Šmulāns.



Sapulci vada kapteinis Ainārs Austrums (no kreisās) un Normunds Vilkaušs.

"2024. gada 15. aprīlī Iekšlietu ministrija kopā ar Valsts robežsardzi noteica kārtību, ka Latvijas ostās ienākošo kuģu apkalpes locekļi var nokāpt krastā tikai tad, ja viņiem ir derīgas un Latvijas Republikā atzītas jūrnieka grāmatiņas, bet pases netiek iekļautas komandas sarakstā SKLOIS un ņemtas vērā, taču gan FAL konvencijā, gan Šengenas Robežu kodeksā skaidri norādīts, ka pasi var aizstāt ar jūrnieka grāmatiņu, kas domāts kā atvieglojums, ne apgrūtinājums jūrniekiem.



LKKA prezidents kapteinis Jāzeps Spridzāns.

Situācija līdz ar to ir tāda, ka vismaz 40 procenti no apkalpes locekļu kopējā skaita netiek laisti krastā Latvijas ostās. Ir vairāki piemēri ar Ķīnas vai Indijas ekipāžām, kad tām pilnībā tiek aizliegts nokāpt krastā. Pamatā tie ir balkeri, kas pārvadā graudus, veicot garus pārgājienus. Esot ostā pat sešas līdz septiņas dienas, jūrnieki netiek krastā. Ir gadījumi, kad trešo valstu jūrnieks nevar tikt nogādāts pie ārsta, jo nav atļaujas nokāpt krastā, kaut arī ir derīga pase. Robežsardze šādos gadījumos pieprasa aģentam vispirms jūrniekam noformēt Šengenas vīzu ieeļošanai valstī un, atgriežoties uz kuģa, noformēt izbraukšanu no valsts. Un ir arī tādi gadījumi, kad trešās valsts apkalpes loceklim pasē ir derīga Šengenas vīza, bet jūrnieka grāmatiņa Latvijā netiek atzīta, tādēļ jūrniekam tiek liegts nokāpt krastā," teica LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns. "Pēc mana lūguma šā gada 20. februārī SM Jūrlietu departamentā tika organizēta nopietna sarīšanās par šo tēmu, kur piedalījās SM Jūrlietu departamenta, Latvijas Jūras administrācijas, Jūrnieku reģistra, LKKA un NALSA vadošie pārstāvji, un nonācām pie secinājuma, ka Jūrlietu departamenta vadībai ir jātiecas ar IeM valsts sekretāru un steidzami jāvienojas par risinājumu,



UZZIŅAI

LKKK kopumā ir 195 kapteiņi: 104 aktīvie kapteiņi, kuri strādā jūrā, 22 aktīvie kapteiņi, kuri strādā krastā, 69 nestrādājošie vai pensijā esošie kapteiņi.

Iai novērstu FAL konvencijas normu pārkāpumu turpināšanu, kas paveik līdzī arī MLC konvencijas normu nepildīšanu Latvijā. Arī izstrādājot jauno valsts jūras vienloga sistēmu (MNSW) gala versijā (SKLOIS aizstājēju), tajā jābūt iespējai norādīt gan pases, gan jūrnika grāmatīgas datus. Ļoti cerams, ka FAL konvencijas normu pildīšanas jautājums beidzot tiks atrisināts iekšēji, nepārnēsot tā risināšanu uz EK vai IMO."

2024. gadā LKKK piedalījās Transporta un loģistikas nozares ekspertu padomes darbā, bija sadarbība ar

Latvijas Darba devēju konfederāciju, kā arī ar IFSMA un CESMA. Ar īpašu prieku kapteiņi piedalās Ainažu jūrskolas muzeja rīkotajos pasākumos.

Kapteiņu redzeslokā joprojām paliek jūrnika profesijas prestiža celšana un popularizēšana, aktīva iesaistīšanās Jūrniku reģistra, jūrniecības izglītības iestāžu eksāmenu komisiju un pasniedzēju darbā, piedalīšanās jūrniecības mācību iestāžu izlaidumos, pasniedzot LKKK balvu labākajiem absolventiem, kā arī pēc Jūrniku reģistra aicinājuma vajadzības gadījumā piedalīšanās disciplinārkomisijas darbā.

Tradicionāli gada beigās tiek rīkota kapteiņu Ziemassvētku balle, un sapulces dalībnieki pieņem lēmumu turpināt tradīciju arī 2025. gadā. Savukārt LKKK prezidents Jāzeps Spridzāns joprojām tic un cer, ka kapteiņi kļūs aktīvāki un radīs iespēju

savā brīvajā laikā piedalīties kopīgās aktivitātēs.

Replikā. Jautāts, par ko visvairāk satraucas kapteiņi, LKKK valdes loceklis Artis Ozols atzina, ka kapteiņi aktīvi seko visiem notikumiem jūrā un krastā, bet jautājums numurs viens ir un paliek kuģošanas drošība, kas lielā mērā, protams, atkarīga no kuģošanas reģiona, savukārt darba apstākļi vistiešākā veidā ir saistīti ar kuģošanas kompānijas darba kultūru un atalgojuma politiku. "Uz labiem kuģiem darbaspēka netrūkst. Tomēr jāsaprot, ka darba piedāvājumi ir ļoti atšķirīgi, tieši tāpat atšķiras arī pašu jūrniku intereses. LKKK ir sabiedriska un brīvprātīga profesionāla organizācija, kuras biedri ir savas nozares patrioti, tāpēc aktīvi sekojam visam, kas svarīgs jūrnika profesionālajam darbam."■

Anita Freiberga

Ierēdņa darbs man joprojām ir liels izaicinājums

2024. gada 9. jūlijā Satiksmes ministrijā (SM) notika iekšējā reorganizācija, kuras mērķis bija veicināt transporta un sakaru nozares ilgtspējīgu attīstību un konkurētspēju, kā arī transporta inovāciju un digitālās infrastruktūras ieviešanu, kas SM nav bijis pietiekami aktīvi noticis.

Satiksmes ministrijas ekosistēmā notika iekšēja rotācija: Ministru kabinets apstiprināja Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieka Ulda Reimaņa pārcelšanu direktora amatā uz Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju, līdzšinējo šī biroja direktori Anitu Rozenbergu pārcēla direktores amatā uz SM Jūrlietu departamentu, bet Laimu Ritumu, kura Jūrlietu departamentu vadīja kopš 2009. gada, iecēla par jaunizveidotā Eiropas Savienības lietu koordinācijas departamenta direktori.

"Ir daudz jaunu izaicinājumu, liels darba apjoms un ļoti daudz informācijas, jo jūrniecība ir plaša nozare," iesākot sarunu, saka SM Jūrlietu departamenta direktore ANITA ROZENBERGA.



Anita Rozenberga.

2021. gadā viņa nokāpa krastā un sāka strādāt par Satiksmes ministrijas pakļautībā esošā Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja vadītāju. "Pabeidzu visus izmeklēšanas kursus, ko organizēja Eiropas Drošības aģentūra, piedalījos arī dažās izmeklēšanās. Jāteic, Latvijā, par laimi, šādi negadījumi nenotiek bieži, tomēr notiek, tāpēc iznāca piedalīties apskatē, interviju procesā, notikuma analizēšanā un komunikācijā, kad pie Ventspils avarēja un jūrā iekrita Zviedrijas lidmašīna. Lai gan negadījums bija saistīts ar aviāciju, lidmašīnas atlūzas iekrita jūrā, tāpēc arī izmeklēšana lielā mērā bija saistīta ar jūru, jo šajā gadījumā darbojās citi noteikumi, nekā tad, ja negadījums būtu noticis uz

▶▶▶ 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

sauszemes. Varu teikt, ka šajā gadījumā man noderēja zināšanas un pieredze jūrniecībā, jo zinu lietas no abām pusēm: gan to, kā tas ir, strādājot jūrā, gan tagad – krasta darbā. Taisnības labad gan jāatzīst, ka, strādājot jūrā, nekad pat neizdomājos par to, kā visi procesi tiek tverti krasta skatījumā. Strādājot birojā, jau nācās saskarties ar tādām izaicinājumiem, ar kādiem savā iepriekšējā darbā nekad nebiju saskārusies.”

Skaidrības labad jāteic, ka Anita nav ierēdne šī vārda klasiskajā izpratnē un nav mērķtiecīgi virzījies pa ierēdniecības karjeras kāpnēm. Savā sirdī viņa joprojām ir jūrniece, kura runā tiešu valodu, nelaipojot un nemeklējot situācijai pareizāko apzīmējumu. Par viņas jūrniecības garu liecina neliela epizode no nesena pasākuma, kad Rīgas ostā iesvētīja “LVR Flote” jauno daudzfunkcionālo velkoni “Laura”. Stāvēt uz kuģa klāja un ar neviltotu prieku noglāstot kuģa sānu, viņa teica: “Cik labi, ka vismaz tā varu sajūst kuģi!”

Jūrlietu departamenta direktore ir Latvijas Jūras akadēmijas “produkts”, 2014. gada absolvente kuģu vadītāju specialitātē. “Tūlīt pēc izlaiduma, jau augustā, kā trešais stūrmanis ar visiem vajadzīgajiem diplomiem sāku strādāt jūrā un visu savu jūrnieka darba laiku, septiņus gadus, esmu strādājis uz *heavy-lift* kuģiem, kur līdz 2021. gadam kāpu pa karjeras kāpnēm. Gāju jūrā uz četriem līdz sešiem mēnešiem, paguvu nokārtot vecākā stūrmaņa diplomu. Ja nebūtu nolēmusi sākt darbu krastā, ļoti iespējams, ka tagad strādātu jūrā vecākā stūrmaņa pakāpē.

– Tagad daudz tiek runāts par to, kā ieinteresēt jauniešus izvēlēties jūrnieka profesiju, tā īsti nesaprotot, kā šodienas jauniešus labāk uzrunāt. Kā jūs uzrunāja, lai izvēlētos jūrnieka profesiju, un kā nonācāt līdz studijām Jūras akadēmijā?

– Skolā man labi padevās matemātika, interesēja ķīmija, tāpēc pieteicos studijām RTU Ķīmijas fakultātē. Bet tad pavisam nejauši ieraudzīju sludinājumu avīzē, tādu pavisam nelielu reklāmu par iespējām studēt Latvijas Jūras akadēmijā, un tajā mani

visvairāk uzrunāja tas, ka, apgūstot šo profesiju, ir iespējama divpadsmit mēnešu prakse. Tas bija pirmais, kas deva stimulu, jo sapratu, ka visu laiku nebūs tikai jāsež solā. Tikai pēc tam, protams, uzzināju visu, kas saistīts ar jūrnieka profesiju. Pēc dabas esmu darbīgs cilvēks, visu laiku esmu kustībā, tāpēc īsti nevarēju sevi iedomāties sēžam laboratorijā, krāmējamies ap mēģenēm un uz miligramiem sverot pulverīšus. Tajā gadā LJA bija divdesmit budžeta vietas. Nolēmu, ka studēšu tur, kur tikšu budžeta grupā. Tiku akadēmijā budžetā, tāpēc no studijām Ķīmijas fakultātē tūlīt atteicos. Mana interese par profesiju un vēlme to apgūt bija tik liela, ka jau pirmajā kursā strādāju uz “Tallink” prāmja, gāju kā praktikante, un man par to nemaksāja. Bet tolaik man samaksa nebija svarīgākais, daudz lielāka vēlme bija uzzināt, kā kuģis darbojas, iet uz tiltiņa ar stūrmaņiem, redzēt loča darbu, pieteikuma, iziet visas mācības uz kuģa, kad tiek nolaistas glābšanas laivas, vilkti hidrotērpi un strādāts ar ugunsdzēsāmajiem aparātiem. Tas viss bija gluži kā nokļūšana pasakā, jo man tiešām patīk darīt to, kur var reāli iesaistīties. Visu gribēju apgūt ātrāk, tāpēc ļoti ātri izgāju visus kursus ar domu, lai iespējami ātrāk tiktu praksē. Esmu pārliecināta, ka jūrā jābūt tiem, kuri patiešām grib strādāt šo darbu – ar visiem plusiem un mīnusiem, kas saistīti ar jūrnieka profesiju. Protams, ir jābūt labām zināšanām matemātikā, fizikā un ķīmijā, bet, ja ir liela vēlme, tad visu var apgūt un grūtības pārvarēt. Bet tiem, kas izvēlas darbu jūrā, jābūt skaidrai apziņai, ka jūras darba specifika saistīta ar prombūtni no mājām, fizisku maigu darbu, dzīvošanu noslēgtā vidē uz kuģa. Daudzi jau pēc pirmās prakses saprot – nē, tas nav domāts man! Es nevaru! Mēs studijas uzsākām simt divdesmit, bet akadēmiju absolvējām sešdesmit.

– Un vienmēr ir jautājums, vai krastā kāds ir gatavs gaidīt diezgan garo prombūtnes laiku.

– Jā, četrus līdz sešus mēnešus. Kovida laikā radās dažādas problēmas ar apkalpi maiņām. Es tolaik jūrā pavadīju deviņus mēnešus, pēc kuriem pirmajā brīdī šķita, ka vairs nav vēlmes iet jūrā, jo visa ir bijis par daudz, bet jau pēc diviem

mēnešiem atkal biju atpakaļ jūrā. Gribu teikt, ka lielākā problēma jau nav jūrā pavadītie mēneši, bet gan atgriešanās krastā, jo te cilvēki ir turpinājuši ierasto dzīvi, neskatoties uz tavu prombūtni, bet tev liekas, ka bez tevis krastā nekas nenotiek, taču tā nav, viss notiek arī bez tevis. Domāju, ka vīriešiem iet jūrā ir vienkāršāk, viņiem, piemēram, nav jālaiž pasaulē bērns, kurš mierīgi aug arī tad, kad tēvs ir jūrā. Mans uzskats, ka bērnam bez mammas augt nebūtu pareizi, lai gan arī šajā jautājumā ir dažādi viedokļi un katra situācija ir individuāla. Zinu gadījumus, kad sievietes iet jūrā un bērns lieliski aug arī bez mammas, bet tas nekādā gadījumā nav mans modelis, tāpēc starp darbu jūrā un ģimeni es izvēlējos ģimeni, bet joprojām domāju par jūru un sapņoju, ka varbūt kādreiz iegādāšos jahtu, lai ceļotu kopā ar ģimeni un kaut nedaudz būtu tuvāk jūrai.

Birokrātiju veidojam mēs paši

Anita Rozenberga vēl tikai apgūst ierēdņa darba specifiku. “Tagad, esot departamenta direktore, un pilnu atbildības sajūtu varu teikt, ka ierēdņa darbs man joprojām ir liels izaicinājums, jo te viss ir stingri noteikts, kā jādara, kā tu vispār drīksti darīt. Bet patiešām ir prieks, ka joprojām esmu jūrniecībā, jo tā man ir ļoti tuva tēma, ko pietiekami labi pārzinu no praktiskā darba puses, septiņus gadus nostrādājot jūrā uz kuģiem. Tagad uz visiem procesiem un problēmām raugos no cita skatu punkta, jo tagad pirmajā vietā nostājusies likuma sadaļa – noteikumi, regulas un direktīvas, normatīvi, grozījumi un konvencijas, un tas ir pavisam cits darbības lauks. Strādājot jūrā, tu, protams, zini par konvencijām, bet tad pats svarīgākais ir tas, kas notiek uz kuģa, tu nekad neiedziļinies tajos jautājumos, kas ir zem katra regulējuma, bet tagad es to daru, jo viss jūrniecības nozares regulējums iet cauri Jūrlietu departamentam, tāpēc tagad daudzām lietām jāpievērš pastiprināta uzmanība. Departamentā esmu nostrādājusi vairāk nekā septiņus mēnešus, bet, godīgi sakot, visu vēl pilnībā neesmu izzinājusi, tomēr daudzas lietas jau ir saliktas pa plauktiņiem. Ir grūti, jo jauns

laucīgš ir sadarbība starp ministrijām, ar iestādēm un nevalstiskajām organizācijām, tāpēc darba lauks ir ļoti plašs, bet es eju uz priekšu,” saka departamenta vadītāja.

– Pārlietu lielā birokrātija tagad nonākusi visaugstāko amatpersonu redzeslokā, un visaugstākajā līmenī tiek spriests, kā varētu to samazināt. Vai arī Jūrlietu departamentā kādu birokrātijas procentu varētu samazināt?

– Godīgi sakot, birokrātiju jau veidojam mēs paši. Ņemot vērā mūsu diezgan lielo birokrātiju, šķietami nenozīmīgas un mazas lietas, ko varētu vienkārši izdarīt, apaug ar birokrātisku izpildes mehānismu. Protams, varētu uzskaitīt tās lietas, kas būtu izdarāmas pavisam vienkārši, bet tagad ir apgrūtinātas ar visdažādākajām prasībām, piemēram, kaut vai attaisnojošo dokumentu iesniegšanas ceļš ir apgrūtināts, kas visu sarežģī, nevajadzīgi tērējot laiku. Tomēr var arī saprast, kāpēc tā notiek – birokrātija palīdz nodrošināties pret negodīgu rīcību, tāpēc visam nav dodams viennozīmīgs vērtējums, jo, iespējams, ir bijuši precedenti, kas likuši nodrošināties pret nevajadzīgām problēmām. Noteikti birokrātiju var samazināt, bet to nevar izdarīt no malas, jo tikai katrs pats savā institūcijā vislabāk var pateikt, kāpēc vajadzētu tā vai savādāk rīkoties.

– Jums jau ir bijis laiks iepazīties, piemēram, ar IMO darbības stilu, tāpēc noteikti ir radies priekšstats, cik tad liels un smagnējs ir starptautisko institūciju birokrātiskais mehānisms.

– Protams, arī IMO ir izveidots birokrātiskais mehānisms, bet gribu teikt, ka tas noteikti ir attaisnojams, jo cauri šai institūcijai iet milzīgs informācijas apjoms, un, ja šī sistēma nebūs stingri reglamentēta, lietas nebūs caurskatāmas un kontrolējamas, tāpēc IMO viss notiek stingri strukturēti. Reizēm tiešām šķiet, ka ir pārāk daudz birokrātijas, bet, ņemot vērā IMO struktūru ar komisiju un apakškomiteju darbu, lielo informācijas apjomu, plenārsēdēm un asamblejām, tas ir nenormāli apjomīgs darbs, un IMO ir izveicies izveidot strādājošu sistēmu un stabilitātes, kas funkcionē, tomēr arī IMO nākas domāt par modernizācijas

ieviešanu. Reizēm mēs vēlētos uz kādu jautājumu ātrāk saņemt atbildi, bet, saprotot to darba apjomu, ar ko IMO ir jātiek galā, varu teikt, ka atbildes tomēr saņemam ātri.

Eiropas un starptautiskās prasības visu laiku mainās, tās regulāri jā-saskaņo ar mūsu normatīviem un prasībām, tāpēc labi, ka ir tāda institūcija kā Latvijas Jūras administrācija, ar ko Jūrlietu departamentam ir cieša sadarbība un noslēgta vienošanās, jo tieši Jūras administrācijā ir augsta līmeņa profesionāli eksperti, kuri dod lielu ieguldījumu jūrlietu procesu administrēšanā. Un jautājumam ir daudz, tajā skaitā arī tādi, kam nav tūlītēja risinājuma, tāpēc Jūrlietu departaments nevar iztikt bez administrācijas speciālistu viedokļa. Taisnību sakot, reizēm mūsu viedokļi atšķiras, bet tas ir tikai normāls darba process, jo tikai diskutējot un apkopojot viedokļus tiek atrasts pareizākais risinājums. Administrācija izsaka ekspertu viedokli, bet departamentam ir jāspēj to iekļaut politiskajā risinājumā, tāču mūsu vissvarīgākais uzdevums ir strādāt tā, lai neciestu jūrniece un noteikumi būtu tik precīzi izstrādāti, lai tie nekādā veidā neierobežotu jūrnieku tiesības. Šķiet, man lieliski izdodas sastrādāties ar Jūras administrāciju, jo man, tāpat kā jūrniekam uz tiltpa, ir jāredz pilnīgi viss, jāspēj redzēt bildi kopumā.

– Uzklusot dažādus jūrniecības nozares speciālistus, nereti nākas dzirdēt, ka jūrniecība mūsu valsti ir atstāta bez vajadzīgās uzmanības. Vai Satiksmes ministrijas struktūrā jūrniecības nozarei pievērš uzmanību un Jūrlietu departamentu uztver kā nozīmīgu struktūrvienību, vai arī tas ir atstāts novārtā?

– Man radies priekšstats, ka Satiksmes ministrijas ietvarā ar Jūrlietu departamentu tomēr rēķinās, jo par visiem jautājumiem, kas saistīti ar vidi, gaisa piesārņojumu un ļoti daudziem citiem visi vēršas tieši pie mums, meklējot pareizākas atbildes un risinājumus. Reizēm pat šķiet, ka mūsu viedoklis tiek jautāts pārlietu bieži un daudz, vēl jo vairāk tāpēc, ka mūsu departaments ir skaitliski mazs. Jautājumu klāsts patiešām ir liels, to visu apstrādāt

ar trim četriem darbiniekiem tiešām ir pamatīgs izaicinājums, tāpēc gribētos, lai departamentā būtu vairāk ekspertu. Pasaule ļoti strauji mainās, un mums ir jāspēj visam izsekot, lai pildītu Latvijas saistības pret Eiropas un starptautiskajām prasībām. Nākas strādāt arī ar citu jomu speciālistiem un citu profesiju ļaudīm, tāpat notiek liels skaidrošanas darbs citu ministriju speciālistiem par procesiem jūrniecībā, jo mūsu nozare tomēr ir ļoti specifiska.

– Kādi ir aktuālākie jautājumi, kas pašlaik ir uz galda?

– Pirmkārt jau “ēnu” flote, kas rada lielas drošības problēmas visplašākajā nozīmē. Piedalāmies Baltijas valstu un reģiona valstu ekspertu sanāksmēs, jo mums ir jābūt pie galda, kad tiek skarti Baltijas jūras reģionam svarīgi jautājumi, īpaši ņemot vērā ģeopolitisko situāciju, mums ir jābūt informētiem un jākontrolē notiekošais. Pagaidām satraukumam nav pamata, bet visus drošības jautājumus mēs nekādā gadījumā nevaram atstāt bez ievēribas.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija kopā ar Kuģu aģentu un brokeru asociāciju aktualizējusi jautājumu par jūrnieku iespējām nokāpt krastā, kad kuģis ienāk kādā no Latvijas ostām. Jāatzīst, ka Satiksmes ministrijai un Valsts robežsardzei ir atšķirīgs skatījums uz to, kas drīkst vai nedrīkst nokāpt krastā, kur pamatā ir jautājums par Šengenas vīzām un regulu ievērošanu, tāpēc arī šis jautājums ir darba kārtībā, mēs sekojam līdzi jūrniecības konvenciju prasību izpildei, iedziļināmies arī šķietami ikdienišķos jautājumos un kā nozares ministrija cenšamies atrisināt radušās problēmas, lai viss būtu korekti.

Kas notiks ar jūrnieku nodokļiem?

– Kad sabiedriskajā telpā izskan minējumi par izmaiņām jūrnieku nodokļu kārtībā, satraukums kā vilnis veļas pāri jūrniekiem. Ko varat teikt, lai nomierinātu vai, gluži pretēji, vairotu satraukumu jūrnieku vidū?

– Jūrnieku nodokļi, protams, ir viens no ļoti svarīgiem darbiem, kas vienmēr ir un paliek mūsu uzmanības

▶▶▶ 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

centrā. Savulaik, iestājoties Eiropas Savienībā, Latvijā tika izveidota nodokļu shēma – īpašs iedzīvotāju ienākuma nodokļa režīms jūrniekiem, kas joprojām strādā: jūrnieks pats par sevi iesniedz deklarāciju un samaksā nodokļus. Pēdējo gadu laikā ir izvēršusies aktīva komunikācija ar Eiropas Komisiju par to, lai arī turpmāk strādātu Latvijas normatīvajos aktos noteiktā nodokļu kārtība jūrniekiem ("jūrnieku shēma"), un tā saglabātu savu atbilstību Eiropas Savienības regulējumam, EK Jūras transporta vadlīnijām un to piemērošanas praksei. Vairāku gadu garumā, pamatojot Latvijas jūrnieku shēmas specifiku, Latvijas puse Eiropas Komisijai ir sniegusi plašu un detalizētu skaidrojumu un visu nepieciešamo papildus informāciju. 2025. gada martā Eiropas Komisijai nosūtījām pēdējos skaidrojumus.

UZZIŅAI

Īpašs iedzīvotāju ienākuma nodokļa režīms jūrniekiem: jūrnieku algas nodokļa īpašais objekts ir uz starptautiskajiem pārvadājumiem izmantojama kuģa nodarbināta jūrnieka ienākumu daļa šādā apmērā: virsniekiem – 2,5 minimālo mēnešalgu apmērā (2025. gadā – 1850 eiro); personālam – 1,5 minimālo mēnešalgu apmērā (2025. gadā – 1110 eiro). 2025. gadā minimālā mēneša darba alga normālā darba laika ietvaros ir 740 eiro.

Es tagad gan negribētu izteikt kādas spekulācijas, kā un ko domās EK un kādu lēmumu tā pieņems, tomēr gribu uzsvērt, ka esam ļoti nopietni strādājuši pie atbilstu sagatavošanas, ko iesniedzām EK. Tas tiešām bija ļoti garš process, ņemot vērā nepieciešamību saskaņot daudzu iesaistīto personu viedokļus, un no savas puses esam izdarījuši visu iespējamo.

Esam strādājuši ciešā sadarbībā ar Jūras administrāciju un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību, Latvijas Kruinga kompāniju asociāciju, tāpēc vēlos teikt lielu paldies visiem jūrniecības nozares pārstāvjiem, kuri bija aktīvi un palīdzēja sagatavot skaidrojošo dokumentu EK, bet tagad mums atliek tikai sagaidīt EK atbildi.



"BV Blue Marlin" sausajā dokā Ķīnā.

– Bet ir jau vēl sociālais nodoklis, kas dod sociālās garantijas, taču nav noslēpums, ka jūrnieki, kuri strādā starptautiskajā tirdzniecības flotē, ja paši neparūpējas par sociālajām iemaksām, paliek bez sociālajām garantijām un pensijām.

– Kā jūrnieks pati esmu saskārusies ar šo problēmu. Kad pēc septiņiem jūrā nostrādātiem gadiem painterešajos, kāds ir mans pensijas uzkrājums, izrādījās, ka tas ir trīsdesmit seši centi. Tikai tajā brīdī aizdomājos par šo jautājumu, jo likās, ka nodokļus taču maksāju, bet tas,

UZZIŅAI

Sociālais nodoklis: ja fizisku personu nodarbina uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa, kurš kuģo ar Eiropas Savienības, Eiropas Ekonomikas zonas valsts vai Šveices Konfederācijas karogu, obligātās iemaksas Latvijā netiek veiktas, jo jūrnieki ir sociāli apdrošināmi valstī, ar kuras karogu kuģo kuģis. Obligātās iemaksas Latvijā var veikt darba devējs, vai šo pienākumu var pildīt pats darbinieks, ja viņš un darba devējs ir savstarpēji vienojušies. Lai veiktu obligātās iemaksas, darba devējam vai darbiniekam ir jāreģistrējas kā obligāto iemaksu veicējam Latvijā.

protams, bija ienākuma nodoklis, kas neko nedod manam pensijas uzkrājumam. Jūrniekiem vajadzētu saprast un apzināties, ka šo uzkrājumu viņiem jāveido pašiem, par ko informāciju var iegūt Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūrā. Un tad pietiek bankā pievilkt vienu ķeksīti, lai katru mēnesi no ienākumiem noteikta summa aizietu pensiju uzkrājumā. Domāju, ka to nemaz nav tik grūti izdarīt, jo jūrniekiem, vienai alga, kādā rangā strādājot, ir pietiekami lieli ienākumi, lai kādu summu novirzītu uzkrājumā. Ja skatāmies gada griezumā, tad jūrnieki maksā tikai ienākuma nodokli, bet visi citi strādājošie maksā arī sociālo nodokli, un to tagad jau saku nevis kā jūrnieks, bet kā departamenta direktore, jo, kad tu strādā ar likumiem, tad redzi bildi kopumā, nevis tikai jūrnieka personīgās intereses un vajadzības. Taisnību sakot, tie trīsdesmit seši centi mani, protams, izsita no sliedēm. Kas attiecas uz jūrniekiem, tad viņi ļoti maz interesējas par savām tiesībām un iespējām. Arī es pati tikai tad, kad sāku strādāt kā trešais stūrmanis, un paldies par to kolēģiem, uzzināju par apdrošināšanas iespējām un daudzām citām lietām, kas man pienācās. Ja pats par visu neinteresēties, tad daudz kas aiziet garām.

Kas notiks ar RTU LJA jūrskolu?

Kad notika Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanas process Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā, Anita Rozenberga vēl strādāja jūrā. Kā jau akadēmijas absolvente un patriote, viņa satraucās: kā, vai tiešām tur neko nevar darīt? "Kad nonācu Jūrlietu departamentā, tas bija pirmais jautājums, ko uzdevu iepriekšējai departamenta direktorei Laimai Ritumai. Kas īsti notika? Iepazinos ar visiem iebildumiem, ko Satiksmes ministrijas Jūrlietu departaments bija sagatavojis un sniedzis Izglītības un zinātnes ministrijai, un komentāriem visos tiesību aktos, tāpēc ar pilnu atbildību varu teikt, ka Jūrlietu departaments tiešām bija izdarījis visu iespējamo un visu laiku uzturēja iebildumus, taču tajā brīdī, kad kāda jautājuma izlemšana saskaras ar politiskajām interesēm, arī pavisam racionāli iebildumi diemžēl netiek ņemti vērā," saka Anita Rozenberga.

– Pagaidām arī jautājums par RTU LJA jūrskolas turpmāko statusu joprojām nav izlemts.

– Jūras akadēmija un jūrskola vienmēr ir bijis viens veselums, bet, ņemot vērā Augstskolu likumā noteikto, 2025. gadā ir jāatrisina jautājums par jūrskolas turpmāko statusu, jo pēc likuma jūrskolas nevar atrasties augstskolu sastāvā. Kamēr nebija saskārusies ar ierēdņa darbu, man par visiem procesiem bija cits viedoklis, pareizāk sakot, pat nebija viedokļa, jo šādi jautājumi nebija manā redzeslokā, bet, kad redzu, kā viss notiek realitātē, atliek tikai cerēt, ka kādreiz tas varētu mainīties. Ar cerību skatos nākotnē arī saistībā ar jūrskolas jautājumu, jo vienā no pēdējām RTU LJA sēdēm izskanēja viedoklis, ka ir iespējams panākt grozījumus Augstskolu likumā, lai jūrskola arī turpmāk varētu palikt kopā ar akadēmiju. RTU pārstāvis, kurš tieši iesaistīts šī jautājuma risināšanā, ir optimistiski noskaņots, jo tas ir arī akadēmijas budžeta jautājums, ko bez jūrskolas ir grūti sabalansēt. Ļoti ceru, ka to izdosies panākt un Saeimas deputāti apstiprinās izmaiņas likumā.



"BV Blue Marlin" iekraušanas operācija Aberdīnas ostā.

– Kādi vēl izaicinājumi sagaida Jūrlietu departamentu?

– Līdz 2027. gadam mums jāievieš trīs direktīvas: par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu, par ostas valsts kontroli un direktīvu, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē. Patiesībā normatīvo aktu grozījumi notiek visu laiku, tas ir nepārtraukts process. Viens no lielākajiem pasākumiem ir ES regula par Eiropas Jūras vienloga sistēmas vides izveidošanu. SM ir projekts "Eiropas Jūras vienloga sistēmas EMSWe ieviešana", kas paredz izstrādāt un ieviest SM pārziņā esošās valsts informācijas sistēmas "Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma" (SKLOIS) papildinājumus, lai nodrošinātu šīs regulas izpildi. Papildinājumu rezultātā SKLOIS tiks nodrošinātas vienādas datu struktūras, formāts un datu apstrāde kā visās ES valstīs. Vienlaikus tiks izstrādātas jaunas datu ievades, apmaiņas un attēlošanas formas ziņošanai par kuģa piestāšanu ostā, kas sistēmas lietotājiem dos iespēju sniegt nepieciešamo informāciju vienotā veidā visās ES valstu ostās. Tāpat Eiropas Jūras vienloga sistēmai būs nodrošināta integrācija ar EK uzturētajām centrālajām datu bāzēm, kā arī centralizēta vienota lietotāju

autentifikācija. Regulas prasības ir jāievieš līdz 2025. gada 25. augustam, kas būs izaicinājums, jo nebija pieejams finansējums informācijas sistēmu papildināšanai ar regulas prasīto funkcionalitāti. Lai kaut ko ieviestu, ir nepieciešams finansējums, lai iegūtu finansējumu, vienīgā opcija bija Eiropas Savienības finanšu instrumentu finansējums. Pašlaik esam tajā stadijā, kad ir apstiprināts Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas finansējums, bet, lai uzsāktu projektu, nepieciešams veikt vēl atsevišķas formalitātes. SM būs projekta vadītāja un finansējuma saņēmēja. Savukārt Jūras administrācija – sadarbības partneris. Pašlaik Jūras administrācija ir SKLOIS esošās funkcionalitātes uzturētāja un nodrošina tās ikdienas darbību.

Darbs Jūrlietu departamentā, strādājot pie likumiem, man ir bijusi jauna pieredze, tāpēc lielu paldies vēlos pateikt Jūras administrācijas speciālistiem, ar kuriem strādājam vienotā mehānismā, kā arī iepriekšējai departamenta direktorei Laimai Ritumai, kura man ļoti daudz ir palīdzējusi, jo pa visiem nostrādātajiem gadiem ir uzkrājusi tiešām milzīgu pieredzi, lieliski sakārtojusi un vadījusi Jūrlietu departamenta darbu. ■

Anita Freiberga

IMO atbalsta reģionālo sadarbību meklēšanas un glābšanas spēju uzlabošanā

No 2025. gada 24. līdz 28. februārim Mombasā, Kenijā, notika seminārs "Reģionālā meklēšana un glābšana" (SAR), kas koncentrējās uz kuģošanas drošības uzlabošanu Sarkanās jūras reģionā, atbalstot tādas reģiona valstis kā Džibuti, Etiopija, Somālija, Sudāna un Jemena. Seminārā apsprieda jaunākos sasniegumus SAR procedūrās, tehnikā un iekārtās, grozījumus SOLAS IV nodaļas noteikumos, kas saistīti ar GMDSS modernizēšanu un jaunu mobilo satelītsakaru pakalpojumu atzīšanu.

Seminārs tika īstenots kā daļa no ES finansētās reģionālās programmas "Sarkanās jūras projekts", kurā aktīvi iesaistījās IMO, Apvienoto Nāciju Organizācijas Narkotiku un noziedzības apkarošanas birojs (UNODC), INTERPOL un "Intergovernmental Authority on Development" (IGAD). Visu iesaistīto mērķis ir uzlabot globālos jūras drošības standartus, vienlaikus veicinot reģionālo dialogu operatīvajā līmenī, pamatojoties uz saprātīgu jūrniecības jomas izpratni (MDA). Šie centieni atbilst Āfrikas integrētās jūrniecības stratēģijas (AIMS) 2050. gada mērķiem.

Apspriež IMO neto nulles emisiju satvaru

IMO dalībvalstīm pietrūkst laika, lai apstiprinātu vidusposma pasākumus (MTM), kas tiks iekļauti MARPOL konvencijas jaunajā nodaļā kā daļa no IMO neto nulles sistēmas.

IMO dalībvalstis 19. starpsesiju darba grupā (ISWG-GHG 19) 31. martā un 1. aprīlī turpināja diskutēt par siltumnīcefekta gāzu emisijām, ko kā daļu no IMO pārskatītās siltumnīcefekta gāzu stratēģijas apstiprināja MEPC 83 sēdē, kas notika no 7. līdz 11. aprīlim un ko paredzēts pieņemt MEPC ārkārtas sesijā, kas savukārt notiks no 13. līdz 17. oktobrim.

Jaunās prasības ir ārkārtīgi sarežģītas, ietverot daudzas komponentes, īpaši globālo degvielas standartu

(GFS) un oglekļa cenas noteikšanas mehānismu. Progress tika panākts MEPC 82 un starpsesiju darba grupas sanāksmē par siltumnīcefekta gāzēm (ISWG-GHG 18).

"The International Marine Contractors Association" (IMCA) turpina iesaistīties IMO diskusijās, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis ir pilnībā informētas par jaunajām regulatīvajām prasībām un var sagatavoties to īstenošanai.

Kuģošanas nozarei piedāvā jaunu informācijas platformu

"IMCA Market Intelligence" sadarbībā ar vadošo jūras datu bāzes kompāniju "Spinergie" piedāvā pielāgotu platformu, kas nodrošina brīvu piekļuvi dažādiem "Spinergie" rīkiem un resursiem. Platformai ir dinamiska karte, kur parādītas vairāk nekā 10 000 kuģu reāllaika atrašanās vietas un specifikācijas, kā arī darbības detaļas, piemēram, ātrums, galamērķis, darba veids, īpašumtiesības un pārvaldība. Turklāt dalībnieki var piekļūt tirgus informācijai par gandrīz 800 platformām, vairāk nekā 6500 naftas platformām, vairāk nekā 1200 vēja parkiem un pāri par 5000 virszemes infrastruktūras vienībām, kā arī daudziem citiem datiem.

"IMCA Market Intelligence" ir "Spinergie" pilna datu pakalpojuma "vieglā" versija, kur IMCA dalībnieki var izpētīt šo ekskluzīvo piedāvājumu vai sazināties ar "Spinergie", lai pieprasītu pilnas, apmaksātas "Spinergie Market Intelligence" paketes demonstrāciju.

Šis pakalpojums sniegs nenovērtējamu ieskatu un datus, lai palīdzētu IMCA biedriem iegūt informāciju, kas nepieciešama, lai pieņemtu apzinātus lēmumus un būtu konkurētspējīgi jūrniecības nozarē.

Praktiski ieteikumi zemūdens trokšņa ietekmes mazināšanai

"The International Marine Contractors Association" (IMCA) publicējusi jaunus norādījumus, kuros

sniegti praktiski ieteikumi, lai palīdzētu dalībvalstīm samazināt zemūdens trokšņa ietekmi uz jūras ekosistēmām.

Zemūdens trokšņa piesārņojums, ko rada darbības atklātā jūrā, tostarp seismiskie procesi, pāļu dzišana, kuģu tranzīts un bagarēšana, apdraud jūras organismus, jo īpaši zidītājus un zivis. Tāpat šī problēma arvien vairāk piesaista regulatoru uzmanību.

IMCA rokasgrāmatā "Vadlīnijas zemūdens trokšņa mazināšanai" apskatīta paraugprakse un ietekmes mazināšanas pasākumi atkrastes biznesā iesaistītajiem, kuģu operatoriem un nozares ieinteresētajām personām, lai līdz minimumam samazinātu zemūdens troksni un vides pēdas nospiedumu. Norādījumu galvenie aspekti ir izpratne par zemūdens trokšņa ietekmi. Rokasgrāmatā sniegts detalizēts pārskats par to, kā zemūdens troksnis ietekmē jūras ekosistēmas, tostarp aplūkoti iespējamie traucējumi jūras sugu komunikācijā, navigācijā un dzīvības funkcijās. Tāpat grāmata sniedz ieskatu starptautiskajos un reģionālajos noteikumos par zemūdens trokšņa pārvaldību, palīdzot atkrastes operatoriem orientēties atbilstības prasībās. Apskatīta arī ietekmes mazināšanas stratēģija, piemēram, kuģu trokšņu samazināšanas tehnoloģijas, darbības pielāgojumi, kuģa ātruma samazināšana un izslēgšanas zonas, kā arī trokšņa mazināšanas tehnoloģiju izmantošana.

Iepazīstinot ar jaunajām vadlīnijām, IMCA tehniskā padomnieka vides un ilgtspējas jautājumos asistente Džūlija Luerti uzsvēra: "Jūras dzīvniekiem skaņa ir vairāk nekā tikai sajūta, tas ir viņu dzīvesveids. Tā viņus vada, kad viņi sazinās, pārvietojas un izdzīvo arvien trokšņainākā okeānā. Tā kā atkrastes nozare cenšas panākt ilgtspēju, zemūdens trokšņa izpratne un mazināšana ir būtiska, lai aizsargātu jūras ekosistēmas. Šie norādījumi piedāvā praktiskus pasākumus, lai palīdzētu samazināt trokšņa piesārņojumu, vienlaikus līdzsvarojot ekspluatācijas vajadzības un atbildību pret vidi."■

Atbalsts dzimumu līdztiesībai

Atzīmējot Starptautisko sieviešu dienu, IMO aicināja rīkoties, lai novērstu dzimumu nevienlīdzību jūrniecībā un nākotnē nodrošinātu iekļaujošāku politiku attiecībā uz sievietēm jūrā. IMO savu politiku par dzimumu līdztiesību īsteno tādās iniciatīvās kā Starptautiskā diena sievietēm jūrniecībā, katru gadu to atzīmējot 18. maijā un īpaši izceļot sieviešu nozīmīgo ieguldījumu kuģošanas nozarē. Arī IMO dzimumu līdztiesības programma, kas izveidota 1988. gadā, turpina virzīt progresu un atbalsta sievietes izvēli strādāt kādā no jūrnieku profesijām. IMO ir stingri apņēmusies sieviešu iekļaušanu kuģošanā ne tikai pasludināt par eventuāli sasniedzamu mērķi, bet, izmantojot dažādas programmas un iniciatīvas, padarīt to par realitāti.

"Institūcijas var daudz vairāk darīt, lai nojauktu šķēršļus, un izrādīt iniciatīvu dzimumu līdztiesības nodrošināšanā, kur liela nozīme ir vīriešu ieinteresētai līdzdalībai," uzsvēra IMO ģenerālsēkretārs Arsenio Domingess, kurš par vienu no sava darba prioritātēm ir pasludinājis dzimumu līdztiesības veicināšanu.

Ja ir aicinājums, seko tam!

Atzīmējot Starptautisko sieviešu dienu, IMO aicināja novērst joprojām esošo dzimumu nevienlīdzību jūrniecībā, bet IMO ģenerālsēkretārs Arsenio Domingess par vienu no sava darba galvenajām prioritātēm ir pasludinājis veicināt dzimumu līdztiesību. SM Jūrlietu departamenta direktore Anita Rozenberga septiņus gadus nostrādāja jūrā un pavisam nesen pārnāca krasta darbā. Lūk, viņas komentārs par to, kā jūtas sieviete jūrā.

Anita Rozenberga: "Ļoti labi, bet ir nianšes, un nevis tāpēc, ka esi sieviete, bet gan tāpēc, ka esi jaunais speciālists, bet vēl vairāk, ja jaunais speciālists ir sieviete. Taču pamatā viss ir atkarīgs no pašas meitenes un sievietes, to, kā viņa sevi nostāda, bet no kapteiņu puses par sevi esmu dzirdējusi tikai labas lietas. Psiholoģiski visgrūtāk ir tas, ka tu apzinies, ka pret tevi ir nedaudz cita attieksme. Vienmēr ir jāpierāda, ka tu esi labāka par to džeku, kurš dara tieši to pašu darbu, jo viņš var mazliet vairāk atslābt – ja kas, tad



Sardzē uz "BV Blue Marlin".

viņam vairāk pieder. Piemēram, ja džeks kaut ko nevar izdarīt, tad viņam vienkārši nesanāca vai šodien nebija viņa diena, bet, ja meitene kaut ko nevar, tad tas ir tāpēc, ka viņa ir meitene. Tā vienkārši notiek, un to nevajadzētu uzvert kā vēršanos pret sievietēm, tā no dabas ir iekārtots, tāpēc nevajadzētu meklēt nekādus zemtekstus. Pieņem, ka tu vienkārši esi sieviete.

Ja man kāds pateiks, ka nevaru kaut ko izdarīt, jo man pietrūks spēka, tad noteikti gribēšu pierādīt, ka varu izdarīt, un ne jau vienmēr vajag spēku, reizēm vajag tikai padomāt. Taču viss atkarīgs no pašas sievietes, cik stipri viņai nervi, jo strādāt vīriešu kolektīvā, protams, ir izaicinājums, tomēr tas nav sarežģīti, tikai jābūt stipram mugurkaulam. Ja ir aicinājums strādāt jūrā, tad nekas nebūs par grūtu, ja aicinājuma nav – tad nevajag mocīties. Un tikai tad, kad sievietei jāizšķiras par ģimeni, ir svarīgi, kāds ir viņas dzīves modelis. Cilvēki ir dažādi, bet es sevi tomēr neredzu bez ģimenes, tāpēc arī esmu krastā, kaut ļoti ilgojos pēc jūras."

Anita Freiberga



Anita Rozenberga uz "MV Swift Alaska".

IMO turpina darbu pie STCW konvencijas grozījumiem

STCW konvenciju pieņēma 1978. gada 7. jūlijā, tā stājās spēkā 1984. gada 28. aprīlī, bet 1995. un 2010. gadā konvencijā tika izdarīti grozījumi. STCW konvencija bija pirmā, kas starptautiskā līmenī noteica pamatprasības jūrnieku sagatavošanai, sertificēšanai un sardzes pildīšanai. Iepriekš virsnienu un ierindas jūrnieku apmācības, sertifikācijas un sardzes standartus noteica atsevišķas valdības, parasti neatsaucoties uz citu valstu praksi, kā rezultātā standarti un procedūras bija ļoti atšķirīgas, lai gan kuģniecība ir visstarptautiskākā no visām nozarēm.

1995. gada grozījumi bija nozīmīga konvencijas pārskatīšana, ņemot vērā nepieciešamību to atjaunināt un atbildot kritiķiem, kuri norādīja uz daudziem neskaidriem formulējumiem, piemēram, "administrācijai pieņemamā veidā", kuri pieļāva prasību dažādas interpretācijas. 1995. gada grozījumi stājās spēkā 1997. gada 1. februārī.

Vēl viena būtiska izmaiņa bija prasība konvencijas dalībvalstīm sniegt IMO detalizētu informāciju par administratīvajiem pasākumiem, kas īstenoti, lai nodrošinātu atbilstību konvencijai: par izglītības un apmācības kursiem, sertifikācijas procedūrām u.c. STCW dalībvalstu izvirzītas kompetentās personas izskata šo Informāciju un par saviem konstatējumiem ziņo IMO ģenerālsekretāram, kurš savukārt ziņo

Kuģošanas drošības komitejai (MSC) par dalībvalstīm, kuras pilnībā ievēro noteikumus. Pēc tam MSC sagatavo "apstiprināto pušu" sarakstu saskaņā ar STCW konvenciju. Tā bija pirmā reize, kad IMO tika aicināta rīkoties attiecībā uz atbilstību un īstenošanu, jo parasti īstenošana bija atkarīga no karogvalstīm.

Manilas grozījumi STCW konvencijā un kodeksā tika pieņemti 2010. gada 25. jūnijā un pēc klusēšanas – pieņemšanas principa stājās spēkā 2012. gada 1. janvārī. To mērķis bija atjaunināt konvenciju un kodeksu atbilstīgi notikumu attīstībai kopš sākotnējās pieņemšanas un ļaut tiem risināt jautājumus, kas, paredzams, radīsies tuvākajā nākotnē.

Tagad IMO sākusi darbu pie ilgi gaidītās STCW konvencijas un kodeksa visaptverošas pārskatīšanas. 2024. gada februārī IMO HTW apakškomitejas sanāksmē tika izveidota darba grupa, kas jau izstrādājusi darba ceļvedi un metodiku, kuras ietvaros identificētas 22 konkrētas jomas, kas konvencijā jāpārskata. Apakškomitejas uzmanība īpaši pievērsta e-sertifikācijai, jauno tehnoloģiju apguvei uz kuģiem, jūrnieku psiholoģiskajai drošībai, iebiedēšanas un uzmācšanās, tostarp seksuālās vardarbības un seksuālās uzmācšanās (SASH) novēršanai, dzimumu daudzveidībai, dzimumu sensibilizācijai un jūrnieku garīgajai veselībai.

Konvencijas visaptveroša pārskatīšana tiks veikta divos posmos: pirmajā posmā tiks konstatēti trūkumi, otrajā izstrādāti grozījumi, lai novērstu pirmajā posmā konstatētos trūkumus.

Paredzams, ka pirmais posms tiks pabeigts līdz 2025. gada pavasarim, bet otrais posms līdz 2027. gada pavasarim.

Komentējot darbu pie STCW konvencijas grozījumiem, "The International Marine Contractors Association" (IMCA), kas ir vadošā starptautiskā jūras nozares asociācija un pārstāv vairāk nekā 700 darba devēju uzņēmumus no 60 valstīm, juridiskā departamenta vadītāja Margareta Fīdžeralda teica: "Kopš pēdējās lielās STCW konvencijas pārskatīšanas daudz kas ir mainījies. Piemēram, turpinoties kuģniecības dekarbonizācijai, jūrniekiem būs jāmāca, kā droši izmantot jaunās degvielas un tehnoloģijas uz kuģa. Ir prieks redzēt, ka arvien lielāka uzmanība tiek pievērsta apkalpes labklājībai. Jaunie grozījumi nodrošinās, ka STCW joprojām būs aktuāla strauji mainīgajā pasaulē. Tā kā uz kuģiem strādā arvien vairāk sievietes, grozījumos ir uzsvērtā psiholoģiskā drošība, seksuālās vardarbības un seksuālās uzmācšanās (SASH) novēršana, dzimumu daudzveidība un dzimumu sensibilizācija kā galvenās jomas, kurām jāpievērš uzmanība. Turklāt jāatzīst, ka garīgā veselība pēc pandēmijas rada arvien lielākas bažas."■

Nācis klajā ceturtais IMO STCW konvencijas pamatnostādņu izdevums

IMO Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, sertificēšanu un sardzes pildīšanu (STCW) reglamentē jūrnieku sagatavošanu un sertificēšanu un veido pamatu apkalpes kompetences standartiem, kas tiek ievēroti visā pasaulē. Konvencija arī reglamentē sardzes pildīšanu uz tirdzniecības kuģiem, tostarp sardzes darbinieku minimālo atpūtas laiku.

IMO STCW konvencijas pamatnostādņu ceturtajā izdevumā noteikti kuģošanas sabiedrību pienākumi un iekļauti norādījumi, kā nodrošināt atbilstību uz kuģa.

Jaunais izdevums integrē jaunas prasības un noteikumus:

- Starptautiskais drošības kodekss kuģiem, kuros izmanto gāzi vai citu

degvielu ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss).

- Starptautiskais kodekss kuģiem, kurus ekspluatē polārajos ūdeņos (Polārais kodekss).
- Jaunas prasības *ro-ro* pasažieru kuģu apkalpju sākotnējai apmācībai.
- Grozījumi V nodaļā par tankkuģu apkalpju apmācību.
- Atjauninātas vadlīnijas apkalpēm, kas darbojas uz dinamiski pozicionētiem (DP) kuģiem.
- Paskaidro, kā STCW konvencija ir saistīta ar IMO ISM kodeksu un IMO MLC, jo īpaši attiecībā uz sardzes pildīšanu.
- Ietver krāsu kodēšanu, lai atšķirtu vadlīniju obligātās daļas.
- Ietver blokshēmu, kurā precīzi norādīts, kāda apmācība ir nepieciešama jūrniekiem.

- Ietver skaidrāku izkārtojumu, infografikas un vizuālos palīg līdzekļus, lai veicinātu lasītāju uztveri.

Rokasgrāmata palīdzēs:

- Izvairīties no ilgstošas kavēšanās ostā neatbilstību gadījumā.
- Precīzi zināt, kādu apmācību izgājušām apkalpēm jāstrādā uz kuģa.
- Saprast, kā STCW mijiedarbojas ar citiem IMO un ILO noteikumiem.

Ceturtais IMO STCW konvencijas pamatnostādņu izdevums domāts lietošanai apkalpēm, apkalpju vadītājiem, izraudzītām personām krastā (DPA), kapteiņiem, personāla superintendantiem, darbā iekārtotajiem, apmācības superintendantiem, tehniskajiem superintendantiem, kā arī pasniedzējiem un lektoriem.■

Nevar dzīvot tikai ar pagātnes pieredzi un zināšanām

Bez ikdienas rutīnas darba – jūrnieku sertificēšanas, kompetences novērtēšanas un jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmu uzraudzības – Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs (JR) piedalās arī starptautiskajā darbā un projektos. Tā, piemēram, JR iesaistījies Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) pilotprojektā, kura ietvaros tiek radīta jūrnieku e-sertifikācijas platforma, kas ļaus no līdzšinējiem papīra sertifikātiem pāriet uz elektroniskajiem jūrnieku sertifikātiem. “Nav daudz valstu, kas ir iesaistījušās šajā pilotprojektā, tāpēc mums būs iespēja vieniem no pirmajiem testēt un pārlicināties, kā strādā šis tehniskais risinājums, cik tas ir izmantojams mūsu apstākļos. Protams, tas ir liels izaicinājums, jo būs nepieciešami IT risinājumi, lai mēs savu jūrnieku sertificēšanas datu bāzi varētu salāgot ar EMSA piedāvāto e-sertifikācijas rīku,” stāsta Jūrnieku reģistra vadītājs KALVIS INNUSS.

Kā teica JR vadītājs, jau vairākus gadus ir nopietni strādāts pie šī EMSA rīka, un tagad beidzot varēs redzēt taustāmu rezultātu. “Maijā plānojam pirmo testēšanas fāzi, tad skatīsimies, kā, izmantojot EMSA e-sertificēšanas platformu, varēsim jūrniekiem izsniegt elektroniskos sertifikātus. Šajā fāzē testēsim tehniskos risinājumus, lai saprastu, kā varam šo rīku izmantot un cik lielu finansējumu prasīs tā ieviešana, tāpēc pašus jūrniekus pagaidām tas vēl neskar,” saka Innuss.

Situācija jūrniecības nozarē liecina, ka STCW konvencija vairs neatbilst tām prasībām, kādas nosaka jūrniecības nozares straujā attīstība, tāpēc jau aptuveni divus gadus IMO ietvaros, iesaistot jūrniecības nozares sociālos partnerus, notiek darbs

pie STCW konvencijas pārskatīšanas. Latvijā Jūrnieku reģistrs ir tā institūcija, kas ne tikai sertificē jūrniekus, bet arī uzrauga jūrniecības izglītības atbilstību STCW konvencijas prasībām, un viens no Jūrnieku reģistra lielajiem darbiem ir piedalīšanās STCW konvencijas grozījumu izstrādē. Tieši par šo svarīgo jautājumu saruna ar JR vadītāju Kalvi Innusu.

– Jau divus gadus turpinās STCW konvencijas pārskatīšanas process. Vai šajā darbā jūtams kāds progress?

– Pašlaik esam STCW konvencijas grozījumu procesa sākotnējā fāzē, kurā arī JR aktīvi līdzdarbojas ar savām idejām un iniciatīvām. Jāatzīst, ka konvencijas grozījumi ir liels izaicinājums ne tikai mūsu Jūrnieku reģistram un IMO dalībvalstīm, bet visai nozarei kopumā, jo grozījumi skar visus – jūrniekus, kuģu īpašniekus, jūrnieku profesionālās sagatavošanas iestādes, pat sociālos partnerus. Taču jāteic, ka jau tagad ir pilnīgi skaidrs, ka sagatavotība un kompetenču līmenis, kāds jūrniekiem ir šobrīd, nākotnē vairs nebūs pietiekams efektīvam darbam uz kuģiem un būs nepieciešams savu profesionālo kompetenci pilnveidot, galvenokārt jauno tehnoloģiju un mākslīgā intelekta izmantošanas jomās.

– Akcents uz nākotni, bet vai konvencijā noteiktās jūrnieku minimālās kompetences jau tagad nav nepietiekamas?

– Diemžēl tas, ko mēs redzam pašlaik, ka sociālie partneri – “The International Chamber of Shipping” (ICS) un lielās kuģošanas kompānijas pauž satraukumu par to, ka jaunie speciālisti visā pasaulē, kas tagad beidz augstākās jūrniecības izglītības iestādes, nav pietiekami sagatavoti darbam uz tehnoloģiski ietilpīgiem kuģiem. Tas nozīmē, ka kuģu īpašniekam jaunais speciālists ir papildus jāšūta kurss, lai viņš būtu spējīgs strādāt ar jaunākajām tehnoloģijām un sistēmām.

– Ja jau jauno speciālistu kvalifikācija nav pietiekama, tad var piejaut, ka jūrniecības izglītības sistēma pasaulē nav pietiekami aktīvi un ieinteresēti sekojusi notikumiem kuģošanas nozarē.

– Es gan teiktu, ka jūrniecības izglītības sistēma lielā mērā ir atkarīga no prasībām, ko nosaka STCW konvencija, kas pēc savas būtības ir diezgan pragmatisks instruments. Pašlaik visaptverošo konvencijas grozījumu darba procesā izgaismojas tas, ka veikt visaptverošus grozījumus ir sarežģīts un resursietilpīgs process, ko nevar paveikt īsā termiņā, taču

▶▶▶ 20. lpp.

UZZIŅAI

EMSA platformu piedāvā bez maksas, savukārt valstis šo rīku var izmantot pēc saviem ieskatiem, izvēloties visus vai kādu no funkcionalitātes rīkiem: autentiskuma pārbaudi, sertifikātu sagatavošanu, elektronisko parakstīšanu un elektronisko zīmogošanu vai paša e-sertifikāta izsniegšanu un uzglabāšanu. JR izvirzījis mērķi izmatot lielāko daļu no EMSA e-sertifikācijas platformas funkcionalitātes.

►►► 19. lpp.

tehnoloģijas kuģošanas nozarē attīstās tik strauji, ka reglamentējošā likumdošana un saistošo standartu prasības gluži vienkārši netiek līdzī šī brīža tehnoloģiskajam izrāvienam.

– Konvencijas grozījumu ieviešanu IMO, šķiet, nolikusi uz 2027. gadu.

– Pēdējā HTW sesija lieliski izgaismoja arī problemātiku IMO līmenī, proti, ka pat IMO pietrūkst resursu, lai nodrošinātu maksimāli efektīvu STCW konvencijas grozījumu procesu. IMO dalībvalstis piedalās STCW sesijās, arī starpsesiju darba un korespondences grupās, proti, dalībvalstis paveic pamatdarbu pie konvencijas grozījumiem. Savukārt IMO sekretariāts nodrošina tehnisko atbalstu, visu iesniegto dokumentu sagatavošanu un apstrādi, un tieši šim tehniskajam atbalstam IMO nepietiek resursu. Šī iemesla dēļ šogad nenotiks arī paredzētā starpsesijas korespondences grupa, bet grozījumu termiņš no plānotā 2027. gada tika pagarināts līdz 2030. – 2032. gadam, kas ir nesaņemīgi ilgs laiks. Šobrīd izskatās, ka diemžēl starptautiskās likumdošanas ietvaros netiek līdzī tam, kā attīstās nozare un kādas ir nozares patiesās vajadzības, tāpēc ļoti iespējams, ka tas, pie kā mēs šodien strādājam, 2032. gadā daļēji jau būs zaudējis aktualitāti.

– Kā uz to reaģē IMO dalībvalstis un nozare?

– IMO dalībvalstis reaģēja pietiekami vienprātīgi, paužot viedokli, ka resursi jāatrod, jo ir skaidrs, ka grozījumu procesu nevar bezgalīgi ievilkt. Īpaši strikti par to iestājas Eiropas Savienības dalībvalstis, jo ir satrauktas, ka jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēma vēl vairāk atpaliks no nozares darba tirgus prasībām, veidojot arvien lielāku plaisu. ES dalībvalstis parasti ir vienotas savā nostājā, jo pirms IMO sesijām notiek koordinācijas sanāksmes, kur tiek saskaņoti viedokļi un top dokuments ar vienotu ES nostāju par konkrētiem grozījumu punktiem. Arī Latvija, protams, iesaistās šīs kopējās pozīcijas veidošanā, un, piedaloties IMO sesijā, mēs strādājam kopējās pozīcijas ietvaros, ko atbalstījušas ES dalībvalstis un ko parasti

prezentē EP prezidējošā valsts. Jāteic, ka ES ir pietiekami liels spēks ar augstu spēju panākt rezultātu, un tā ir vislabāk organizētā valstu grupa. Protams, ir arī valstis, kas vēsturiski atbalsta cita citu, bet tik liels spēks kā ES citām noteikti nav.

– Tas nozīmē, ka divdesmit septiņas valstis, kas IMO pauž vienotu nostāju, ir lielisks atbalsta mehānisms IMO sekretariātam. Kas ir tie uzstādījumi, ko ES vēlas redzēt konvencijas grozījumos?

– Jāsaprot, ka pašlaik mēs atrodamies pašā STCW konvencijas grozījumu izstrādes sākumā. Darbs pie grozījumiem ir sadalīts divās daļās: pirmā ir pārskatīšanas fāze, otrā – konkrētu grozījumu un priekšlikumu sagatavošanas fāze. Pašlaik esam pabeiguši tikai pirmo fāzi, kurā esam kopīgi identificējuši vairāk nekā piecīsimt nepieciešamo grozījumu jomas. Nākamajā fāzē runāsim par konkrētu priekšlikumu definēšanu, taču līdz tam vēl tāls ceļš ejams. Ja runājam par konvencijas grozījumu galvenajiem akcentiem, tad tie vispirms jau ir saistīti ar alternatīvo degvielu izmantošanu, ar ko saprotam visas tehnoloģijas un tehniskos risinājumus, kas nāk līdzī, lai šīs degvielas uz kuģiem varētu izmantot enerģētiskajās iekārtās, kas prasa nopietnu personāla, īpaši kuģu mehāniķu, apmācību. Darba kārtībā, protams, ir arī digitālo tehnoloģiju attīstība un mākslīgais intelekts, energoefektivitāte, kiberdrošība un autonomās kuģošanas tehnoloģijas. Tās ir pašas

svarīgākās konvencijas grozījumu jomas, taču ir vēl virkne citu, kas noteikti tiks skartas. Viena no tādām, piemēram, ir simulatoru izmantošana jūrnieku profesionālajā sagatavošanā, tikai jāsaprot tā robeža, cik daudz ar simulatoriem var aizstāt reālu praksi uz kuģa un jūras cenzu, un šajā jautājumā IMO dalībvalstu viedoklis ir ļoti atšķirīgs. Daļa valstu uzskata, ka simulatoru apmācības īpatsvars ir būtiski jāpalielina un tā jāuzskata kā ekvivalenta jūras praksei, savukārt citas uzskata, ka neko nevar aizstāt, tāpēc šajā jautājumā vajadzēs rast zelta vidusceļu. Pareizu, ka, turpinot darbu pie konvencijas grozījumiem, par šo jautājumu būs ļoti spraigas diskusijas.

Tāpat svarīgi ir atzīmēt, ka nereti grozījumu kontekstā tiek lietots jēdziens "kumulatīvā ietekme". Proti, grozījumu kontekstā pārsvarā tiek runāts par papildu prasmju apguvi, papildu kompetencēm u.tml., taču netiek runāts par, iespējams, nevajadzīgu vai mazāk vajadzīgu un novecojušu prasmju izslēgšanu. Papildinot kompetenču standartus ar daudz jaunām prasmēm, kaut kas ir arī jāņem nost, jo konvencija un prasību slogs jūrniekiem nav bezizmēra.

– Varbūt jau izskan viedoklis, ka saistībā ar modernajām tehnoloģijām nākotnē bez kuģu vadītāja un mehāniķa kvalifikācijas būs nepieciešama vēl kāda trešā kvalifikācija?

– Šis ir diezgan proaktīvs jautājums, bet, atbildot uz to, varu teikt, ka no dalībvalstīm izskan arī diezgan proaktīvi priekšlikumi, kas, visticamāk, turpmākajā darbā pie konvencijas grozījumiem tomēr negūs pietiekamu atbalstu. Kā piemēru varu minēt Apvienotās Karalistes priekšlikumu, ka, ņemot vērā straujo tehnoloģisko attīstību, vajadzētu ieviest jaunu kvalifikāciju – vecākais kuģu elektromehāniķis. Vēl jāatzīmē fakts, ka STCW grozījumu kontekstā netiek skartas jaunās kvalifikācijas saistībā ar autonomajiem kuģiem, ko regulēs cits likumdošanas instruments.

– Vai, domājot par tehnoloģiju attīstību, tas tiešām ir proaktīvs priekšlikums?

– Jā, jo tās būtu milzīgas konceptuālas izmaiņas, kas mainītu visu līdzšinējo pieeju. Arī kuģu īpašnieku



organizācijas pret minēto priekšlikumu izturas ļoti rezervēti. Kvalifikāciju struktūra gadiem ilgi bijusi nemainīga, tāpēc valstis AK priekšlikumam īsti nepiekrīt. Drīzāk tās sliecas domāt, ka atbilstošas IT un tehniskās kompetences būtu jāietver esošajos kuģu elektromehāniķu standartos.

– Iespējams, ka AK ir mēģinājuši skatīties vēl tālākā nākotnē, domājot par to, kas kuģošanas jomā notiks pēc 2032. gada?

– Objektīvi paskatīties un paredzēt, kas būs pēc 2032. gada, nav vienkāršs uzdevums, jo jau tagad nākas piedzīvot procesus, par kuriem pirms gadiem desmit bija grūti iedomāties, kaut vai skatoties uz atsevišķu alternatīvo degvielu izmantošanu uz kuģiem. Kā piemēru gribētu minēt amonjaku un ūdeņradi: abu izmantošana ir saistīta ar pietiekami augstu bīstamību, tās prasa īpašu apstrādi, lai varētu droši pārsūknēt, uzglabāt un izmantot kuģa enerģētiskajās iekārtās. Tas tiešām ir ļoti sarežģīts process, bet redzam, ka jauno kuģu pasūtījumu sarakstos tiek plānoti arī kuģi tieši ar šādām degvielām.

– Kādi pienākumi un izaicinājumi konvencijas grozījumu kontekstā sagaida JR?

– Visām dalībvalstīm pienākumi un izaicinājumi būs vienādi, un arī JR nebūs izņēmums. Vajadzēs nopietni pārskatīt esošās jūrnieku sertificēšanas un profesionālās sagatavošanas prasības un pieeju, tostarp konvencijas grozījumi neizbēgami sev līdzī nesīs arī grozījumus esošajos normatīvajos aktos: gan jūrnieku sertificēšanas noteikumos, gan arī noteikumos, kas regulē jūrnieku sagatavošanu. Protams, liels darbs būs jāpaveic arī ar jūrniecības mācību iestādēm, jo mums visiem kopā jaunās prasības būs jāievieš praksē. Jāsaka, ka mūsu līdzšinējā sadarbība ar jūrniecības izglītības iestādēm ir ļoti pozitīva, mēs kopīgiem spēkiem pagājušā gada izskaņā veiksmīgi izgājām Eiropas Kuģošanas drošības aģentūras auditu, kura ietvaros Latvijas jūrnieku sertificēšanas un profesionālās sagatavošanas sistēma tika atzinīgi novērtēta, kas ir svarīgi mūsu jūrnieku konkurētspējas veicināšanai.

– Ja jau tagad zināms, ka būs pārmaiņas, vai jūrniecības



Kalvis Innuss.

mācību iestādēm vajadzētu gaidīt līdz konvencijas grozījumu pieņemšanai?

– Jāsaka, ka darbs pie studiju programmu aktualizācijas ir nepārtraukts process un programmu saturs tiek nemitīgi papildināts. Aizvadītā gada rudenī jūrniecības mācību iestādēm organizējām semināru, kurā iepazīstinājām ar jaunāko nozarē un ar to pašajiem konvencijas grozījumiem, aicinot iestādes jau šodien domāt par nākotnes standartiem. RTU Latvijas Jūras akadēmija, RTU Liepājas Jūrniecības koledža un "Novikontas" Jūras koledža, protams, to pavisam noteikti saprot un apzinās: lai nākotnē izdzīvotu un nepazaudētu savu konkurētspēju, nāksies strauji

pielāgoties jaunajiem apstākļiem jūrnieku profesionālās sagatavošanas jomā.

– Tas nozīmē, ka arī RTU kā Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas juma organizācija saprot un apzinās, kā tikt galā ar jaunajiem izaicinājumiem?

– Ļoti gribētos cerēt, ka arī RTU apzinās gaidāmos izaicinājumus un jūrniecības izglītības resursietilpību, proti, ka kvalitatīvi sagatavot kuģa virsnieku izmaksā ievērojami vairāk nekā vidēji Latvijā izmaksā augstskolas absolventa sagatavošana.

▶▶▶ 21. lpp.

Protams gan Latvijas Jūras akadēmijai, gan arī Liepājas Jūrniecības koledžai ir nepieciešams moderns tehniskais nodrošinājums, atbilstoši simulatori un praktisko nodarbību infrastruktūra, bet tas viss nedos nekādu pieredzi studiju procesam, ja netiks piesaistīti profesionāli un atbilstoši kvalificēti pasniedzēji, kas ir kompetenti šo aprīkojumu izmantot, tāpēc tieši pasniedzēju jautājumam vajadzētu būt prioritātei, radot motivējošu vidi nozares profesionāļu iesaistei studiju procesā.

Ar RTU par šīm lietām vēl ļoti daudz jārunā un jāpārliecina, ka jūrniecības izglītība ir finansiāli ļoti ietilpīgs process, lai varētu sagatavot profesionālus speciālistus, īpaši jau domājot par speciālistu sagatavošanu darbam uz nākotnes kuģiem. Attiecīgi aktuāls ir jautājums par finanšu pieejamību, jo vajadzību saraksts ir un būs pietiekami garš.

– No mūsu kuģu virsniekiem ne reizi vien nācies dzirdēt, ka, neskatoties uz vienotām STCW konvencijas prasībām par minimālās kompetences standartiem, darba tirgū ienāk ļoti atšķirīgi sagatavoti jūrnieki, un milzīga plaša ir starp Eiropas jūrniekiem un Indijas vai Filipīnu jūrniekiem. Vai plaša tiešām ir tik liela?

– Latvijas jūrniecības sabiedrībā valda stereotipi, ka Indijas un Filipīnu jūrnieku sagatavotības līmenis ir ļoti zems. Vai es piekrišu šim viedoklim? Droši vien, ka īsti nepiekrītu, bet, protams, pieredze un situācijas mēdz būt dažādas, tāpēc negribētu arī apstrīdēt mūsu kapteiņu teikto, jo, iespējams, viņiem ir bijusi negatīva pieredze. Es pats esmu strādājis kopā gan ar Indijas, gan Filipīnu jūrniekiem, un, ja runājam par ierindas jūrniekiem, tad filipīnieši ir ļoti izpildīgi un savu darbu padara pietiekami labi. Ja runājam par virsniekiem, tad viņu kompetences līmenis dažās jomās nav īsti pilnvērtīgs, bet nevar arī teikt, ka tas ir katastrofāli zems un apdraudētu kuģošanas drošību. Jāņem arī vērā, ka pēdējos gados daudzās "trešajās" valstīs jūrniecības izglītībai tiek atvēlēti ievērojami finanšu resursi, kas uzlabo kopējo sagatavotības līmeni.

– Gribētos precizēt: vai uzskati, ka esošais STCW konvencijas minimālās kompetences standartu rāmis dod pārliecību, ka kopumā starptautiskajā tirdzniecības flotē strādājošo jūrnieku kompetenci var uzskatīt par līdzvērtīgu, neskatoties uz to, vai jūrnieks nāk no Eiropas vai Indijas?

– Es teiktu, ka konvencijas ietvars joprojām ir pietiekami efektīvs instruments, lai novienādotu jūrnieku sagatavotības līmeni. Protams, ir valstis, kas uzskata, ka tās sagatavo speciālistus STCW *plus* līmenī, kas ir vairāk kā tikai noteiktās minimālās standartu prasības, uz ko arī mēs vienmēr esam tiekušies, jo vēlamies Latvijas jūrniekiem nodrošināt vairāk nekā tikai minimālo sagatavotības līmeni. Bet ir valstis, kas stingri turas pie minimālā standarta, un tieši te varētu būt atšķirība jūrnieku kompetences līmenī – vai nu tas ir STCW minimums, vai STCW *plus* līmenis.

– Tagad ir skaidrs, ka esošie izglītības standarti īsti vairs neatbilst industrijas vajadzībām, jaunie standarti vēl ir tikai tapšanas procesā, kas, izskatās, ievilksies, taču likumiski nekas nav pārkāpts, jo STCW minimālās prasības tiek ievērotas. Vai, gaidot jaunus standartus, varam būt droši, ka necieš kuģošanas drošība, piedevām apzinoties, ka klāt nāk vēl iepriekš nebijuši apdraudējumi, piemēram, kibernetisku uzbrukumu draudi?

– Par kuģošanas drošības nodrošināšanu šaubām nevajadzētu būt, taču viens no IMO vadmotīviem ir, ka kuģošanas drošība stāv pāri visam, un esošais STCW konvencijas ietvars pavisam noteikti to nodrošina attiecībā uz cilvēkresursiem. Kā jau iepriekš minēju, jūrniecības nozare ir ļoti straujā attīstības procesā, un jūrnieku sagatavošanas sistēmai ir jābūt pietiekami adaptīvai un elastīgai, lai tā spētu pielāgoties jaunajām nozares prasībām.

Taču kuģošanas drošībai un drošībai vispār šobrīd ir jauni izaicinājumi. Atsevišķi būtu nodalāms kibernetikas jautājums, un tas ir skatāms daudz plašākā, ne tikai STCW konvencijas grozījumu kontekstā, jo kibernetiskā drauduma risks ir ļoti pieauguši visā kuģošanas jomā. Tāpat

mūsdienās kuģi tiek izmantoti arī kā dažādu sabotāžu īstenošanas instrumenti, par ko liecina uzbrukumi zemūdens infrastruktūrai. Arī STCW konvencijas grozījumu kontekstā kibernetiskā drošība ir viens no nopietnajiem jautājumiem, jo jāsaprot, ka nākotnē pasaule būs pavisam savādāka, nekā tā bijusi līdz šim. Ja vēl pavisam nesen kibernetiskā drošība tikai paturējām prātā, ka jāievēro zināmi piesardzības pasākumi, tad tagad jau saskaramies ar reāliem kibernetiskās izaicinājumiem.

– Vai kā JR vadītājs tu vari droši teikt, ka JR kapacitāte ir pietiekama un arī speciālistu līmenis ir atbilstošs jaunajiem izaicinājumiem?

– Esmu ļoti gandarīts, ka JR komandu veido profesionāli speciālisti, liela daļa no mums ir ar jūrniecības pieredzi, kas viennozīmīgi palīdz darbā. Raugoties nākotnē, protams, arī mums būs jānācās un jāpilnveido savas kompetences, īpaši tas attiecas uz IT un mākslīgā intelekta prasmēm, lai darbs būtu iespējami efektīvs. Lai pilnīgotu savas zināšanas un prasmes, mūsu speciālistiem ir iespēja pieteikties mācībām un kursiem. Visas durvis ir atvērtas, tikai jāizmanto tās iespējas, ko piedāvā mūsu uzņēmums.

Divus gadus aktīvi līdzdarbojoties STCW konvencijas grozījumu procesā, varu teikt, ka visas IMO dalībvalstis ir apzinājušās nopietnību, ar kādu vajadzētu pieiet konvencijas grozījumiem, jo runa ir par instrumentu, kas noteiks, kādi būs mūsu jūrnieki, cik profesionāli viņi būs sagatavoti, vai spēš izdzīvot nākotnes digitālajā laikmetā. Visi ir vienprātīgi, ka mums jāmaina sava domāšana, mēs nevaram dzīvot tikai ar pagātnes pieredzi, jābūt pietiekami elastīgiem, gataviem daudz mācīties un apgūt jaunas lietas. Ar iepriekš iegūtām zināšanām profesionālajā jomā vairs nepietiks, būs vajadzīgs daudz vairāk. Tas attiecas ne tikai uz jūrniekiem, bet arī jūrniecības krasta industriju. Pilnīgi visiem jāsaprot, ka nākotnē nāksies strādāt sinerģijā ar mākslīgā intelekta jomu, jo tā strauji ienāk visās nozarēs, arī jūrniecībā, tāpēc jādomā, kā modernizēt savu darbu un virzīties digitālo risinājumu virzienā. ■

Anita Freiberga

Jauna ES jūrniecības stratēģija: mums ir vajadzīga pastiprināta jūrnieku aizsardzība un ilgtspējīga kuģniecība

2025. gada 4. februārī Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) pieņēma svarīgu atzinumu, kurā aicina izstrādāt jaunu visaptverošu ES jūrniecības stratēģiju, lai veicinātu konkurētspējīgāku, ilgtspējīgāku un sociāli atbildīgāku kuģniecības nozari.

Atzinums "Ceļā uz ES jūrniecības stratēģiju: virzība uz nākotni, izmantojot koordinētu ieguldījumu politiku, likumdošanas iniciatīvas, sociālo dialogu un pilsoniskās sabiedrības iesaistīšanu" tika pieņemts EESK plenārsesijā. Tajā uzsvēta nepieciešamība pēc skaidriem un pārskatāmiem noteikumiem, vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem un stingrākas aizsardzības jūrniekiem, kas iezīmē būtisku soli uz priekšu nozarē.

EESK iniciatīva, ko vadīja līdzreferente Tanja Buzeka no EESK strādnieku grupas un Vācijas ETF saistītais uzņēmums "ver.di", kā arī referente Agnese Čera no Ungārijas, atspoguļo Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF) Jūras transporta nodaļas galvenās prioritātes. Atzinumā uzsvērts, ka steidzami jārisina ietilgušās problēmas nozarē, tostarp nelikumīgas darbības, ēnu flotes pieaugums un pieaugošā ģeopolitiskā konkurence.

Ilgtermiņa Eiropas jūras telpas vīzija

Ierosinātā stratēģija paredz Eiropas jūras telpu, kurā prioritāte ir ekonomiskajai, vides un sociālajai ilgtspējībai. Tajā ir aicināts nekavējoties izstrādāt rīcības plānu, lai likvidētu apdraudējumus, kas attīstās, piemēram, standartiem neatbilstošus kuģu reģistrus un ēnu flotes darbību, kas grauj godīgu konkurenci un darba ņēmēju drošības standartus. EESK uzsver, ka nedrīkst ļaut standartiem neatbilstošiem kuģiem darboties Eiropas ūdeņos un jānodrošina vienlīdzīgi konkurences apstākļi augstas veiktspējas un vadošajiem reģistriem.

Karoga maiņa un ES tonnāžas stiprināšana

Viens no galvenajiem ieteikumiem ir radīt labvēlīgu vidi, lai veicinātu ES kontrolētās tonnāžas atgriešanos pie ES valstu karogiem. Šīs darbības mērķis ir stiprināt ES klātbūtni jūrniecībā un nodrošināt, ka Eiropas kuģi ievēro visaugstākos drošības standartus, ekoloģiskos raksturlielumus un darba tiesības.

Jauns sociālais līgums jūrniekiem

EESK atzinumā arī uzsvēta nepieciešamība pēc jauna sociālā līguma jūrniecības nozarē. Tajā akcentēta spēkā esošo tiesību aktu efektīva izpilde un juridiski saistošu iniciatīvu ieviešana, lai nodrošinātu jūrniekiem sociālo aizsardzību, kas ir līdzvērtīga strādniekiem krastā, norādot uz trūkumiem standartiem neatbilstošos kuģniecības reģistros, kuri bieži vien neievēro darba tiesības un drošības standartus.

Atzinumā īpaši pausts aicinājums neizslēgt jūrniekus no vairākiem horizontālajiem darba tiesību aktiem, uzsvērts, cik svarīgi ir īstenot un nodrošināt Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas (UNCLOS) 91. pantu. Tas arī aicina panākt lielāku skaidrību par pienākumiem, kas saistīti ar "patiesu saikni" starp kuģi un tā karoga valsti, atbildot iestādēm, kuģu īpašniekiem un karoga valstīm.

Kvalitatīvi kuģniecības reģistri un ES jūrnieki

EESK uzsver kvalitatīvu kuģniecības reģistru un kvalificētu ES jūrnieku

būtisko lomu augsta līmeņa kuģošanas drošības uzturēšanā, norāda uz trūkumiem, kas atklāti standartiem neatbilstošajos trešo valstu reģistros, jo īpaši ēnu flotes darbības. Atzinumā uzsvēta nepieciešamība pēc kvalitatīvām darbavietām un taisnīgas pārejas principu nozīmē šajā nozarē.

ETF atzinīgi vērtē iniciatīvu

ETF atzinīgi vērtē EESK atzinumu, atzīmējot tā saskaņošanu ar federācijas ilggadējo atbalstu taisnīgai attieksmei un jūrnieku darba apstākļu uzlabošanai. Šo galveno elementu iekļaušana atzinumā atspoguļo arodbiedrību un darba ņēmēju pārstāvju kopdarbu, veidojot taisnīgāku un ilgtspējīgāku jūrniecības nozares nākotni.

Nākamie soļi

EESK atzinums ir pamats turpmākām diskusijām ES līmenī, mudina politikas veidotājus būt izlēmīgiem, izstrādājot jūrniecības stratēģiju, kas aptver gan tūlītējus izaicinājumus, gan ilgtermiņa mērķus. ES virzoties uz priekšu, galvenā uzmanība tiks pievērsta tam, lai stratēģija sniegtu taustāmus ieguvumus nozarei, videi un darbiniekiem, kas uztur globālo tirdzniecību.

Ar šo iniciatīvu ES ir iespēja rādīt paraugu, veidojot tādu jūrniecības nozari, kas ir ne tikai konkurētspējīga, bet arī sociāli taisnīga un atbildīga par vidi. ETF un ar to saistītie uzņēmumi turpinās iestāties par šo ieteikumu pilnīgu īstenošanu, nodrošinot, ka jūrnieku balsis joprojām ir ES jūrniecības politikas pamatā.

Pilnu atzinumu lasiet:

<https://europa.eu/!XDF6FH>

ICS izvirza konstruktīvus priekšlikumus SEG emisiju jautājumā

Aprīlī notiks IMO MEPC 83 sanāksme, kurā IMO dalībvalstu uzdevums ir noslēgt vienošanos un apstiprināt mērķim atbilstošus grozījumus MARPOL konvencijā. Kā uzsver IMO ģenerālsekretārs, iepriecina tas, ka aptuveni trīs ceturtdaļas IMO dalībvalstu tagad stingri atbalsta SEG iemaksu sistēmu, ko valstu valdībām ierosinājusi ieviest "50 plus grupa" un ICS. Tomēr bažas par pozitīvu iznākumu joprojām paliek, jo ievērojams mazākums, tostarp Ķīna un Brazīlija, nepiekrīt izstrādātajam projektam.

Pēc ilgām un intensīvām sarunām starp IMO amatpersonām un kuģošanas nozari par siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijām Starptautiskās kuģniecības palātas (ICS) ģenerālsekretārs Gajs Platens, kurš pārstāv kuģošanas biznesa pasaules viedokli un intereses, 2025. gada 21. februārī Londonā uzsvera, ka ir pēdējais laiks panākt progresu SEG emisiju jautājumā vēl pirms kritiskās IMO Jūras

vides aizsardzības komitejas (MEPC 83) sanāksmes, kas notiks aprīlī.

"Lai gan ICS kopumā ir apmierināta ar progresu, kas panākts attiecībā uz radiāli jaunu globālo SEG samazināšanas noteikumu paketi, tostarp SEG emisiju ceļu noteikšanas mehānismu, darāmā vēl ir daudz. Neskatoties uz atšķirīgu viedokli daudzos jautājumos, ir iepriecinoši, ka sarunas turpinās pozitīvu un uz sadarbību vērstā gaisotnē," teica Gajs Platens. "Lai nodrošinātu progresu, ICS turpinās izvirzīt pragmatiskus un konstruktīvus priekšlikumus, kas palīdzēs novērst domstarpības, jo īpaši izšķirošajā jautājumā par ekonomiskajiem stimuliem ZNZ degvielu izmantošanai. Vienprātības panākšana ir būtiska, lai sasniegtu pārskatītās SEG samazināšanas stratēģijas mērķus, par kuriem 2023. gadā vienprātīgi vienojās visas valdības."

Joprojām nav panākta vienošanās par vispārējās "nodevas" noteikšanu kuģu

SEG emisijām, ko kuģniecības nozare plaši atbalsta kā labāko mehānismu, lai paātrinātu pāreju uz neto nulles emisijām līdz 2050. gadam. Tāpat nav atrisinātas būtiskas detaļas attiecībā uz ierosināto SEG intensitātes degvielas standartu. Savukārt galvenais pozitīvais iznākums ir vienošanās starp valdībām par IMO fonda izveidi, par ko ICS jau sen ir iestājusies. Ir arī panākta vispārēja vienošanās, ka šis IMO fonds katru gadu piesaistīs miljardiem ASV dolāru no maksām par kuģu SEG emisijām, un šī nauda būtu jāizmanto, lai nodrošinātu finansiālu atlīdzību tiem, kas izmanto ZNZ degvielu (piemēram, zaļo metanolu, biometānu, zaļo amonjaku un ilgtspējīgas biodegvielas). Šie stimuli ir būtiski, lai samazinātu izmaksu atšķirību ar tradicionālajām flotes degvielām un veicinātu jaunu degvielu ražošanu un ieviešanu.■

ICS info

ICS aicina izvēlēties drošus karogus

Jaunākie Starptautiskās kuģniecības palātas (ICS) apkopotie dati liecina, ka lielākā daļa pasaules kuģniecības nozares kuģu ir reģistrēti karogvalstīs, kuras stingri ievēro globālos noteikumus, ko apliecina, piemēram, ostas valsts kontroles pārbaužu rezultāti. Pēc ANO Tirdzniecības un attīstības komisijas datiem, vairāk nekā 53% pasaules flotes kuģu reģistrēti Grieķijas, Honkongas, Japānas un Libērijas, kas ir vienas no lielākajām karogvalstīm, kā arī Maltas, Māršala Salu un Singapūras kuģu reģistros, kuri ir atzīti par drošiem. Arī Bahamas un Ķīna, kas ir pirmajā desmitā pēc tonnāžas, demonstrē stingru apņemšanos ievērot globālo jūrniecības regulējumu.

Panama, kurai ir pasaulē otrs lielākais kuģu reģistrs, 2024. gada beigās pieņēma lēmumu nepaturēt savā reģistrā sankcionētos kuģus.

Par visstraujāk augošo karogu 2024. gadā kļuva Barbadosas

karogs, kas uzņēma Krievijas kontrolētā kuģu īpašnieka "Sovcomflot" kuģus, no kuriem pēc sankciju noteikšanas atteicās citi kuģu reģistri. Tomēr 2024. gada novembrī Barbadosa paziņoja, ka anulēs reģistrāciju Apvienotās Karalistes sankcionētajiem kuģiem, bet reģistrs vēl nebija izlēmis, ko darīt ar kuģiem, uz kuriem attiecas ASV sankcijas.

Pēc ICS datiem, pirmo reizi reitīngā tabulā iekļautas četras karogvalstis – Kambodža, Svātini, Gabona un Gvineja-Bisava, kas pēdējā gada laikā piedzīvojušas kuģu tonnāžas pieaugumu. Tomēr ir pamatotas aizdomas, ka šos karogus izmanto kuģošanas kompānijas, kas cenšas apiet ASV, ES un G7 valstu noteiktās sankcijas, un pastāv bažas, ka uz kuģiem ar šo valstu karogu pienācīgi netiek ievēroti starptautiskie jūrniecības standarti.

"Svātini kā karogvalsts parādīšanās rada īpašas bažas, jo tā nav IMO

dalībvalsts un tāpēc nav parakstījusī starptautiskās jūras konvencijas. ICS mudina Svātini un citas jaunās karogvalstis par prioritāti noteikt dalību IMO un ratificēt konvencijas, lai apliecinātu savu apņemšanos nodrošināt globālo jūrniecības pārvaldību un kuģu atbildīgu darbību," uzsver ICS ģenerālsekretārs Gajs Platens. "Vairāk nekā 50 gadus kuģniecība ir bijusi globāla nozare, kas darbojas saskaņā ar vienotiem noteikumiem, un ir ļoti svarīgi, lai karogvalstis ievērotu savas saistības īstenot visaugstākos globālos drošības standartus. Es ceru, ka ICS uzticamo karogvalstu reitings palīdzēs kuģošanas kompānijām rūpīgi izvērtēt karogvalstu administrāciju darbību, izvēloties karogu saviem kuģiem."

Lai novērstu iespēju sniegt pakalpojumus sankciju sarakstā iekļautajiem tankkuģiem, spiediens tika izdarīts arī uz Gabonas, Kuka Salu un Kamerūnas kuģu reģistriem.■

ICS info

Stāsies spēkā Honkongas konvencija par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi

2025. gada 26. jūnijā stāsies spēkā Honkongas konvencija par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi, bet vēl ir jāapstiprina tiesiskā regulējuma precizējums, saskaņā ar kuru kuģu īpašniekiem un karogvalstīm ir jāpārstrādā kuģi.

Jūras vides aizsardzības komitejas 82. sesijā (MEPC 82) 2024. gada oktobrī tika apstiprināts IMO apkārt raksts HKSRC.2/Circ.1 "Pagaidu norādījumi par Honkongas un Bāzeles konvenciju īstenošanu attiecībā uz pārstrādei paredzēto kuģu pārrobežu kustību". Sanāksmē atzina, ka vajadzīgs papildu darbs, lai uzlabotu norādījumus nolūkā nodrošināt lielāku juridisko skaidrību un noteiktību sadarbībā ar Bāzeles konvencijas sekretariātu.

Kad kuģis ir ieguvis Starptautisko sertifikātu par gatavību pārstrādei (IRRC) saskaņā ar Honkongas konvenciju, kas ir derīgs trīs mēnešus, joprojām pastāv risks, ka saskaņā ar Bāzeles konvenciju tas vienlaikus tiks uzskatīts par bīstamiem atkritumiem. Šādā situācijā īpašniekus



Pārstrādes rūpnīca Čitagongā, Bangladešā.

varētu pakļaut kriminālatbildībai un kuģi arestam, kamēr tas trīs mēnešus joprojām darbojas vai saskaņā ar Honkongas konvencijas noteikumiem ir nosūtīts pārstrādei kādā no lielākajām Dienvidāzijas valstīm.

Ņemot vērā īso laiku starp Bāzeles konvencijas sanāksmi un Honkongas konvencijas stāšanās spēkā, īpašniekiem un citiem, kas lemj par kuģu pārstrādi, vajadzētu rūpīgi apsvērt savu nostāju un plānot

krietni uz priekšu, kamēr nozare gaida skaidrojumus.

Problēmas, kas saistītas ar noteikumiem par kuģu pārstrādi, ir uzsvērtas Eiropā, kur augsta līmeņa lietas ir beigušās ar izlīgumu, kā arī cietumsodu vienam kuģa īpašniekam.

Neskatoties uz skaidrības trūkumu, ICS mudina kuģniecības nozari pirms Honkongas konvencijas stāšanās spēkā saglabāt esošo likumu noteikto kārtību.■

15% no ēnu flotes kuģiem strādā zem viltus karogiem

No 2023. gada decembra G7 valstis noteica sankcijas Krievijas naftai, aizliedzot Krievijas naftas eksportu uz Eiropas Savienību, Apvienoto Karalisti un ASV. 2025. gada janvārī 35% no 669 ēnu flotes tankkuģiem, kas pārvadā Krievijas, Venecuēlas un Irānas naftu, bija iekļauti ASV, Apvienotās Karalistes un Eiropas Savienības sankcijās, bet aprīlī sankcijas skara jau 40 līdz 50% no tiem kuģiem, kas iesaistīti Krievijas jēlnaftas pārvadāšanā. Rietumi ir pastiprinājuši koordinētu Krievijas naftas eksporta kontroli, par ko liecina ES un Apvienotās Karalistes februārī noteiktās sankcijas vēl 183 kuģiem. Tālāka iespējamo sankciju apspriešana pret Krievijas naftas importu var kļūt par lielu izaicinājumu tām kuģošanas kompānijām, kas atbalsta ēnu floti, jo sankcijas tiek piemērotas ne tikai atsevišķiem

kuģiem, bet arī naftas tirgotājiem, fraktētājiem un jūras apdrošinātājiem, tāpat spiediens tiek izdarīts uz lielākajiem pircējiem, naftas pārstrādes rūpnīcām Ķīnā, Indijā un Turcijā, kā arī bankām, kas finansē šos darījumus.

Statistika rāda, ka lielākā daļa Krievijas jēlnaftas tankkuģos tika iekrauta Arktikas un Baltijas jūras reģiona ostās, kur pēdējo divu gadu laikā jēlnaftas cena joprojām turas krietni virs 60 ASV dolāriem par bāreli, un lielākā daļa no šīs jēlnaftas paredzēta Ķīnai vai Indijai, tomēr jau februāra sākumā Saūdunas ostas pārvalde paziņoja, ka aizliedz sniegt pakalpojumus ASV sankcionētajiem kuģiem.

Panama, kas ir pasaulē otrais lielākais kuģu reģistrs, 2024. gada beigās pieņēma lēmumu nepaturēt

savā reģistrā sankcionētos kuģus, bet par visstraujāk augošo karogu 2024. gadā kļuva Barbadosas karogs, kas uzņēma Krievijas kontrolētā kuģu īpašnieka "Sovcomflot" kuģus, no kuriem pēc sankciju noteikšanas atteicās citi kuģu reģistri. 2024. gada novembrī Barbadosa pavēstīja "Lloyd's List", ka atcels reģistrāciju Apvienotās Karalistes sankcionētajiem kuģiem, bet reģistrs vēl nebija izlēmis, ko darīt ar tiem kuģiem, uz kuriem attiecas ASV sankcijas.

Lai pārtrauktu iespēju sniegt pakalpojumus sankciju sarakstā iekļautajiem tankkuģiem, spiediens tika izdarīts arī uz Gabonas, Kuka Salu un Kamerūnas reģistriem. Aptuveni 15% no ēnu flotes kuģiem šobrīd strādā zem viltus vai nezināmiem karogiem.■

Mēs esam situācijas ķīlnieki

Pēc Rietumu ieviestajām sankcijām Krievija izveidojusi slepenu naftas tankkuģu tīklu, tā saukto ēnu floti, lai nodrošinātu naftas eksporta nepārtrauktību. Ar kuģošanas biznesu saistītās starptautiskās asociācijas, apdrošinātāji un mediji daudz runā un raksta par tādu tankkuģu flotes sistēmu, kas, izmantojot dažādas maldinošas prakses, ir veiksmīgi izvairījusies no starptautiskās uzraudzības un ierobežojumiem. Kuģi, kas bieži reģistrēti zem izdevīgiem karogiem, ir Krievijas galvenais instruments, lai apietu naftas cenu griestus un saglabātu piegādes pasaules enerģijas tirgiem. Speciālisti ceļ trauksmi, ka, neskatoties uz starptautiskajiem centieniem cīnīties pret šādām darbībām, ēnu flote ir ievērojami paplašinājusies.



KAPTEINĀ KOMENTĀRS

– Vai arī jūs savā ikdienas darbā saskaraties ar ēnu flotes darbību, tai skaitā arī ar ietekmi uz kuģošanas drošību?

Kapteinis Normunds Vilkaušs:

– Saskaros. Kad Somu līcī strādāju par loci, tur bija šie ēnu kuģi, tomēr jāatzīst, ka nevienam kuģim uz sāniem nav rakstīts, ka tas ir ēnu kuģis, tāpēc, pildot loča pienākumus, ir grūti noteikt to robežu un saprast, ko darīt, ko mums ar to darīt? Tie paši kuģi, kas ienāk Somu līcī, iet arī cauri Dānijas šaurumiem, un tos, vedot iekšā un ārā, apkalpo dāņu loči. Tieši tāpat arī mēs pildām savu loču darbu, uzkāpjām uz kuģa un nodrošinām navigāciju, arī ledus navigāciju. Kas notiek ar kravām, tās ir sankcionētas vai ne, to es nezinu, un neviens locis to nezina. Ja uz šo problēmu paskatāmies no principiālām pozīcijām, tad būtu jāapstādina visa jūrniecība.



UZZIŅAI

Normunds Vilkaušs ir strādājis uz dažādiem kuģiem – no pašiem mazākajiem līdz pašiem lielākajiem (pēc tilpības): 30–50 t zvejas kuģi; 200 t apstrādes kuģi; 3000–4000 t ģenerālkraavu kuģi un konteinerkuģi; 17 000 t naftas un ķīmijas produktu tankkuģi; 27 000–60 000 t naftas un ķīmijas produktu tankkuģi; 70 000 t panamax tipa tankkuģi; 120 000 t aframax tipa tankkuģi; 300 000 t VLCC tipa (abreviatūra tulkojumā – ļoti lieli jēlnaftas vedēji) tankkuģi.

– Ko šādā situācijā var darīt?

– Tad mums jārikojas kā kovida laikā – vai nu vakcinēties un strādā, vai nevakcinēties un ej prom no darba. Tad visiem vajadzētu pateikt, ka šādā situācijā mēs nestrādājam. Piemēram, uz Ventspili nāk kuģis ar ogleņiem no Ustjugas, un tam nav uzlikts uzraksts, kādu kravu tas ved, visticamāk, ka pavadokuments nav norādīts, ka tā ir Krievijas krava. Ko darīt?

– Un tad kāds varētu celt trauksmi, ka mēs apstrādājam asiņainās ogles.

– Tā varētu sanākt, un mēs šajā situācijā esam sava veida ķīlnieki. Kad ar tankkuģiem pārvadā naftas produktus, kad notiek pārkraušana no kuģa uz kuģi, un mēs redzam, ka šie naftas produkti nākuši no Visockas vai Ustjugas, bet pavadzīmē rakstīts, ka tā ir Kazahstānas krava, mēs nevaram droši zināt, kā ir patiesībā. Un tad, kad šie produkti tiek sajaukti pusi uz pusi ar vēl kādas citas izcelsmes kravu, tad neviens vairs nevar noskaidrot, kas tas patiesībā ir. Visi it kā zina, kas tā varētu būt par naftu, taču mēs nevaram to pierādīt. Un te atkal ir jautājums, kā tad lai strādā tankkuģu flote? Varbūt to vajadzētu izņemt no aprites un mums nevajadzētu strādāt? Varbūt visiem solidāri ieņemt pozīciju nestrādāt, lai mēs ar tīru sirdsapziņu varētu pateikt, ka nekādā veidā nepiedalāmies šādu kravu pārvadāšanā? Tad mums vajadzētu pārtraukt savas darba attiecības.

– Kas jūs kā kapteini ir satraucis pēdējā gada laikā?

– Bažas nemitīgi paliek saistībā ar globālo drošību, pirātismu un visu, kas notiek Sarkanajā jūrā ar hutiešu



Kapteinis Normunds Vilkaušs.

uzbrukumiem, un tas viennozīmīgi ir sliktākais, kas vien var būt. Mēs esam tirdzniecības flote, esam gatavojušies strādāt miermīlīgos apstākļos, bet darba specifika piespiež iet gan uz Āfriku, kur ir pirātisms, gan uz karstajiem reģioniem, un tas joprojām paliek neatrisināts jautājums.

Protams, starptautiskās konvencijas regulē darbu jūrā. Tajās tiek ieviesti labojumi, piemēram, Manilas konvencija tagad ir attīstības procesā, bet parasti kaut kas tiek mainīts tad, kad viss jau ir kļuvis slikti, tikai tad mēģina kaut ko labot, un tagad esam tādā procesā, kad visu laiku kaut ko mēģina salabot. Tas, ko es redzu, strādājot uz dažādiem kuģiem, ka standarti ir ļoti izplūduši. It kā skaitās, ka turamies pie vienotiem standartiem, bet patiesībā viss ir atkarīgs no tā, cik stingri dažādas karoga valstis kontrolē šo standartu ievērošanu, kā arī no tā, kādā tehniskajā stāvoklī ir kuģi, tāpēc var teikt, ka ir problēmas, un mēs priecājamies, ka nekļūst sliktāk.■

Anita Freiberga

Izaicinājumi jūras brīvībai

"The Norwegian Shipowners' Mutual War Risks Insurance Association" (DNK) rīkotājdirektors Sveins Ringbakens raksta: "Pēdējo dažu gadu desmitu laikā ar IMO starpniecību mums bija izveidots starptautiskās jūrniecības režīms, un valstu starpā tika panākta vienošanās par dažādām konvencijām. Piemēram, IMO reaģēja uz piesārņojuma problēmām vai nepieciešamību regulēt tankkuģus. Kad jūrā notika negadījumi, kas parādīja vajadzību rīkoties, valstis, lai regulētu šos jautājumus, vienojās par jaunām starptautiskām konvencijām vai grozījā esošās. IMCO, pēc tam IMO vadībā valstis tiesām darīja daudz, kad sešdesmito gadu beigās pēc incidentiem saistībā ar naftas noplūdēm tika ieviesti daudzi regulējumi, kas turpmākajos gados tika vairākkārt papildināti. Pēc tankkuģu incidentiem astoņdesmito gadu beigās notika liela "tīrīšana" tankkuģu konstrukciju kvalitātes ziņā. 1989. gada 24. martā Aļaskā avarēja tankkuģis "Exxon Valdez", kas izraisīja vienu no lielākajām vides katastrofām ASV vēsturē un pamudināja ASV 1990. gadā pieņemt likumu par naftas piesārņojumu, kam sekoja starptautiska regulējuma ieviešana IMO konvencijās. Tad pēc dažām tankkuģu avārijām un līdzīgiem incidentiem 2000. gadu sākumā bija izaicinājums Eiropas Savienībai, kad tā aktivizējās, bet arī tad eiropieši viennozīmīgi balstījās uz IMO starptautisko normu ievērošanu. Ir ieviesti ostas valsts kontroles režīmi, izstrādāts Parīzes saprašanās



Sveins Ringbakens.

memorands un citi režīmi, lai nodrošinātu starptautiskās sistēmas darbību. Tagad šķiet, ka 2023. gads būs bijis pēdējais pēc Aukstā kara, kad pasaule ir spējusi vienoties un nodemonstrēt vienotību: 193 valstis pieņēma "Atklātās jūras līgumu" ("The High Seas Treaty"), kura mērķis ir aizsargāt atklātās jūras vidi. Kas notiks tālāk?"

Tomēr arī Sveina Ringbakena piesauktā līdzšinējā valstu vienprātība nereti bijusi vairāk šķietama, nekā reāla. Piemēram, viņa piesauktais pēdējais vienotības akts saistībā ar "Atklātās jūras līguma" pieņemšanu joprojām ir palicis uz papīra, jo līdz 2025. gada aprīlim tikai sešpadsmit valstis šo līgumu bija ratificējušas.

2025. gads ir sācies ar notikumiem, kas parādījuši, ka pasaules kārtība mainās, politiskie poli novirzās, bet pasaules valstu līderu retorika iegūst nepatīkamas nokrāsas.

Pieaug globālās jūras kārtības pārkāpumi

Jūras kārtība, kas nodrošina jūras brīvību, ir pakļauta intensīviem, pieaugošiem draudiem un noteikumu pārkāpumiem tādās jomās kā jūras robežas un tiesības uz netraucētu kuģošanu. Kā savā pētījumā "Draudi globālajai jūras kārtībai – jūras brīvības nodrošināšanai" atklāj "The Atlantic Council", nepārtrauktie uzbrukumi tirdzniecības kuģiem Sarkanajā jūrā un ārpus tās nopietni apdraud jūras brīvību. Tāpat arī ēnu flote, kuras apmērs ir pieaudzis, kopš Krievija pēc sankciju ieviešanas ir pārgājusi uz šādu kuģošanas praksi. "The Atlantic Council" ziņojums, pamatojoties uz faktiem, īpaši norāda uz globālās jūras kārtības pasliktināšanos, koncentrējoties uz noteikumu pārkāpumiem tādās jomās kā jūras robežu maiņa, civilo kuģu vajāšana un navigācijas instrumentu traucējumi.

"The Atlantic Council" Transatlantiskās drošības iniciatīvas "Scowcroft" Stratēģijas un drošības centra vecākā līdzstrādniece Elizabete Brava, kura pēta ģeopolitiku un globalizēto



Elizabete Brava.

ekonomiku, kā arī pelēkās zonas un hibrīddraudus, ir žurnāliste un rakstu autore tādos izdevumos kā "Foreign Policy" un "Politico Europe", Jēlas universitātes izdevniecībā 2024. gadā izdotās godalgotās grāmatas "Goodbye Globalization: The Return of a Divided World" un gaidāmās grāmatas "Zemūdens karš", kas klajā nāks 2026. gadā, autore, ir analizējusi informāciju par to, kas pēdējo gadu laikā notiek Sarkanajā jūrā. Atlantijas padomes Jūras apdraudējumu projekta ziņojumā "What Attacks on Shipping Mean for the Global Maritime Order" viņa raksta, ka hutieši, kas bruņojušies ar Irānas piegādātajiem ieročiem, jau vairāk nekā gadu ir īstenojuši kampaņu, apdraudot kuģošanu Sarkanajā jūrā ar Rietumiem saistītajām kuģošanas kompānijām. Līdz 2024. gada jūnijam, salīdzinot ar 2023. gada tādu pašu laiku posmu, satiksme caur Suecas kanālu un līdz ar to Sarkanā jūru bija samazinājusies par 64,3%. Atlantijas padomes Jūras apdraudējumu projekta ziņojums ir atklājis, ka Krievija, ļoti iespējams, nodrošina hutiešus ar informāciju par objektiem, t.i., kuģiem, uz ko mērķēt, kā arī to, ka abas puses risina sarunas par Krievijas ieroču piegādēm.

Kopš 2022. gada strauji augoša ēnu flote rada lielu risku piekrastes valstīm, kuģošanas drošībai, jūrniekiem un jūras videi, tomēr ēnu flote un uzbrukumi tirdzniecības kuģošanai

▶▶▶ 28. lpp.

▶▶▶ 27. lpp.

nav vienīgie globālo jūrniecības noteikumu pārkāpumi. Elizabete Brava uzskata, ka situācija ir daudz nopietnāka, jo apzināti tiek pārkāpti globālās jūrniecības noteikumi, līgumi un konvencijas, pie kuru izstrādes un ieviešanas tik rūpīgi un arī smagi strādājušas IMO dalībvalstis, bet tagad reālā situācija parāda, ka ir uzņēmumi, valdības un biznesa grupējumi, kas, sistemātiski pārkāpjot starptautiski nostiprinātas normas, sadarbojas ar karā un terorismā iesaistītām valstīm, pret kurām ieviestas sankcijas.

"Tas, ko redzam tagad, pilnīgi atšķiras no kārtības, kāda tā bija iepriekšējās desmitgadēs. Piemēram, ēnu flote parāda, ka radusies ļoti spēcīga politiskā vēlme mest izaicinājumu globālajai jūrniecības sistēmai. Patiesībā izaicinājums tiek mests daudz plašākā nozīmē, nekā tikai attiecībā pret jūrniecības sistēmu," uzskata DNK direktors Ringbakens. "Globālā jūrniecības kārtība un disciplīna, ko esam radījuši pēdējo sešdesmit gadu laikā, tagad neapšaubāmi ir ievērojami pasliktinājusies. Līdz šim starptautiskā tirdzniecība varēja saprotami un droši funkcionēt, jo pasaules valstis ievēroja izveidoto sistēmu, noteikumus un IMO tiesību aktus, bet tagad šajā sistēmā parādās plaisas, tāpēc ir loģisks jautājums, cik lielā mērā turpmāk tiks deformētas esošās normas?"

Kārtība mainās

Par negatīvajām pārmaiņām starptautiskās kuģošanas praksē runā arī militārie jūrnieki. Atvaļinātais Karaliskās flotes viceadmirālis Dankans Potss, kurš savu karjeru AK flotē sāka 1979. gadā, dalās atmiņās: "Aukstā kara laikā, kurā es pavadīju pirmos vienpadsmit dienesta gadus, pasaule nepārprotami bija ļoti polarizēta, un mēs dzīvojām, zinot, ka Padomju Savienība ir potenciāls ienaidnieks, tāpēc viss, ko darījām armijā, bija vērstas pret PSRS. Bet arī tajā laikā jūrā bija pieņemtas prakses un normas: cieņa pret jūru kā globālu kopienību, kur visas puses var brīvi kuģot un tirgoties, tāpēc tika ievēroti tādi principi kā nekavēta kuģošana un tranzīta caurbraukšana. Bija līgumi starp Varšavas pakto un

NATO, kuru protokoli noteica, kā kuģot un sazināties jūrā, lai saprastu, ko dara otra puse. Pēc 1990. gada pārgājām uz trīsdesmit gadu periodu, kurā, no Rietumu viedokļa raugoties, kuģošanas brīvība, kontrole pār atklāto jūru notika, kā tas paredzēts UNCLOS ietvaros."

Jūras spēku kapteinis Nīls Markusens, NATO Kuģniecības centra direktors, papildina kolēģa teikto: "Deviņdesmitajos gados, kad novērojām globalizācijas pieaugumu, preces patiešām sāka pārvietoties pa visu pasauli, un lielākā daļa preču tika pārvadāta ar kuģiem. Globālā jūras satiksme bija skaidra globalizācijas izpausme, un esošie globālie jūrniecības noteikumi veidoja labu juridisko pamatu. Deviņdesmitajos gados mēs neredzējām Ķīnu tik daudz, bet vēlāk to redzējām ne tikai kā lielu tirgu, bet arī kā lielu lētu preču ražotāju ar pieaugošu vajadzību pēc izejvielām un enerģijas. Sākot no 2000. gadiem, Ķīna sāka iespieties visā pasaulē, kļūstot par nopietnu spēlētāju globālajā arēnā. Tagad mēs redzam, ka Ķīna nopietni izaicina ASV kā pasaules līderi arī jūrniecības jomā ar milzīgu jūras spēku un krasta apsardzi, kā arī ar komerciālu spēku un ietekmi visā pasaulē. Tagad redzam, ka jūrniecības joma ir daudz politizētāka un saistīta arī ar cīņu par resursiem."

Tiek apdraudēti civilie kuģi

Taivānas šaurums

2023. gadā Ķīna Taivānas šaurumā izvietoja inspekcijas flotili, kam tika dots mandāts pārbaudīt visus komerciālos kuģus, kas šķērso šaurumu. Galu galā Ķīna šīs pārbaudes nav veikusi, bet, ja tas tiktu darīts, tas būtu radījis ievērojamus traucējumus un aizkavēšanos komerciālajā kuģniecībā Taivānas šaurumā, caur kuru dienā vidēji izbrauc aptuveni 240 tirdzniecības kuģi.

Melnā jūra

Starptautiskie līgumi aizliedz uzbrukumus tirdzniecības kuģiem, kas pārvadā civiliedzīvotājus vai civilās preces. Neskatoties uz to, kopš 2022. gada iebrukuma Ukrainā Krievija regulāri ir veikusi triecienus tirdzniecības kuģiem Melnajā jūrā. Kara dēļ apdrošinātāji paaugstināja

Krievijas un Ukrainas Melnās jūras kuģu apdrošināšanu līdz augstākajam riska līmenim, kas paredz, ka kuģniecības līnijām ir jāsaņem īpaša atļauja no saviem apdrošinātājiem pirms kuģošanas kara skartajos ūdeņos. "Graudu koridors", par ko 2022. gada jūlijā tika panākta vienošanās, sākotnēji bija veiksmīgs, taču kopš 2023. gada jūlija Krievija to vairs neievēro un tirdzniecības kuģus uzskata par likumīgiem mērķiem, neņemot vērā pat to, ka Ukrainā joprojām ir galvenā lauksaimniecības produktu piegādātāja un tās piegādātie graudi ir ļoti svarīgi globālajai pārtikas drošībai. Piemēram, 2024. gada septembrī Ukraina ziņoja, ka Krievija nogremdējusi tirdzniecības kuģi, kas veda Ukrainas graudus uz Ēģipti, kad tas bija izgājis no Ukrainas teritoriālajiem ūdeņiem.

Dienvidķīnas jūra

Dienvidķīnas jūrā kuģi, kas pieder Ķīnas krasta apsardzei (CCG) un Ķīnas jūras milicijai, kopā ar Tautas atbrīvošanas armijas floti (PLAN) jau sen ir parādījuši Ķīnas klātbūtni ūdeņos, kas likumīgi pieder Filipīnām, Vjetnamai, Brunejai, Indonēzijai, Malaizijai un Taivānai. Pekina apgalvo, ka šie ūdeņi pieder Ķīnai saskaņā ar tās "deviņu svītru līniju", ko tā pirmo reizi pasludināja 1947. gadā un kas aptver 90% no Dienvidķīnas jūras. Tā kā deviņu svītru līnija varētu piešķirt Ķīnai tiesības uz zveju un dabas resursiem šajos ūdeņos, iespējams, nav pārsteidzoši, ka Pekina ir mēģinājusi vienpusēji mainīt jūras robežas Dienvidķīnas jūrā.

Arvien biežāk notiek apzināti AIS traucējumi

SOLAS konvencija nosaka, ka visiem kuģiem, kas veic starptautiskus reisus un kuru bruto tonnāža ir trīs simti un vairāk, kā arī visiem pasažieru kuģiem ir jābūt aprīkoti ar automātisko identifikācijas sistēmu (AIS) un tā jāizmanto. Šis noteikums, kas tika radīts, reaģējot uz kuģu sadursmēm, ir vēl viens piemērs tam, kā jūras pasūtījuma sastāvdaļas ir izveidotas, lai palielinātu jūrniecības darbību drošību.

AIS sniedz priekšrocības visiem kuģiem un ir nozīmīgākais navigācijas drošības sasniegums kopš radara

ieviešanas. Līdzīgi kā globālā pozicionēšanas sistēma (GPS), tā ir digitāla pozicionēšanas sistēma, kuras mērķis ir palīdzēt identificēt kuģus, izsekot mērķi, palīdzēt meklēšanas un glābšanas operācijās, vienkāršot informācijas apmaiņu un sniegt papildu informāciju, lai palīdzētu apziņoties situāciju.

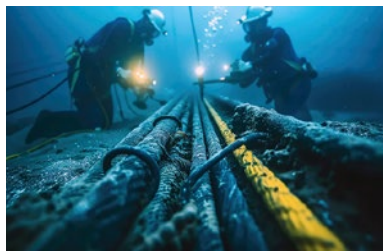
Tomēr pēdējos gados Krievija arvien biežāk apzināti ir veikusi AIS traucējumus, sākotnēji Melnajā jūrā, bet tagad ar Krieviju saistītie AIS incidenti ir palielinājušies un izplatījušies citās kuģošanas vietās, tostarp Baltijas jūrā. "The Atlantic Council" ideju laboratorija C4ADS no 2016. līdz 2022. gadam atklājusi 9883 aizdomīgus AIS un GPS traucējumu gadījumus, kas ietekmējuši 1311 civilo kuģu navigāciju. 2024. gada oktobrī Somijas amatpersonas ziņoja, ka ir palielinājušies navigācijas traucējumi Baltijas jūrā un Somu līcī, kur atrodas Krievijas Ustjlugas osta un Sanktpēterburgas osta, ko izmanto liela Krievijas ēnu flotes daļa, kas varētu būt iemesls tam, kāpēc Krievija vēlas maskēt savu kuģu pārvietošanos, lai gan navigācijas traucējumu pieaugums varētu būt arī mēģinājums ietekmēt satiksmi un kuģošanas drošību Baltijas jūrā. Jebkurā gadījumā šādi navigācijas traucējumi pārkāpj SOLAS kuģošanas drošības noteikumus. Lai gan kuģiem, ievērojot SOLAS prasību, ir ECDIS, kā arī papīra kartes, tomēr navigācijas traucējumi rada kavēšanos un var izraisīt arī negadījumus.

"Sākot no 2012. un 2013. gada, bet jo īpaši pēc 2014. gada Krievija sāka maskēt savus militāros kuģus, tāpat arī daži kravas kuģi pārtrauca izmantot AIS sistēmu vai raidīja nepareizus signālus, bet tagad šāda prakse kļūst arvien izplatītāka, kas, protams, maina drošības situāciju Baltijas jūrā," uzskata Zviedrijas komandieris no 2005. līdz 2011. gadam atvaļinātais kontradmirālis Anderss Grenstads.

Jūras infrastruktūras sabotāža

2022. gada septembrī uzspriecināja cauruļvadus "Nord Stream 1" un "Nord Stream 2" Baltijas jūras Zviedrijas un Dānijas EEZ. 2023. gada oktobrī tika bojāti divi zemūdens

kabeļi un viens cauruļvads Baltijas jūras Zviedrijas, Somijas un Igaunijas EEZ. Pēc tam 2024. gada novembrī cieta divi citi zemūdens kabeļi Baltijas jūrā – viens starp Zviedriju un Lietuvu un otrs starp Somiju un Vāciju, tāpat notikuši arī citi incidenti. Kaitējums zemūdens infrastruktūrai pārkāpj UNCLOS 113. pantu, tomēr iesaistīto personu sodīšana ir bijusi sarežģīta valstīm, kuru ūdeņos notikuši šie un līdzīgi incidenti. Arī ANO Drošības padome nav spējusi panākt rezolūciju šajā jautājumā.



Lai gan NATO 2024. gada maijā izveidoja Kritiskās zemūdens infrastruktūras tīklu, nav skaidrs, ko šis tīkls var nodrošināt, izņemot infrastruktūras uzraudzību apdraudētajā reģionā. Tas pats attiecas uz valdībām, kuras savos teritoriālajos ūdeņos un EEZ var uzraudzīt jūras infrastruktūru, bet tām būtu grūti atrast piemērotu soda instrumentu, ja atklātu notiekošu sabotāžu. Viņi varētu arestēt vainīgos savos teritoriālajos ūdeņos, taču tas būtu sarežģīti EEZ un praktiski neiespējami atklāt jūrā. Militāra vai cita spēcīga reakcija uz sabotāžu būtu eskalējoša un tāpēc ļoti maz ticama. Savukārt jūras infrastruktūras īpašnieki un operatori ir palielinājuši savu iekārtu uzraudzību, taču viņiem nav jūrisku pilnvaru sodīt diversantus, lai gan viņi var brīdināt varas iestādes par aizdomīgu rīcību.

Atbilstība jūrniecības noteikumiem

Jūras apdrošinātāji uzskata, ka noteikto kārtību pasaules jūrās nekad pilnībā nav ievērojušas visas pasaules valstis, jo ir bijusi atšķirīga interpretācija līgumiem un nolīgumiem, kas veido kuģošanas kārtību. Lai gan globālā jūras kārtība nekad nav bijusi ideāla, apdrošinātāji ir patiesi satraukti, ka tagad noteikumu

pārkāpumu intensitāte ir palielinājusies un sasniegusi satraucošu līmeni.

"Lai kur skatītos, mēs redzam problēmas jūrniecības jomā. Tās sākas Sarkanajā jūrā, kur tagad redzam pilnvarotos, kuri bruņoti ar sarežģītiem ieročiem un kurus atbalsta valstis. Tas ir absolūti draudīgi, un tas notiek vienā no pasaules lielākajiem tirdzniecības ceļiem," uzskata Sveins Ringbakens. "Tas nav tikai jautājums par tiem, kuri tieši pārkāpj noteikumus, tas ir arī jautājums par valdībām, kas sadarbojas ar tiem, kuri pārkāpj noteikumus. Ja, piemēram, to valstu valdības, kurās ēnu kuģi iekrauj vai izkrauj savu kravu, vēlētos kaut ko darīt lietas labā, tām ir starptautiskā regulējuma sistēma, lai to darītu, piemēram, atsakoties ļaut kuģiem piestāt savās ostās, bet tās to nedara, jo, iespējams, tām ir gan politiski, gan ekonomiski izdevīgi to nedarīt. Protams, dažām valstīm, kas saņem kravu, ir ekonomiski izdevīgi to darīt šādā veidā. Bet es domāju, ka šie pārkāpumi ir arī daļa no plašāka izaicinājuma starptautiskajam jūrniecības režīmam. Tā kā globālā jūrniecības kārtība ir atkarīga no tā, ka tās dalībnieki brīvprātīgi ievēro noteikumus, tas, ka galvenie dalībnieki tagad tos atklāti pārkāpj, padara turpmāku pasliktināšanos iespējamu vai pat neizbēgamu. Tas sāk radīt šķelšanos globālajā jūrniecības kārtībā. Vienā pusē ir valstis, kas ievēro gandrīz visas saistības, kas noteiktas līgumos, noteikumos un konvencijās; otrā pusē ir valstis, kas atklāti pārkāpj vienu vai vairākus no šiem noteikumiem un pat vispār apstrīd noteikumu spēkā esamību. Spēku un ietekmes līdzsvars pasaulē neapšaubāmi mainās."

Divi dažādi spēles laukumi

Komentējot ēnu floti, Ringbakens norāda: "Noteikumu pārkāpumi rada problēmas, un mēs jau tagad redzam, ka 25 procenti no tankkuģu flotes ir atstājuši drošu apdrošināšanas sistēmu, kas turpmāk, nenoliedzami, ietekmēs visu jūrniecības nozari. Tas radīs divu līmeņu tirgu un atspoguļosies izmaksās. Komerciāli tas nozīmē, ka daļa kravu vairs nebūs pieejama legālajiem jūras pārvadājumiem, jo to pārvadāšanu

▶▶▶ 30. lpp.

▶▶▶ 29. lpp.

pārņems neatbilstošas, lētākas kompānijas, kam pieejami ēnu flotes pakalpojumi. Nihilistiska attieksme pret kuģošanas normu ievērošanu notiek laikā, kad kuģošanas nozare izvirzījusi mērķi īstenot pāreju uz zaļo kuģošanu un daudzi kuģu īpašnieki veic milzīgus ieguldījumus jaunajās tehnoloģijās. Taču, lai šis process būtu veiksmīgs, visiem iesaistītajiem ir jāapņemas ievērot kopīgus noteikumus, pretējā gadījumā daži var turpināt izmantot degvielu, kas ir daudz lētāka, bet kaitē videi. IMO uzdevums ir noteikt cenu mehānismu, bet, ja visi neievēro IMO pieņemtos lēmumus, tad izveidojas divi dažādi spēles laukumi.”

“The Atlantic Council” ziņojuma secinājumā Elizabete Brava norāda: “Atbilstība globālajiem jūrniecības noteikumiem nekad nav bijusi ideāla, taču noteikumu pārkāpumu skaits strauji pieaug. Pārkāpēju vidū ir dažādas valstis un pilnvarotās personas, un noteikumi, kurus viņi pārkāpj, aptver plašu diapazonu. Šodien vainīgo vidū ir divas no pasaules nozīmīgākajām valstīm – Krievija un Ķīna. Tās pārkāpj jūrniecības noteikumus šķietami divu iemeslu dēļ – ekonomisku priekšrocību dēļ un lai pazīnotu par savu pretestību globālajai jūrniecības kārtībai, kāda tā ir veidota paaudžu gaitā, īpaši kopš Otrā pasaules kara. Tā kā Krievija un Ķīna uzskata šo kārtību par Rietumu vadītu konstrukciju, šķiet, ka tās ir apņēmušas to sagraut. Ķīna jau paziņojusi, ka atbalsta UNCLOS atcelšanu un tās aizstāšanu ar jaunu okeānu konstitūciju.

Šī realitāte rada milzīgus izaicinājumus jūras brīvībai. Ja Rietumu kuģniecības nozare nevar pajauties uz netraucētu kuģošanu, ja kuģošanas drošības prasībām atbilstoši kuģiem ir risks sadurties ar ēnu flotes kuģiem, ja notiek uzbrukumi ģeopolitisku iemeslu dēļ, tad kuģošanas līnijas, kuģošanas kompānijas un apdrošinātāji vairs nevarēs vai nevēlēsies iesaistīties šajā biznesā. Tas pats attiecas uz jūras infrastruktūras īpašniekiem un operatoriem. Jūras brīvība ir pakļauta milzīgam riskam, kad brīvība būs piemērojama tikai daļai pasaules okeānu.”■

Pēc “The Atlantic Council” materiāliem sagatavoja Anita Freiberga

Kuģošanas nozare nobažījiesies par ASV virzīto politiku

2025. gada 10. martā Starptautiskā kuģniecības palāta (ICS) rīkoja attālinātu semināru, lai apspriestu Amerikas Savienoto Valstu ierosinātos tiesiskās aizsardzības līdzekļus saistībā ar Ķīnas jūras loģistikas politiku un kuģu būves praksi. Seminārā galvenā uzmanība tika pievērsta šo iniciatīvu potenciālajai ietekmei uz globālo kuģniecību, jūrniecības nozari un ASV tirdzniecību.

Semināru vadīja ICS ģenerālsekretārs Gajs Platens un tajā piedalījās Pasaules kuģniecības padomes (WSC) prezidents Džo Krameks, ICS kuģniecības politikas vadītāja Reičela Noronha, BIMCO ģenerālsekretāra vietnieks Larss Roberts Pedersens un INTERTANKO rīkotājdirektors Tims Vilkinss.

Diskusijās tika apskatītas vairākas problēmas, jo īpaši saistībā ar Ķīnas kuģiem un Ķīnā būvētiem kuģiem, kuriem ASV ostās būtu jāmaksā augsta pakalpojumu maksa – līdz vienam miljonam ASV dolāru par kuģi Ķīnas kuģiem un līdz 1,5 miljoniem ASV dolāru Ķīnā būvētajiem. Joprojām nav skaidrs, kā šo maksu varētu aprēķināt, kas būtu atbildīgs par maksājumiem un kā tiks definētas kuģu flotes. Bez konkrētām atbildēm uz šiem jautājumiem kuģniecības kompānijām nav skaidrības par turpmāko darbību un iespējamām saistībām. Administratīviem apgrūtinājumiem, kas būs saistīti ar jaunās politikas īstenošanu, kļāt varētu nākt arī būtiska ekonomiskā ietekme. Nozares eksperti brīdināja, ka var dubultoties kravu pārvadājumu likmes, kā arī samazināties pašas ASV eksports un kristies konkurētspēja, piemēram, naftai, gāzei, sojai un graudiem, jo ASV ierosinātās maksas nenovēršami palielinās pārvadājumu izmaksas, kas būtiski ietekmētu jēlnaftas un ķīmisko vielu eksportu. Eksperti uzskata, ka šīs papildu izmaksas, visticamāk, tiks pārnestas uz ASV patērētājiem un uzņēmumiem, radot bažas par inflāciju un iespējamiem piegādes ķēžu traucējumiem.



Gajs Platens.

Vēl divas būtiskas problēmas, kas tika apskatītas diskusijas laikā, bija ostu pārslodzes risks un globālās tirdzniecības modeļu maiņa. Lai izvairītos no izmaksu pieauguma, operatori varētu samazināt ASV ostu apmeklējumus, satiksmi koncentrēt lielākajās ostās, kā rezultātā mazākās ostas saskarsies ar uzņēmējdarbības sašaurināšanos. Šādi loģistikas traucējumi varētu atkārtot Covid-19 pandēmijas laikā pieredzētās kuģniecības problēmas, izgaismojot vājās vietas un vēl vairāk noslogojot globālās piegādes ķēdes. Turklāt, pieaugot tirdzniecības izmaksām ar ASV, uzņēmumi var novirzīt tirdzniecību uz citiem reģioniem, galu galā vājinot pašas ASV tirdzniecību.

ICS un citas lielākās kuģniecības organizācijas gatavo oficiālus iesniegumus ASV valdībai, izklāstot ierosināto pasākumu ekonomiskās, biznesa un loģistikas sekas, taču situāciju vēl vairāk varētu sarežģīt tas, ka rīkojums no ASV valdības puses varētu nākt ātrāk, nekā kuģošanas nozare uz to būs reaģējusi. Analītiķi uzskata, ka iespējamās regulējuma izmaiņas ne tikai ietekmēs kuģniecību, bet arī radīs tālejošas sekas attiecībā uz globālo tirdzniecību, ekonomisko stabilitāti un ASV eksporta ilgtermiņa konkurētspēju.■

Ir apdraudēta kuģošanas drošība

Publikācijas, analītiskie materiāli un aptauju rezultāti liek izdarīt secinājumu, ka globālā jūrniecības kārtība un disciplīna, kas izveidota pēdējo sešdesmit gadu laikā, ir ievērojami pasliktinājusies. Par to trauksmi ceļ arī starptautiskie jūras apdrošinātāji. Ja līdz šim starptautiskā jūras tirdzniecība varēja saprotami un droši funkcionēt, jo pasaules valstis ievēroja izveidoto sistēmu, noteikumus un IMO tiesību aktus, tad tagad šajā sistēmā parādās plaisas, tāpēc tiek uzdots loģisks jautājums: cik lielā mērā turpmāk tiks deformētas esošās normas?



KAPTEINA KOMENTĀRS

– Vai, jūsprāt, situācija ir pasliktinājusies un apdraudēta kuģošanas drošība, jo tiek ignorētas kuģošanas biznesam starptautiski noteiktās prasības?

Kapteinis Jānis Kazaks: – Man nācās aiziet no darba jūrā, jo mēģināju darba devēja kompānijai norādīt, ka netiek ievēroti daudzi noteikumi, ko uz kuģa vajadzētu ievērot. Ir prasības kapteinim, kas tiek paustas nevis redzamā veidā, piemēram, caur e-pastu, bet gan slēpti, lai kapteinis dara lietas, kas nav likumīgas. Ja tu šīs prasības neievēro, tad tev nav darba. Tā nu esmu palicis bez darba, jo atteicos darīt jebko, kas saistīts ar noziedzīgu rīcību.

– Lūdzu, miniet piemēru.

– Piemēram, kaut vai slēpts galvenā dzinēja remonts ASV ostā, kur par šādu darbību var dabūt kā minimums desmit gadu ilgu cietumsodu. Tas ir pārkāpums arī no drošības viedokļa, jo kuģim vienmēr ir jābūt gatavībā no ostas iziet jūrā. Daudzi pārkāpumi ir saistīti ar naftas tankkuģu un ķīmisko tankkuģu tanku mazgāšanu, kad netiek ievērotas drošības prasības attiecībā pret cilvēkiem, kuri vienkārti tiek dzīti tankos. Ja kāds būs pagalam, nav liela nelaime, viņa vietā nāks cits. Šāda attieksme pret darbiniekiem ir ļoti raksturīga Āzijas un Indijas virsniekiem, un pilnīgi godīgi varu teikt, ka tā jau kļūst par sērgu, kas drīz vien, ja no Eiropas puses kāds nesāks rīkoties, būs nekontrolējama. Varu minēt vēl piemēru: par to, ka atteicos darīt lietas, ko kapteinis nedrīkst darīt, mani bez paskaidrojumiem atlaida no darba. Kad Latvijas kruinga



Kapteinis Jānis Kazaks.

kompānija lūdza Amsterdamā bāzēto kuģošanas kompāniju paskaidrot, kāpēc no darba atbrīvots kapteinis Jānis, tika saņemta atbilde: bez paskaidrojumiem, mēs nepaskaidrosim. Un tas tāpēc, ka viņi nevar norādīt, ka atlaida par to, ka esmu atteicies pildīt nelikumīgas prasības.

– Tas nozīmē, ka tā ir Eiropas kompānija?

– Tā ir situēta kompānija Amsterdamā, kas strādā zem dažādiem karogiem, pārsvarā Libērijas un Maldīvu salu, bet kuģis, uz kura strādāju, gāja zem Luksemburgas karoga.

– Ko esat nolēmis darīt, iesniegt sūdzību?

– Ļoti nopietni par to domāju, tiešām vajadzētu celt augšā visas nelikumības, jo nekas nemainīsies, ja neviens neko nedarīs. Dzenoties pēc lielās kapeikas, neviens vairs nedomā par to, ko jūs man sākumā jautājāt, – par drošību. Nevar savienot drošību un dziļšanos pēc naudas, tās ir divas dažādas lietas.

Tikko Ziemeļjūrā notika sadursme, kad uz enkura stāvošam kuģim uzskrēja otrs kuģis, rezultātā viens cilvēks gāja bojā, kuģis liesmās un krava zaudēta, vēl iespējams arī dabas piesārņojums. Bet kā tas vispār

varēja notikt? Ko dara tiltiņš, ko dara kapteinis, ja kuģis ar sešpadsmit mezglu lielu ātrumu var ietriekties stāvošā kuģī? Un tas ir tikai viens no daudziem incidentiem. Man ir trīsdesmit gadu jūras pieredze, desmit gadus esmu kapteinis uz mazākiem līdz vislielākajiem kuģiem, tāpēc no savas pieredzes varu teikt: ja tā turpināsies, tad pienāks brīdis, kad neviens apdrošinātājs vairs nespēs tikt galā ar sekām. Apdrošinātāji ir tie, kas būs spiesti to visu apstādināt, pasakot, ka viņi vairs neapdrošinās, jo vairs nespēj to darīt. Tad beidzot kuģošanas kompānijas sāks domāt, ko darīt lietas labā, kurums ir tie Eiropas jūrnieki, stingrie kapteiņi, laikam jāmeklē izeja un jāaicina viņi atpakaļ darbā.

Ja uz kuģa kapteiņa pakļautībā ir profesionālu jūrnieku komanda, īsti jūras vilki, tad uz šī kuģa var strādāt. Negribu teikt jaunus vārdus, bet, ja uz kuģa kapteiņa pakļautībā ir divdesmit apkalpes locekļi, piemēram, no Filipīnām vai Indijas, kuri skraida pa kuģi uz visām pusēm, nesaprazdami, kur viņi ir un kāpēc te atrodas, tad, protams, ir sagaidāmas nepatīkšanas. Kā savā laikā nācās dzirdēt no kāda vecākā mehāniķa, un to jūs, lūdzu, noteikti uzrakstiet: "Man ir tāda sajūta, ka tur, tajā saulainajā zemē, kāds būtu piegājis pie palmas, stipri to sakratījis, un tie, kas nodabūti no palmas, ir atvesti uz kuģi."

Ja kapteinis redz tik nekvalitatīvu apkalpi un saka – es ar viņiem nestrādāšu, tad viņam pazīpo: tādā gadījumā jūs brauksiet mājās.

Atvainojiet, bet mēs esam bezspēcīgi šādos gadījumos. Varbūt tie būs apdrošinātāji, kas varēs situāciju mainīt. ■

Anita Freiberga

Kad likumus apiet ar likumu

Reaģējot uz Rietumu ieviestajām sankcijām, Krievija savas naftas transportēšanai izveidojusi ēnu floti. "Global Insight" ir pētījusi taktiku, ko izmanto kuģi, lai izvairītos no atklāšanas. Piemēram, tankkuģis pārraida savu pozīciju Melnajā jūrā, norādot, ka atrodas netālu no Bulgārijas un Rumānijas krastiem, taču satelītattēlā redzams, ka kuģa tur nav, jo patiesībā tas atrodas simtiem jūdžu attālumā – netālu no Krievijas Tamaņas ostas.

Šis kuģis ir tikai viens no daudziem, kuri pēdējos gados ir identificēti kā tādi, kas raida nepatiesus pozīcijas signālus, lai slēptu savu kustību. Lai gan motīvi bieži ir neskaidri, globālajā ēnu tirdzniecībā iesaistītie kuģi izmanto atrašanās vietas viltošanu, lai izvairītos no varas iestāžu vai apdrošināšanas pakalpojumu sniedzēju pārbaudēm. Kijivas Ekonomikas augstskola lēš, ka kopš Krievijas pilna mēroga iebrukuma Ukrainā 2022. gadā Maskava ir iztērējusi vairāk nekā 10 miljardus dolāru, lai izveidotu ēnu floti un apietu ES, Apvienotās Karalistes un ASV noteiktos ierobežojumus Krievijas jēlnaftai un citiem saistītiem produktiem.



UZZIŅAI

BIMCO un ICS ziņojumā norādīts, ka pašlaik uz vairāk nekā 74 000 tirdzniecības flotes kuģu strādā 1,89 miljoni jūrnieku, no kuriem 198 123 (10,5%) ir krievi – 71 652 vīrsnieceki un 126 471 reitings.

Datu analītiķis Bjorns Bergmans, kurš bezpeļņas organizācijās "SkyTruth" un "Global Fishing Watch" strādā pie projekta, lai visā pasaulē izsekotu tankkuģu viltus signālus par atrašanās vietu: "Viena lieta, ko mēs parasti viltotajos datos pamanām, ir atkārtoti ģeometriski raksti kuģa trasē, tāpēc ir diezgan skaidrs, ka ziņa ir viltota, jo šie modeļi nerāda reālu kuģa kustību."

Krievija ir meklējusi jaunus tirgus un izveidojusi ēnu floti, lai apietu ierobežojumus. Šajā flotē pieaug novecojušu tankkuģu skaits, kuri nav apdrošināti. Slikti uzturēti ekspluatēti, minimāli ievērojot starptautiskos noteikumus, kuģi rada nopietnus vides un drošības riskus, tostarp iespējamās lielas naftas noplūdes.

Krievija šo floti pamatā veidojusi, nododot kuģus no valsts pārvaldītāja jaunām pārvaldības kompānijām ārvalstīs un iegādājoties lietotus tankkuģus no pārdevējiem. Analītiķi izsaka minējumu, ka ēnu flotes pieaugums liek šaubīties, vai naftas cenu griestu noteikšana bija efektīvs politisks lēmums, jo cenu griestu politika pati par sevi radījusi sadalījumu starp operatoriem, kuri ievēro noteikumus, un šo paralēlo infrastruktūru. Datu analīze liecina, ka 70% Krievijas jūras eksporta tiek pārvadāti ar ēnu floti, un 2024. gada deviņos mēnešos Krievija no naftas pārdošanas papildus nopelnīja astoņus miljardus ASV dolāru.

"Viens no izaicinājumiem saistībā ar ēnu floti ir tas, ka īpašumtiesības ir ļoti necaurspīdīgas," uzskata "Royal United Services Institute" jūras sankciju darba grupas vadītājs Gonsalo Saizs Erauskins. "Otra problēma ir kuģu karoga maiņa. Ja kāds ēnu kuģis tiek identificēts, kuģojot zem kāda karoga, tas, lai maskētu savas darbības, vienkārši tiek pārrēģistrēts cita karoga jurisdikcijā."

Starptautiskā sadarbība cīņā ar spoku floti

Eiropas Savienības, G7 valstu un Apvienotās Karalistes varas iestādes, pastiprinot starptautisko sadarbību, ir īstenojušas dažādas pasākumus, lai apkarotu Krievijas ēnu kuģu darbību, nosakot sankcijas šiem kuģiem, tomēr stingrs sankciju ievērošanas mehānisms reāli netiek īstenots, jo valdības nevēršas pret uzņēmumiem un personām, kas atrodas aiz ēnu flotes. Tā, piemēram, Apvienotās Karalistes Valsts kase "Global Insight" ziņoja, ka 2024. gada augustā tā sāka izmeklēšanu par 52 ar naftas cenu griestu pārkāpumiem saistītiem gadījumiem, par

kuriem aizdomās tiek turēti ar AK saistīti uzņēmumi. Lai gan 15 lietas bija pierādītas un pabeigtas, AK Valsts kase vēl nebija saukusi pie atbildības nevienu uzņēmumu vai privātpersonu. Eksperti uzskata, ka, ņemot vērā ziņojumu par ēnu flotes radītajām briesmām pieaugošo skaitu un stingrās ziņošanas prasības uzņēmumiem un bankām, sāktu izmeklēšanu skaits šķiet mazs.

Jūras apdrošinātāji pilda sargsuņa pienākumus

Kopš Apvienotā Karaliste, reaģējot uz Krievijas iebrukumu Ukrainā, noteikusi sankcijas Krievijas enerģētikas sektoram, tā ir cieši sadarbojusies ar jūras apdrošināšanas nozari. Lielbritānijas apdrošinātāji dominē starptautiskās kuģniecības nozarē un apdrošina aptuveni 90% pasaules tirdzniecības flotes kuģu. Naftas noplūdes apdrošināšana, kas pazīstama arī kā aizsardzības un atlīdzības apdrošināšana, ir obligāta saskaņā ar starptautiskajām jūras tiesībām, un bez tās kuģi nevar atjaunot ikgadējo karoga reģistrāciju vai veikt parastās darbības. Saskaņā ar AK sankciju noteikumiem AK apdrošinātāji nevar apdrošināt nevienu kuģi, kas pārvadā Krievijas jēlnaftu, kuras cena pārsniedz 60 ASV dolāru par barelu. Kā atzīst AK Valsts kontroles amatpersonas, AK apdrošināšanas nozare pieliek neticamas pūles, lai panāktu sankciju ievērošanu, bet esošā situācija diemžēl liecina, ka apdrošinātāji pašlaik ir vienīgie, kuri tiešām cenšas ierobežot Krievijas ēnu flotes darbību un kontrolēt Krievijai noteiktos naftas cenas ierobežojumus.

Tomēr jāņem vērā, ka Krievija meklē pretpasākumus Rietumu noteiktajām sankcijām. Tā pāriet uz cita veida apdrošināšanu, strādā bez apdrošināšanas vai arī izvēlas citu

risinājumu, kas ir ārpus publiski zināmās informācijas.

Apdrošinātāji par to ir satraukti, jo gadījumā, ja neapdrošināts kuģis izraisa avāriju vai nodara kaitējumu videi, risks ir milzīgi liels, jo likumīgas apdrošināšanas trūkums sadursmes gadījumā apdrošinātājiem rada nopietnas problēmas. Jūras apdrošināšanas kompānijas "NorthStandard" ārējo sakaru nodaļas vadītājs Maiks Solthausss pauž viedokli, ka ēnu kuģa un Rietumu kuģa sadursme apgrūtinātu izmaksu atgūšanu. "Tas ir risks, jo parasti būs zināma atbildības sadale tāpat kā autoavārijās, bet, ja otram kuģim nav apdrošināšanas, tad ir diezgan grūti no tā atgūt zaudējumus," saka Solthausss. "Viena no lielākajām problēmām papildus sankciju apiešanai saistībā ar Krievijas ēnu floti ir tāda, ka tā radījusi mazāk regulētu vidi, kas, iespējams, iedragās kuģošanas drošību,

UZZIŅAI

Saglabājoties pieprasījumam pēc Krievijas naftas par pievilcīgām cenām, Ķīna, Indija un Turcija tagad nodrošina aptuveni 90% no Krievijas jēlnaftas eksporta. Tiek lēsts, ka ēnu flotē tagad ir aptuveni 1600 tankkuģu, un tas ir vairāk nekā 20% no pasaules naftas tankkuģu flotes.

ko globālā kuģniecības nozare ir stiprinājusi pēdējo 30 gadu laikā. Tā ir jārisina attiecībā uz kuģiem, kas rada risku drošībai."

Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencija piešķir visiem kuģiem tiesības brīvi kuģot pa teritoriālajām jūrām (pirmās divpadsmit jūras jūdzes no attiecīgās valsts krasta). Valsts ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā (200 jūras jūdzes aiz teritoriālajiem ūdeņiem) arī

ir ierobežotas juridiskās pilnvaras kontrolēt vai ierobežot ēnu kuģu darbības, tāpēc starptautiskie noteikumi apgrūtinā piekrastes valstīm aizliegt ēnu kuģiem iebraukt savos ūdeņos.

Piekrastes valstis savos teritoriālajos ūdeņos Somu līcī, Dānijas šaurumos un Lamanšā ir veikušas kuģu apdrošināšanas pilnvaru pārbaudes. Lai gan daudziem kuģiem nav obligāts pienākums uzrādīt apdrošināšanas dokumentu, kuģi, kas ignorē pieprasījumu vai pārbaudi, var tikt iekļauti sankciju sarakstā. Bet tad šo kuģu vietu ir gatavi ieņemt citi, tāpat daudzas piekrastes valstis nevēlas aizturēt ēnu kuģus, baidoties no Krievijas atribības.

Arī IMO ir centusies ieviest noteikumus, lai ierobežotu un uzlabotu darbības procedūras, tomēr šo procedūru izpilde pagaidām ir apšaubāma.■

Sagatavoja Anita Freiberga

Ukrainas Jūras spēki stāv Melnās jūras un Eiropas sardzē

NBS Jūras spēki un fonds "Uzņēmēji mieram" no AS "Liepājas autobusu parks" saņēma autobusu, kas Ukrainas Jūras spēkiem būs ziedojums no Latvijas, Latvijas Jūras spēkiem un Liepājas. "Pirms gada sadarbībā ar fondu "Uzņēmēji mieram", Liepāju un fondu "Namejs" sākām ziedojumu kampaņu, ar kuras palīdzību sniedzam nepieciešamo palīdzību Ukrainas Jūras spēkiem, kā arī organizējam divas nometnes Ukrainas Jūras spēku karavīru bērniem Liepājā 2024. gada vasarā. Turpinot atbalstīt mūsu kolēģus Ukrainā, arī šogad Liepājā organizēsim divas nometnes karavīru bērniem, kurām aicinām ziedot. Reizē turpinājam vaicāt Ukrainas Jūras spēkiem, kas viņiem nepieciešams un ko varam sagādāt. Vajadzību ir daudz, un viena no tām – autobuss, ar ko Ukrainas Jūras spēki plāno pārvadāt savus karavīrus un civiliedzīvotājus. Protams, mēs kā Liepājā bāzēta Nacionālo bruņoto spēku struktūra uzrunājam liepājniekus, un sadarbībā ar Liepājas autobusu parku mums izdevās īsā laikā šo



ziedojumu noorganizēt," pastāstīja NBS Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Māris Polencs.

"Autobuss ilgus gadus droši un rūpīgi gādājis par cilvēku pārvietošanos un turpinās darīt tur, kur šobrīd ir daudz svarīgāks un vajadzīgāks, un es zinu, ka arī aizvedīs ukraiņus līdz uzvarai," sacīja Liepājas autobusu

parka valdes priekšsēdētājs Gun-tis Mincis.

"Mēs, jūrnieki, esam mānīcīgi un pieturamies pie tradīcijām. Līdzīgi kā jebkuram kuģim dodam sieviešu dzimtes vārdu, tāds būs arī autobuss. Vārds būs Mare, kas latīniski nozīmē *jūra*. To var interpretēt arī latviski – Māra, jūra, daba. Lai autobuss godam kalpo Ukrainai un nes brīvību," novēlēja admirālis.

Autobusu Ukrainas Jūras spēkiem nogādās fonds "Uzņēmēji mieram". Fonda direktore Laura Skrodele pastāstīja, ka autobuss palīdzēs ātri pārvest karavīrus no vienas vietas uz citu, tas būs pamatīgs loģistikas atbalsts. "Man gribētos novēlēt, lai šādi autobusi drīzāk vestu cilvēkus uz Dziesmu svētkiem, tomēr mums jāsaprot, ka cīņa par brīvību un neatkarību ir daudz, daudz svarīgāka," teica Laura Skrodele.

Diemžēl karš joprojām turpinās, un arī Ukrainas Jūras spēki joprojām cīnās par Melnās jūras, Ukrainas un Eiropas brīvību.

▶▶▶ 34. lpp.

▶▶▶ 33. lpp.

Todien, kad uz Ukrainas Jūras spēku Krasta apsardzes kuteru viesojās "The Guardian" žurnālists Lūks Hārdings, kurš jau kopš 2007. gada starptautiskajā presē raksta par notikumiem Ukrainā, Ukrainas kara jūrnīki pildīja savus dienesta pienākumus. "Kapteiņa Oleksandra vadītais Jūras spēku Krasta apsardzes kuteris rēca un rāvās cauri vilņiem. Aiz muguras palika Odesas osta, bet priekšā – 180 kilometru (112 jūdžu) attālumā aiz pelēkā ūdens plašuma bija okupētā Krima. "Mēs esam šeit, lai atturētu krievus no Melnās jūras ieņemšanas," sacīja Oleksandrs, kad viņa kuteris ar 30 mežgliem traucās pa vilņiem." Tā savā dokumentālajā reportāžā no notikumu vietas raksta žurnālists Lūks Hārdings.

"Galvenie uzdevumi ir pretdarbības stiprināšana un pretsabotāžas aizsardzības uzlabošana. Ienaidnieks atkārtoti mēģināja iekļūt mūsu teritoriālajos ūdeņos, bet, pateicoties koordinētajam militāro jūrnieku darbam, mēģinājumi bija veltīgi. Ir svarīgi turpināt laikus identificēt un neitralizēt draudus. Mūsu karakuģu apkalpes ir iesaistītas arī gaisa uzbrukumu atvairīšanā, jo īpaši kamikadzes dronu, ar kuriem ienaidnieks terorizē civiliedzīvotājus," Ukrainas ziņu dienestam sacīja viceadmirālis Oleksijs Nejižpapa.

Ukrainas Bruņoto spēku Jūras kara flotes preses dienests raksta, ka Jūras spēku komandieris kopā ar kuģu komandieriem regulāri apspriež galvenos jautājumus – kā ātri reaģēt uz iespējamajiem draudiem un uzturēt augstu kaujas gatavību. Jūras spēku komandieris apbalvoja karavīrus, kuri parādīja profesionalitāti, pildot savus pienākumus, un pateicās katram jūrniekam par varonīgo kalpošanu un centību.

"Nepārtraukta apmācības uzlabošana ļauj militārajiem jūrniekiem ātri pielāgoties jauniem izaicinājumiem. Komunikācijas laikā mēs identificējām vairākas vajadzības pēc papildu resursiem un uzlabotas loģistikas," situāciju flotē komentēja Nejižpapa.

"2014. gadā Ukraina zaudēja trīs ceturtdaļas no saviem jau tā pieticīgajiem jūras spēkiem, kad Vladimirs Putins sagrāba Krimas pussalu. 2022. gadā Krievija nogremdēja

lielāko daļu no tā, kas no Ukrainas flotes bija palicis pāri. Turpretī Krievijas flote šķita neuzvarama. Tai bija varens flagmanis "Moskva", divas modernas fregates, vairāki mazāki karakuģi, vairāki raķešu kuteri un apgādes kuģi, kā arī četras zemūdenes, kas pārvadāja "Kalibr" raķetes.

"Moskva" kļuva par bēdīgi slavenu leģendu, kad to nogremdēja ukraiņu raidītā Neptūna krūza raķete. Es stāvēju uz "Moskva" klāja 2012. gadā, bet pēc desmit gadiem mēs to nogremdējām. Tas bija pirmais Krievijas flagmanis, kas tika zaudēts kopš 1905. gada," laikrakstā "Ukrainskaja Pravda" stāsta Ukrainas



Viceadmirālis Oleksijs Nejižpapa.

Jūras spēku komandieris viceadmirālis Oleksijs Nejižpapa.

Pēc tam Kijiva ar pašdarinātām sprāgstvielām nosūtīja uz turieni, kur bija devusies "Moskva", vēl vismaz piecus citus krievu kuģus.

"Moskva" nogremdēšana zināmā mērā bija uzvara. 2022. gada aprīlī mēs pārvērtām Melnās jūras ziemeļrietumu daļu, kas ir gandrīz 25 tūkstoši kvadrātkilometru, pelēkajā zonā. Tagad Krievijas kuģi nevar iebraukt šajā teritorijā, jo ir risks, ka mūsu piekrastes raķešu spēki tos nogremdēs. Protams, arī mēs paši nevaram justies droši šajā zonā, jo ienaidniekam joprojām ir gaisa pārkums un arī piekrastes raķešu spēki. Tā ir liela pelēkā zona, ko neviens nevar pilnībā kontrolēt, bet tomēr tur nav un nebūs Krievijas Melnās jūras flotes kuģi. Tas ir pirmais nopietnais posms jūras atbrīvošanā no

krievu iebrucējiem," "The Guardian" žurnālistam Lūkam Hārdingam saka Krasta apsardzes kuteru komandieris Oleksandrs, kad viņa vadītais kuteris joprojām traucas pa Melnās jūras vilņiem. "2023. un 2024. gadā Krievija savu Melnās jūras floti no bāzes Sevastopoles ostā Krimas pussalā pārvietoja uz Novorosijskas ostu. Krievijas flotes aiziešana jāva atsākt komerciālo kuģošanu no trim ostām – Odesas, Čornomorskas un Pivdenijas (agrāk Južnija), bet Ukrainas Jūras spēku patruļkuģi Melnajā jūrā ir Ukrainas pirmā aizsardzības līnija pret dronu bariem, ko Krievija raida no okupētās Krimas. Ikreiz, kad atskan gaisa trauksmes sirēna, mūsu patruļkuģis iet pa vilņiem un mēģina notriekt ienaidnieka dronus, kas ierodas baros. Parasti ir kādi 20, un mums izdodas iznīcināt apmēram pusi. Trāpam vienam un uzreiz izšauj nākamo. Nav laika svinībām."

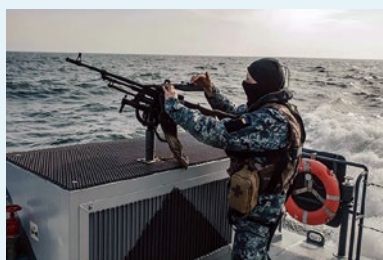
Ukrainas Jūras spēku komandieris Oleksijs Nejižpapa uzsver, ka ārvalstu partneri ļoti palīdzējuši atjaunot Ukrainas floti. "Tagad flotē ir 90 kuģi un kuteri. Igaunija ziedoja patruļkuteri, Zviedrija un Somija ir nodrošinājušas kaujas kuterus. Apvienotā Karaliste ziedoja divus bijušos Karaliskās Jūras kara flotes mīnu medniekus, kuri pašlaik pietauvoti Portsmutā, jo saskaņā ar Montrē konvenciju tie Melnajā jūrā varēs ienākt tikai tad, kad karš būs beidzies. Vēl Kijiva Stambulā jau uzbūvējusi jaunu korveti, un viena vēl ir ceļā."

Oleksijs Nejižpapa saka, ka Ukraina ir atbrīvojusi Melnās jūras ziemeļrietumus. "Krievijas flote aizbēga, jo tā vairs nejutās droši, un Ukrainai bija arī "uguns kontrole" pār kaimiņos esošo Azovas jūru. Jūras spēku stratēģiskais mērķis ir nodrošināt noslogotā graudu koridora drošību, ko starptautiskie tirdzniecības kuģi izmanto, lai nogādātu preces uz ārvalstu ostām. 2024. gadā eksports ir gandrīz atgriezies 2022. gada līmenī – pārvadāti 90 miljoni tonnu. Tas nāk par labu ekonomikai un ir viens no panākumiem Ukrainas karā pret Krieviju. Koridors strādā visu laiku. Esam iznīcinājuši 100 peldošās minas, kas bija liela operācija. Mūsu uzdevums ir garantēt drošu pārvietošanos. Bet Krimas tilts ir loģistikas ķēdes elements, kas strādā agresora labā, un tas ir jāneitralizē. Pār to tiek



vestas piegādes, lai gan ne tik lielos apjomos, bet tas tomēr ir elements okupācijas karaspēka apgādes ķēdē. Tas ir militārs mērķis un tāds arī paliek,” ir pārliecināts Ukrainas Jūras spēku komandieris Oleksijs Nejižpapa. “Ienaidnieka galvenais mērķis paliek nemainīgs – atņemt Ukrainai piekļuvi jūrai. Šai nolūkā Krievija turpina traucēt kuģošanu mūsu ūdeņos. Bezpilota jūras kompleksu izmantošana ir kļuvusi par īstu tehnoloģisku sasniegumu, kas radikāli mainījis jūras kara taktiku. Šīs tehnoloģijas ir pavērušas jaunas iespējas aizsardzībai. Daži no mūsu trikiem un taktikām, kas tika izstrādātas 2022. un 2023. gadā, nedarbosies 2024. gadā, tāpēc ir jāmaina taktika. Arī ienaidnieks to saprot un izmantos dronus jūrā tādā pašā veidā kā uz sauszemes. Ienaidnieks arī mācās, tam ir ļoti spēcīgs rūpnieciskais komplekss, un krieviem vienmēr ir bijusi nauda, ko tērēt ieročiem, tāpēc mēs saskaramies ar ļoti sarežģītiem dronu kariem. Mums ir jāiet šajā virzienā, ir jāattīstās. Kopš

pilna mēroga agresijas kara sākuma raķešu spēkiem un jūras droniem ir bijusi ļoti nozīmīga loma Ukrainas jūras atbrīvošanā, un es piekrītu tam, ka bezpilota tehnoloģijas ir militāro konfliktu nākotne.”



Apkalpes loceklis pārbauda vienu no ieročiem.

Bet kapteiņa Oleksija vadītais Krasta apsardzes kuteris turpina patrulēšanu. Tas ir aprīkots ar trim ložmetējiem. Viens no tiem ir amerikāņu mini lielgabals, kas izšauj sešstūkstos kārtas minūtē, otrs ir “Browning”, bet trešais ir vecais “PKM”, kas 1982. gadā ražots Padomju Savienībā.

Krasta apsardzes kutera jūrnieki žurnālistam atzīstas, ka pēc trīs gadu ilga kara viņi ir fiziski un garīgi izsmelti, tomēr nav gatavi parakstīt tādu miera līgumu, kas paredz Krievijai atdot četrus Ukrainas apgabalus, kas ir viena no daudzām Kremļa prasībām. Viņi saka nē arī Zelenska valdības nomaīnai.

“Krievija jau saņem palīdzību no Ziemeļkorejas un Irānas. Katru dienu viņi iekaro mūsu teritoriju. Mēs cīnāmies un darām visu, kas ir mūsu spēkos,” sacīja kara jūrnieks

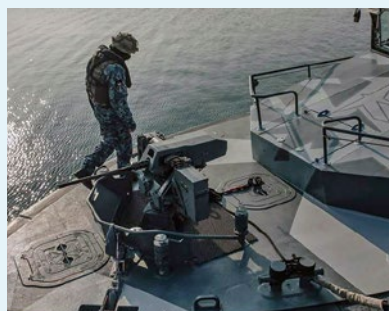
Volodimirs. “Tagad mēs vairs nesaņemam, kas notiek ar politisko situāciju, un politiskos lēmumus mēs nesaņemam.”

“Ja Zelenskis piekāpsies un Ukraina kapitulēs, tas izvērsīsies pilsoņu karā,” pirmajam runātājam piebilst kāds cits no Krasta apsardzes kutera jūrniekiem. “Krievi katru dienu mēģina mūs nogalināt. Viņi met bumbas uz sievietēm un bērniem,” sarunai pievienojas kapteinis Oleksandrs. “Šī ir labā cīņa pret ļauno. Mēs palaujamies uz to, ka pasaule mums palīdzēs. Ja jūs nesaprotat, kas notiek, nāciet šurp, mēs jūs aizvedīsim ekskursijā.”

“Civilajai kuģniecībai, kas aizpilda budžetu un rada darbavietas reģionā, jābūt drošai: bez mīnām un kaimiņa agresīvas rīcības sekām jūrā. To nav iespējams panākt bez Jūras spēku kuģu līdzdalības.

Jaunu kuģu būvniecības un testēšanas process, apkalpes apmācība aizņem gadus, tāpēc tas ir jādara jau šodien. Pēc kara beigām mums būs nepieciešama spēcīga flote, lai aizsargātu savas intereses jūrā un izpildītu vēl vienu ārkārtīgi svarīgu uzdevumu – padarītu Melno jūru drošu. Mēs vēl vairāk nekā desmit gadus nodarbosimies ar Krievijas “dāvanu” sprādzienbīstamu priekšmetu veidā neitralizāciju, mēs to darīsim, līdz Melnā jūra būs pilnībā droša,” ir pārliecināts Ukrainas Jūras spēku komandieris viceadmirālis Oleksijs Nejižpapa. ■

Publicēšanai sagatavoja Anita Freiberga



Viens no trim ložmetējiem, kas uzstādīts kapteiņa Oleksandra patruļkuģī.

Sliktākais variants būtu zaudēt laiku

2025. gada 3. aprīlī notika Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēde, kurā diskutēja par Ostu pārvaldības reformas virzību, Latvijas lielo ostu attīstības ceļa karti, kā arī Ostu attīstības fonda turpmāko darbību. LOTLP sēdes dalībnieki atzinīgi novērtēja to, ka atjaunots padomes darbs, kas bija atstāts novārtā, jo daudzus gadus sanāksmes pat netika sasauktas. Tagad regulāri kopā sanāk nozares speciālisti, lai spriestu par svarīgiem ostu, tranzīta un loģistikas attīstības jautājumiem.

Satiksmes ministrijas (SM) valsts sekretārs Andulis Židkovs sēdes dalībniekus iepazīstināja ar SM ostu reformas variantu, ministrijas skatījumā piedāvājot kompromisa risinājumu, kas paredz saglabāt Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu pārvaldēm atvasinātas publiskas personas statusu. Jaunais pārvaldības modeļa variants paredz, ka Rīgas un Ventspils ostu valdēs strādās divi valsts virzīti pārstāvji un viens pašvaldības pārstāvis, bet Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas valdē būs pa trim valsts un pašvaldības pārstāvjiem, savukārt biznesa pusi ar konsultantu tiesībām pārstāvēs uzņēmēju padome, tā mazinot politisko ietekmi un nodalot uzraudzības funkcijas no operacionālās vadības funkcijām ostu pārvaldēs.

Lai gan SM uzsver, ka šis ir kompromisa variants, kas panākts pēc ilgstošām diskusijām ar nozares ekspertiem un citiem iesaistītajiem partneriem, tomēr LOTLP sēdē joprojām par SM piedāvāto reformas variantu nebija vienprātības. Jau pirms sēdes Latvijas Stivdorkompāniju asociācija (LSA) Ministru prezidentei Evikai Šiliņai un satiksmes ministram Atim Švīnkam iesniedza savus iebildumus, pievienojot Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras valdes priekšsēdētāja Jāņa Endziņa parakstītu vēstuli, kurā teikts: "Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera neatbalsta līdz



Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē MK.

2035. gadam mainīt Liepājas SEZ pārvaldes sistēmu, izslēdzot no tās uzņēmēju pārstāvjus. Liepājas SEZ ar esošo pārvaldes sistēmu faktiski ir kļuvusi par lielisku paraugu ostu attīstībai. Šādas izmaiņas, turklāt nekonsultējoties ar nozares organizācijām, var negatīvi ietekmēt turpmāko Liepājas ostas izaugsmi. Konsultācijas ar uzņēmējuma tautsaimniecībai svarīgos jautājumos ir nevis apkarojamas, bet veicināmas."

LSA, kas pārstāv vairāk nekā 95% Latvijas lielajās ostās strādājošo uzņēmēju, savā vēstulē norāda: "Ostu reformas mērķis ir uzlabot un depolitizēt ostu pārvaldību, nosacījumus trijās lielajās ostās padarīt pārredzamākus investītoriem, kā arī uzlabot uzņēmējdarbības vidi lielajās ostās. LSA atbalsta ostu reformas nepieciešamību un uzskata, ka tā ir jāpabeidz pēc iespējas ātri, taču steiga nedrīkst atstāt negatīvu ietekmi uz ostā strādājošajiem uzņēmējiem. Ticam, ka ar konstruktīvām, argumentētām un uz rezultātu vērstām diskusijām starp valdību un nozari ir iespējams ātri panākt kopīgu redzējumu par efektīvu ostu pārvaldību,

taču šādu diskusiju pietrūkst. Šā brīža Satiksmes ministrijas piedāvātā redakcija LSA ieskatā pasliktina uzņēmējdarbības vidi Liepājas SEZ, kā arī piedāvā, mūsaprāt, neefektīvus risinājumus turpmākai ostu pārvaldībai Rīgā un Ventspilī."

Ministrijas ieskatā galvenie reformas ieguvumi būs ostu depolitizācija, profesionāla pārvaldība, pašvaldību iesaiste lēmumu pieņemšanā, īpašumu nodalīšana un iespēja īpašniekiem attīstīt industriālos objektus ostu tuvumā, tāpēc Ostu likumā paredzēts iekļaut prasību, ka topošie ostu pārvaldnieki un padomes (valdes) locekļi pēdējo 24 mēnešu laikā līdz pieteikumu iesniegšanas gala termiņa datumam publiskas kandidātu pieteikšanās procedūras ietvaros nevar būt bijuši politiskās partijas vai politisko partiju apvienības vadības amatpersonas, piemēram, valdes loceklis, vadītājs, prezidents, priekšsēdētājs, ģenerālsēkretārs.

Taču šādam uzstādījumam nepiekrīt ostinieki, jo ostu padomju galvenais uzdevums ir nodrošināt ostu attīstību un palielināt ostu ieguldījumu



Satiksmes ministrs Atis Švīnka.

pašvaldības un valsts ekonomikas attīstībā, tātad – pašvaldību un valsts interešu realizācijā, kas ir politisks uzdevums, un to kopā ar uzņēmējiem ir jārealizē pašvaldību virzītiem politiķiem un valsts intereses pārstāvošiem augstākajiem ministriju ierēdņiem. Arī skaitliskais sadalījums, ka Rīgas un Ventspils ostu padomēs būs divi valsts un viens pašvaldības pārstāvis, bet LSEZ trīs valsts un trīs pašvaldību pārstāvji, neguva LOTLP atbalstu, tāpēc tā pieņēma zināšanai Satiksmes ministrijas ziņojumu un izskanējušos viedokļus par ostu reformas gaitu, aicinot turpināt konstruktīvas diskusijas par atsevišķiem vēl neatrisinātiem jautājumiem, lai pēc iespējas ātrāk panāktu nepieciešamo politisko vienošanos un pabeigtu ostu reformu.

Ekonomikas ministrija liek galdā lielo ostu ceļa karti

Ekonomikas ministrija (EM) kā Latvijas lielo ostu attīstības stratēģijas risinājumu ir izstrādājusi Ostu ceļa attīstības karti, kur iekļauti 30 virzieni un 80 konkrētas aktivitātes. Ceļa kartē iekļauti pasākumi, kas saistīti ar kravu un investīciju piesaisti, ostu darbības optimizāciju, “zaļo kursu”, digitalizāciju, militāro mobilitāti un aizsardzības industrijas loģistikas ķēdēm, kā arī integrēts Satiksmes ministrijas rīcības plāns tranzīta un loģistikas pakalpojumu tirgus pārorientācijai. Ņemot vērā izaicinājumus, ar kuriem saskaras Latvijas lielās ostas, to pārvaldes un loģistikas sektors, proti, kravu plūsmu apjomu samazinājums un pastāvošie ierobežojumi sadarbībai ar Krieviju un Baltkrieviju, viens no iespējamajiem pārorientācijas virzieniem var būt tādu kravu apkalpošanas un ražošanas projektu attīstīšana, kuriem ir būtisks ūdenstransporta tuvums, piemēram, nodrošinot liелgabarīta objektu apkalpošanu, kuras to izmēra dēļ nav iespējams pārvietot pa autoceļiem vai dzelzceļu. Projektu attīstība veicinātu starptautisko investoru piesaisti un sniegtu būtisku ietekmi uz kopējo Latvijas ekonomiku un tautsaimniecību. Šādu projektu īstenošanai Latvijas ostām ir būtiska priekšrocība salīdzinājumā citām Baltijas jūras reģiona ostām – ostu teritorijā vai to tuvumā esošās pašlaik neizmantotās platības, kuras ir iespējams pielāgot jaunu projektu attīstīšanai.



Anita Rozenberga un Jānis Krastiņš.



Uldis Sesks (no labās), Viktors Valainis un Armands Krauze.

Ceļa kartes izstrādes gaitā EM organizēja viedokļu apkopošanu un diskusijā iesaistīja Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldi, Rīgas brīvostas pārvaldi, Ventspils brīvostas pārvaldi, kā arī citus partnerus – Latvijas Stivdorkompāniju asociāciju, SIA “LVR Flote”, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameru, Latvijas Darba devēju konfederāciju, Ārvalstu investoru padomi, tāpat arī Latvijas eksportētāju asociāciju “The Red Jackets” un citas puses, tostarp Satiksmes ministriju kā vadošo valsts pārvaldes iestādi transporta politikas jomā, kuras funkcijās ietilpst ostu pārvaldības un attīstības nozares politikas izstrāde. Ceļa karte konspektīvi izvirza nepieciešamos pasākumus un rīcības, kas noteiktas, balstoties uz ceļa kartē izvirzīto mērķi, galvenajiem uzdevumiem mērķa sasniegšanai, kā arī identificētajiem rīcības virzieniem. “Konkrētiem ceļa kartē izvirzītajiem pasākumiem un rīcībām, kas īstenojamas no 2025. līdz 2027. gadam un turpmākos gados, noteikts sasniedzamais rezultāts jeb snieguma rādītājs, atbildīgā un līdzatbildīgā institūcija, izpildes termiņš un potenciālais finansējuma avots,” uzsvēra ekonomikas ministrs Viktors Valainis. “Plānu iecerēts īstenot trīs gadu laikā, tāpēc par katru no konkrētajām aktivitātēm ir atbildīga

persona ar vārdu un uzvārdu. Kravu apjoma pieaugums par 12 miljoniem tonnu trīs gadu laikā ir izdarāms, veicot pareizas investīcijas, sastrukturizējot politiku, tāpēc svarīgi, lai ministrijas, ostu pārvaldes, uzņēmēji mērķtiecīgi virzītos uz jauniem tirgiem, piedevām darītu to koordinēti.”

Ceļa karte ir operacionāla līmeņa LOTLP dokuments, kas atbilst citos spēkā esošos politikas plānošanas dokumentos noteiktajiem politikas mērķiem un prioritātēm, īpaši Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.–2027. gadam un Nacionālās industriālās politikas pamatnostādņēs 2021.–2027. gadam noteiktajam. Ceļa kartē izvirzīto pasākumu un rīcību izpildes sniegums un nepieciešamības gadījumā pasākumu un rīcību pārskatīšana ne retāk kā reizi gadā tiek izskatīta LOTLP.

Padome nodeva ceļa karti Satiksmes ministrijai tālākai izvērtēšanai, lai kopā ar Ekonomikas ministriju, Finanšu ministriju, ostu pārvaldēm un citām iesaistītajām pusēm pilnveidotu Ekonomikas ministrijas iesniegto priekšlikumu, tostarp izvērtētu plānu realizācijai nepieciešamā finansējuma piesaistes iespējas un sagatavotu ceļa karti apstiprināšanai nākamajā LOTLP sēdē.

Ostu attīstības fondam meklēs jaunu administratoru

LOTLP sēdē tika skatīts jautājums par Ostu attīstības fondu, ap kuru Valsts kontroles ziņojuma kontekstā bija sacelta diezgan liela ažiotāža. “Latvijas ostas šobrīd saskaras ar nopietniem izaicinājumiem, tāpēc ir īpaši svarīgi nodrošināt, ka to resursi tiek izmantoti lietderīgi un mērķtiecīgi. Diemžēl revīzijā konstatējām, ka Ostu attīstības fonds nav skaidri integrēts valsts ostu attīstības plānošanā, tam trūkst konkrētu sasniedzamo rezultātu un būtiska tā līdzekļu daļa izmantota neekonomiski un pat prettiesiski. Par šīm neatbilstībām un tiesību normu pārkāpumiem Valsts kontrole vērsīsies tiesībsargzības iestādēs, tai skaitā Ģenerālprokuratūrā un Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojā.

▶▶▶ 38. lpp.

▶▶▶ 37. lpp.

Esošajā statusā, ar pašreizējo kompetenci un darbības izpildi fondam nav racionāla un jēgpilna pastāvēšanas pamata. Ja fonds turpinās pastāvēt, tam jāveic būtiska reorganizācija – jānosaka skaidrs juridiskais statuss, jāuzlabo pārvaldība un jāievieš efektīva finanšu kontrole,” informēja Valsts kontroles padomes loceklis Gatis Litvins.

Premjere Evika Siliņa LOTLP sēdē rosināja neapstiprināt Ostu attīstības fonda 2024. gada pārskatu, pat nedodot vārdu Jānim Krastiņam, kurš bija ziņotājs šajā jautājumā. Reklāmas pasākumiem no fonda naudas pērn tērēti 38 297 eiro, bet algās kopā ar nodokļiem iztērēti turpat 147 866 tūkstoši eiro.

Premjere rosināja fondu likvidēt, bet šāds lēmums netika atbalstīts, jo ostas vēlas, lai ar viņu Ostu attīstības fondā iemaksāto naudu

turpinātos ostu popularizēšana ārzemēs. Ostas atzinīgi vērtē dalību starptautiskajās izstādēs zem viennotā zīmola VIA LATVIA, kas ļauj ietaupīt līdzekļus, apvienojoties vienotā stendā, un efektīvāk uzrunāt klientus, kopīgi pārstāvējot Latvijas tranzīta un loģistikas nozari.

“Kaut ko salauzt jau ir ļoti vienkārši, un, protams, tas nav pareizi, kā tie līdzekļi tikuši tērēti, bet svarīgi, ko likt vietā. Tos līdzekļus jau arī iepriekš bija vairāk mērķētāji jāliek,” LOTLP viedokli puda Uldis Sesks.

Valsts kontrole secinājusi, ka galvenā atbildība par notikušo Ostu attīstības fonda administrēšanā gultas uz SM un ka lielākā daļa fonda finansēto uzdevumu būtībā dublēja SM funkcijas un uzdevumus, bet fonda finansējums drīzāk kalpojis ministrijas darbinieku papildu atlīdzībai, plašākām komandējumu

iespējām un reprezentācijas izdevumu segšanai. Neskatoties uz to, tieši Satiksmes ministrijai tika uzdots turpināt darbu pie priekšlikumiem fonda darbības efektivitātes un ostu starptautiskās konkurētspējas palielināšanai. Tāpat SM izvērtēs fonda darbības virzienus un sniegs priekšlikumus par tā juridisko formu un turpmāko darbību, lai nodrošinātu līdzekļu maksimāli efektīvu izlietojumu.

Ekonomikas ministrs Viktors Valainis izteica minējumu, ka fonda administrēšanu varētu uzticēt Latvijas Investīciju un attīstības aģentūrai. “Fonda jēga ir palīdzēt ostām, ostas uzņēmējiem, stīvidoriem meklēt jaunus tirgus un starptautiskās kravas, doties arī uz tām starptautiskajām izstādēm, kur tagad jau strādā igauņi un lietuvieši, bet mēs pēdējā laikā nebraucām.” ■

Rīgas brīvostas valde apstiprinājusi investīciju plānu 2025. gadam

2025. gadā Rīgas ostas attīstībā tiks ieguldīti 7,43 miljoni eiro, tai skaitā 5,43 miljoni eiro Rīgas brīvostas pārvaldes finanšu līdzekļi un divi miljoni eiro piesaistītais ES Atveseļošanas un noturības mehānisma programmas līdzfinansējums projektam “Ostu pārvalžu digitālā transformācija, pilnveidojot loģistikas datu apstrādi un analīzi”. 2025. gada finansējums par 1,07 miljoniem eiro jeb 17% pārsniedz 2024. gada finansējumu, un tas paredzēts jau uzsāktu apjomīgu ostas infrastruktūras projektu īstenošanai, kā arī investīcijām jaunos, ostai stratēģiski nozīmīgos projektos.

“Šā gada investīciju plāna prioritāte ir ostas lielo infrastruktūras attīstības un digitalizācijas projektu īstenošana, kas palielinās jaunu investīciju piesaistes potenciālu. Ieguldījumi ostas fiziskās un digitālās infrastruktūras sakārtošanā un attīstībā ir svarīgi, lai mēs varētu turpināt darbu pie investoru piesaistes modernu ražotņu un loģistikas parku izveidošanai ostas teritorijā. Redzam, ka investoru interese par Rīgas ostu ir liela, bet esošā ostas infrastruktūra

ne vienmēr atbilst lielo investīciju projektu prasībām, tāpēc tagad koncentrējamies uz mērķtiecīgiem ieguldījumiem ostas infrastruktūrā, lai to padarītu iespējami pievilcīgāku un investoru vajadzībām atbilstošāku,” norāda Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Sandis Šteins.

2025. gadā plānots pabeigt Rīgas brīvostas pārvaldes atbildībā esošo projekta daļu jaunā satiksmes pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu ietvaros, uzbūvējot ostas un publiskos infrastruktūras objektus Kundziņsalā, tostarp jaunu, mūsdienīgu ostas caurlaides punktu ar pilnībā digitalizētu piekļuves sistēmu, kas nodrošinās autotransporta elektronisko reģistrāciju rindā un kravas aprites dokumentu digitalizāciju, un tādējādi palielinās autotransporta caurlaides spēju. Paša pārvada būvniecību realizē Rīgas valstspilsētas pašvaldība, un saskaņā ar plānu viss projekts jānodod ekspluatācijā 2026. gada sākumā.

Rīgas brīvostas pārvalde turpinās darbu pie industriālo teritoriju infrastruktūras attīstības Kundziņsalā,

kas pašlaik veidojas par aktīvu kravu noliktavu un loģistikas centru un ir vieta lielu starptautisku investīciju projektu nobāzēšanai, tai skaitā vēja tehnoloģiju un to komponentu ražotņu izvietojšanai. Kopējās projekta investīcijas pārsniedz 85 miljonus eiro, kas paredzēti inženiertīklu izbūvei, tīklu jaudas palielināšanai, pievedceļu un dzelzceļa pārbrauktuves izbūvei, jaunas paaugstinātas nestspējas dzīļūdens piestātnes būvniecībai ar ro-ro rampu, jaunas loģistikas infrastruktūras izveidei, kā arī akvatorijas padziļināšanai. Projekta īstenošanas termiņš ir 2029. gada 31. decembris. Plānots, ka ostas infrastruktūrai piegulošajā teritorijā atkrastes vēja turbīnu komponentu ražotāji attīstīs lielapjoma ražošanas kompleksu.

Sadarbībā ar Rīgas pašvaldību plānots 2025. gadā sākt arī Flotes ielas pārbūvi. Pēdējo gadu laikā Flotes ielai piegulošajā Rīgas ostas teritorijā Daugavgrīvā notiek strauja ostas termināļu attīstība, ienāk jauni investori un pieaug pārvadāto kravu apjoms, līdz ar to palielinās arī kravas transporta kustības intensitāte.

Būvdarbus plānots sākt 2025. gada beigās un pabeigt 2027. gadā.

Turpināsies darbs arī pie modernas jūras pasažieru satiksmes infrastruktūras izveides Rīgas ostā. Lai sāktu kruīza kuģu un kravas-pasažieru prāmju termināļa kompleksa realizāciju Eksportostā, Rīgas brīvdostas pārvalde plāno 2025. gadā veikt navigācijas infrastruktūras uzlabošanas darbus, daļēji demontējot ED dambi, kas nepieciešams jaunā termināļa projekta īstenošanai, lai nodrošinātu lielo kruīza kuģu (300 m un garāku) pietauvošanu pilsētas vēsturiskā centra tuvumā. ED dambja daļējas demontāžas projektu plānots īstenot līdz 2026. gada vasarai. Vienlaikus Rīgas brīvdostas pārvalde kopā ar sadarbības partneriem no Rīgas pašvaldības, LIAA, RITA un Ekonomikas ministrijas turpina darbu pie regulāras pasažieru un kravas prāmju līnijas atjaunošanas uz Rīgas ostu.

Tāpat tiks turpināti ostas digitālās infrastruktūras attīstības projekti, virzoties uz ostas caurlaides punktu digitalizāciju un aprīkošanu ar biometriskajiem un mašīnredzes risinājumiem, nodrošinot personu un transportlīdzekļu bezkontakta kontroli. Kopīgi ar sadarbības partneriem turpināsies iesāktais darbs pie Latvijas ostu pārvaldības digitālās transformācijas, pilnveidojot transporta un loģistikas datu apstrādi un analīzi, ieviešot integrētu, uz vienas pieturas un vienreizes principa balstītu platformu digitālai integrācijai starp ostas lietotājiem, kravu pārvaldītājiem un ostas pārvaldi.

Rīgas ostas prioritāšu sarakstā ir arī ES izvirzītie zaļā kursa, klimatneitralitātes prasību un zaļās ostas mērķi. Rīgas osta iesaistījies projektā "BalticSeaH2 – pārrobežu ūdeņraža ieleja Baltijas jūras reģionā", kura ietvaros tiek padziļināti pētītas ūdeņraža tehnoloģiju iespējas jūrniecībā, tostarp ūdeņraža un produktu transportēšanas, uzglabāšanas un ražošanas iespējas, kā arī alternatīvo degvielu (metanols, amonjaks u.c.) risinājumu izmantošana kuģniecībā. Projekta ietvaros šogad plānota tehniski ekonomiskā pamatojuma un pārbūves projekta izstrāde Rīgas ostas flotes kuģa pārbūvei uz ūdeņradi balstītas hibrīdpiedziņas tehnoloģijām. ■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2020.–2025.g. janvāris–marts, tūkst. t)

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./2024., %
Beramkravas	3713,2	3026,1	3535,9	3184,4	2471,7	2055,8	-16,8
labība un tās produkti	583,8	832,7	601,9	618,3	872,9	689,5	-21,0
ķīmiskās beramkravas	379,2	338,7	284,7	107,5	92,7	92,8	0,1
ogles	1028,7	171,8	1207,4	879,6	4,4	0,0	-100,0
koksnes šķelda	372,6	236,1	299,3	253,5	423,9	376,3	-11,2
Lejamkravas	743,9	644,9	426,7	277,2	209,3	310,9	48,5
naftas produkti	731,7	621,5	398,5	268,2	165,9	258,3	55,7
Ģenerālkravas	1907,5	1721,7	1813,0	1819,0	2026,9	1984,0	-2,1
konteineri (TEU)	1168,8	1072,2	1111,0	1134,9	1315,2	1233,4	-6,2
Roll on/Roll of	119335	105159	111319	104824	128594	125793	-2,2
vienības	99,0	0,0	0,0	17,0	0,0	0,0	0,0
kokmateriāli	13198	0	0	1004	0	0	0,0
tūkst. m³	534,8	577,0	632,5	588,5	661,2	696,6	5,4
metāli, metāllūžņi	663,4	744,6	807,8	749,9	848,0	907,6	7,0
Kopā	97,2	60,2	51,7	18,0	31,4	50,9	62,1
Kopā	6364,6	5392,7	5775,6	5280,6	4707,9	4350,7	-7,6

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2020.–2025.g. janvāris–marts, tūkst. t)

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./2024., %
Beramkravas	702,6	642,8	1650,0	1065,2	1041,2	487,1	-53,2
minerālmēsli	100,3	121,3	123,6	0,0	0,0	0,0	0,0
ogles	245,0	0,0	1220,4	563,6	457,6	244,9	-46,5
labība un tās produkti	54,5	145,4	79,0	77,0	112,1	65,7	-41,4
Lejamkravas	2368,0	2305,6	1596,6	1433,5	898,8	1428,1	58,9
nafta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	2263,5	2179,7	1443,5	1343,4	735,1	1316,0	79,0
Ģenerālkravas	653,1	636,7	719,8	640,6	408,9	463,7	13,4
konteinerizētas kravas (TEU)	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Roll on/Roll of	82	0	0	0	0	0	0,0
vienības	534,8	556,2	590,0	514,7	325,2	396,4	21,9
kokmateriāli	21342	22762	24474	20621	13511	15929	17,9
tūkst. m³	116,4	79,5	99,9	125,6	83,7	66,8	-20,2
metāli, metāllūžņi	125,0	89,7	112,7	141,8	94,4	75,3	-20,2
Kopā	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	3723,7	3585,1	3966,4	3139,3	2348,9	2378,9	1,3

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2020.–2025.g. janvāris–marts, tūkst. t)

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./2024., %
Beramkravas	1111,8	1032,1	1415,9	1329,5	1326,8	1010,6	-23,8
ogles	71,7	28,8	25,3	12,7	0,0	5,2	100,0
labība un tās produkti	636,8	576,4	930,7	827,1	928,8	577,3	-37,8
celtniecības materiāli	140,7	122,1	151,3	175,0	100,1	160,7	60,5
koksnes šķelda	89,1	132,8	90,2	102,0	195,0	128,6	-34,1
Lejamkravas	179,1	156,3	116,7	91,9	63,2	70,3	11,2
jēlnafta	12,3	6,4	3,6	1,3	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	139,4	130,4	100,2	90,6	63,2	70,3	11,2
Ģenerālkravas	293,9	375,9	512,2	483,7	564,1	523,5	-7,2
konteineri	14,2	29,6	66,6	12,2	16,2	23,7	46,3
skaitis TEU	843	2346	5502	980	1489	2262	51,9
Roll on/Roll of	185,6	246,5	356,2	374,1	433,0	400,2	-7,6
skaitis	10245	12806	17987	21258	23522	24128	2,6
kokmateriāli	82,2	90,8	76,4	90,4	114,8	97,6	-15,0
tūkst. m³	92,0	100,9	79,9	97,4	128,9	113,3	-12,1
metāli, metāllūžņi	0,0	3,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	1584,8	1564,3	2044,8	1905,1	1954,1	1604,4	-17,9

“LVR Flote” jaunais kuģis “Laura” sāk darba gaitas

2025. gada 19. martā Rīgas brīvastā bija svētki – pēc divu gadu saspringta darba ar svētku karogiem mastā ostā ienāca “LVR Flote” jaunais daudzfunkcionālais ledus klases kuģis “Laura”, kura iegāde veikta atbilstoši Rīgas brīvastas pārvaldes un tās kapitālsabiedrības “LVR Flote” stratēģijai, kas paredz flotes modernizāciju, lai nodrošinātu efektīvākus pakalpojumus atbilstoši uzņēmuma vīzijai – būt par kvalitatīvāko ostu tehnisko pakalpojumu sniedzēju, tā stiprinot Latvijas ostu konkurētspēju.



Kuģa vārdu “Laura” izvēlējies “LVR Flote” kolektīvs. Pēc “LVR Flote” tradīcijas, daudzfunkcionālajiem kuģiem dodams vārds ar burtu “L”, līdzās jau esošajiem “Līva” un “Līne”.

““LVR Flote” ir iegādājusies šo kuģi saskaņā ar uzņēmuma redzējumu par visaptverošu un koordinētu tehnisko pakalpojumu sniegšanu Latvijas ostās. Jaunais kuģis arī dod iespēju attīstīt jaunus sadarbības projektus gan Latvijā, gan Baltijas jūras reģionā. Vērts atzīmēt, ka kuģim ir neierobežots navigācijas rajons, kas nozīmē arī mūsu darbības paplašināšanas iespējas, sekmeļot Latvijas ostu konkurētspēju un Latvijas tehnisko pakalpojumu konkurētspēju visā Baltijas jūras reģionā,” jaunā kuģa iesvētīšanas pasākumā uzsvēra “LVR Flote” valdes loceklis Kaspars Ozoliņš.

Šo projektu izdevies sekmīgi realizēt, veiksmīgi piesaistot Eiropas Savienības līdzfinansējumu Eiropas infrastruktūras savienošanas mehānisma (CEF) militārās mobilitātes programmas ietvaros un saņemot atbalstu no Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūras (CINEA). Projekta

kopējās izmaksas ir 10 785 000 eiro, un CINEA piešķirtais ES līdzfinansējums veido līdz 50% no projekta attiecināmajām izmaksām.

Ekonomikas ministrijas parlamentārais sekretārs Jurgis Miežainis: “Ekonomikas ministrijā gandrīz par



Jurgis Miežainis.

mantru kļuvis vārds efektivitāte. Šis kuģis ir ieguldījums visu Latvijas ostu konkurētspējas virzienā, Latvijas tautsaimniecības attīstībā, un tas ir pareizais virziens, lai Latvijas ostas atkal kļūst par Latvijas ekonomikas mugurkaulu!”

Kuģis būs Igaunijas kuģu būvētavā “Baltic Workboats AS” sadarbībā

ar Nīderlandes kuģu būvētavu “DA-MEN Shipyards”, kas bija korpusa ražotājs. Projekta veiksmīgai īstenošanai “LVR Flote” tehniskās specifikācijas izstrādē koordinēti iesaistīja Latvijas lielās ostas, Latvijas Jūras administrāciju un aizsardzības nozares pārstāvjus, lai nodrošinātu visu pušu vajadzību ievērošanu kuģa duālo spēju izmantošanā.

Svinīgajā kuģa iesvētīšanas pasākumā piedalījās un apsveikuma runas teica viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministre Inga Bērziņa, Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs Ģirts Dubkēvičs, SM Jūrlietu departamenta direktore Anita Rozenberga, Ekonomikas ministrijas parlamentārais sekretārs Jurgis Miežainis, Eiropas Komisijas pārstāvniecības Latvijā vadītāja Zane Petre, Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis, RTU LJA direktora p.i. Edijs Štāls, Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas pārstāvis Uldis Ozols, SIA “Latvijas moblais telefons” un jūrniecības nozares pārstāvji no Latvijas ostām, kā arī citi “LVR Flote” sadarbības partneri.

Tradicionālā kuģa iesvētīšanas ceremonija tika uzticēta kuģa krustmātei



Ance Krauze.



Ancei Krauzei. "Tās ir lielas emocijas un liels gods būt par šī kuģa krustmāti, esmu ļoti pagodināta būt par krustmāti tik spēcīgam kuģim, un tas nav tikai ieraksts biogrāfijā. Esmu atbildīgs cilvēks, tāpēc visus savus pienākumus pildīšu godam. Mēs savā būtībā esam radniecīgi, jo ledlauzis arī ir solists, un tad, kad *sasalst jūrīna*, bez ledlauža nevar," viņa sacīja.

"Laura" krustmāte savam *krustbērnam* veltīja dziesmu "Sasala jūrīna" un, kā jau kuģa kristībās pienākas, saplēšot šampanieša pudeli pret bortu, novēlēja: "Man gods kristīt kuģi par "Lauru", lai tas ar lepnumu un panākumiem pilda savus pienākumus, lai vienmēr labs ceļavējš un lai vienmēr "Laura" veiksmīgi atgriežas krastā!"



Ansis Zeltiņš.

"Ja runājam par ostu attīstību, tad tradicionāli domājam termināļus, piestātnes un kravu apgrozījumu, bet pēdējie desmit gadi liecina, ka arvien būtiskāku lomu ostu darbībā ieņem inovācijas un tehnoloģijas, kas būs pagrieziena punkts un pārāds, kā un cik lielā mērā katra no ostām spēs augt, attīstīties un saglabāt konkurētspēju. Tas ir jautājums par transporta nozari kopumā, kas Latvijā un visā Baltijas reģionā ir svarīga, ņemot vērā arī visus ģeopolitiskos izaicinājumus un šīs dienas satricinājumus. Mums ir jāspēj iet līdzī mūsdienu tehnoloģijām, tāpēc Rīgas osta daudz gadu garumā ir strādājusi, lai osta kļūtu arvien modernāka, un

šis jaunais daudzfunkcionālais kuģis ir viens no piemēriem, ar ko ejam uz priekšu moderno tehnoloģiju jomā," svētku uzrunā sacīja Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. "Bet tūlīt arī jāteic, ka tas nav vienīgais, ar ko varam lepoties, jo mēs strādājam arī citos virzienos, tai skaitā arī mūsu meitas uzņēmums "LVR Flote", kas ļoti aktīvi iesaistās dažādos inovatīvos projektos, bet kuģis "Laura" šodien ir vistaustāmākais darba rezultāts.

Ar lepnumu var teikt, ka šis kuģis ir pirmais tāds visā Baltijas reģionā. Mēs apzināmies, ka vides mērķiem arī turpmāk būs arvien lielāka loma visā ostas un ostu termināļu darbībā, tāpēc runa ir par dažādu inovatīvu tehnoloģiju ienākšanu ostas ikdienā. Ļoti būtiski arī tas, ka šis kuģis ir lielisks instruments Latvijas ostām izvirzītā mērķa sasniegšanai pakalpojumu optimizācijā, jo ir lietas, ko Latvijas lielās un mazās ostas var darīt kopā. Piedevām mūsu ģeopolitiskajā situācijā svarīga ir militārā mobilitāte, kur ostas ir stratēģiski nozīmīga vieta un nenoliedzami spēlē lielu lomu drošība stiprināšanā. Visiem paldies par sadarbību! Lai sepiņas pēdas zem ķīļa!"

JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš: "JA ir priecīga, jo mūsu reģistru ir papildinājis jauns kuģis, un jauns kuģis – tas vienmēr ir patīkami. Kuģa kārtas numurs ir 100, tas gan nenozīmē, ka mūsu reģistrā ir tikai simt kuģu, bet tas, ka "Laura" reģistrēta



Jānis Krastiņš un Kaspars Ozoliņš.

Latvijas Kuģu reģistrā, apliecina to, ka kuģis uzbūvēts atbilstoši visiem normatīvajiem dokumentiem un prasībām vislabākajā kvalitātē. Lai kuģa komanda un "LVR Flote" to vienmēr tur augstā godā un cieņā, un atcerieties, ka JA vienmēr tam sekos un vēros!"

Kuģa tehniskais aprīkojums paver iespējas jaunai sadarbībai un inovatīvu pakalpojumu attīstībai, īpaši atzīmējot aizsardzības nozari. Kuģim ir duāla pielietojamība, vajadzības



Ventspils ostas kapteinis Ainārs Austrums ir pārliecināts, ka "Laura" palīdzēs arī Ventspils ostas darbos.

gadījumā tas var sniegt atbalstu kā militārās apgādes kuģis un atbalstu glābšanas operācijās, bet kā daudzfunkcionālu kuģi to izmantos ledus laušanas operācijām, navigācijas tehnisko līdzekļu apkalpošanai, dziļumu mērījumu veikšanai, kā arī atbalsta sniegšanai glābšanas un piesārņojuma seku likvidācijas darbos.

Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs Ģirts Dubķēvičs: "Kuģis dos lielu ieguldījumu Latvijas ostu sadarbībā."

▶▶▶ 42. lpp.



Kuģu mehāniķi LKMA biedrs Uldis Ozols un RTU LJA direktors p.i. Edijs Štāls lieliski zina, ka kuģa skrūvēm vienmēr jābūt pievilktām, bet tam vajadzīgi pareizi instrumenti un profesionāli speciālisti.

▶▶▶ 41. lpp.

"Laura" ir hibrīdpiedzīņas kuģis un pirmais tāds kuģis ostas tehniskajā flotē, kas akvatorijā var strādāt, izmantojot elektropiedzīņu, kas ir svarīgs solis vides mērķu sasniegšanā.

"LVR Flote" attīstības un komunikācijas projektu vadītāja Laura Apoga: "Šodien tiešām esmu satraukta,



Laura Apoga.

laimīga un gandarīta. Neviens projekts jau nerodas tukšā vietā, un arī mūsu kuģa projekts ir nemitīga un ilgstoša darba rezultāts, pie kura strādājuši mūsu speciālisti."

Kuģi plānots izmantot jau esošo "LVR Flote" pakalpojumu ietvaros, kā arī jaunu pakalpojumu nodrošināšanai, piemēram, grunts izlīdzināšanas darbiem, personāla un aprīkojuma pārvadājumiem, apgādei militārām vajadzībām, ārkārtas tehniskai palīdzībai, glābšanas un meklēšanas operācijām. Potenciāli kuģis varētu tikt izmantots arī vēja parku un jūrā esošo komunikācijas infrastruktūras sistēmu apkalpošanā.

"Vēlos uzsvērt, ka tik moderna un daudzfunkcionāla kuģa ienākšana flotē paver jaunas iespējas arī mūsu partneriem gan Latvijas ostās, gan visā Baltijas jūras reģionā, un mēs, "LVR Flote", esam atvērti sadarbībai,



Kaspars Ozoliņš.

lai kopā realizētu jaunus ambiciozus mērķus un tādējādi kopējiem spēkiem stiprinātu Latvijas ostu un reģiona konkurētspēju," sacīja "LVR Flote" valdes loceklis Kaspars Ozoliņš. "Par paveikto ir prieks un lepnums, un arī turpmāk cītīgi strādāsim, izpletīsim spārnus un iesim plašākos ūdeņos, jo tam ir pienācis laiks, un šis kuģis to atļauj."■

Sagatavoja Anita Freiberga

Ventspils brīvosta piedalās atjaunīgās enerģijas projektā "H2Derivatives@BSP"

Lai padarītu kuģošanu draudzīgāku videi, Eiropas Savienība attīsta projektus, kas veicina alternatīvo degvielu izmantošanu, un septiņu Eiropas valstu sadarbības projekts "H2Derivatives@BSP" ir viens no tiem, kam paredzēta nozīmīga loma. Šā projekta mērķis ir Baltijas jūras ostās attīstīt ūdeņraža alternatīvo degvielu infrastruktūru. Ventspils brīvostas pārvalde ir viens no projekta vadošajiem partneriem un būs atbildīga par tehniskā un biznesa modeļa izstrādi atjaunīgās enerģijas un alternatīvo degvielu ražošanai un izmantošanai ostās.

Projekta "H2Derivatives@BSP" ietvaros tiks veikti tirgus pētījumi, izstrādāti investīciju plāni ražošanas jaudu attīstībai un pilnveidotas zaļo degvielu apstrādes tehnoloģijas ostā, kā arī noteikti bunkurēšanas drošības standarti, lai veicinātu ūdeņraža un uz tā bāzes ražoto alternatīvo degvielu (e-metanols, amonjaks) izmantošanu kuģošanā, kas atbilstoši ES regulai "FuelEU Maritime" palīdzēs līdz 2050. gadam kopumā samazināt jūras transporta emisijas un kuģu degvielas emisijas par 80%.

Ventspils brīvostas pārvalde vadīs plānošanas un optimizācijas modeļa izstrādi, veidojot ūdeņraža un uz tā bāzes ražoto ilgtspējīgo degvielu ražošanas attīstības un

investīciju scenārijus, balstoties uz vietējiem atjaunīgajiem energoresursiem. Projekts ilgs trīs gadus: pirmajā gadā tiks veikta tirgus izpēte un risinājumu izstrāde, otrajā – tehnoloģiju un risinājumu izmēģinājumi, bet trešajā – risinājumu ieviešana un izplatīšana.

Marta sākumā Hamburgā notika pirmā projekta partneru tikšanās, kurā piedalījās vadošie ostu un alternatīvo degvielu eksperti no Baltijas jūras reģiona. Sanāksmē apsprieda projekta galvenos mērķus, darba plānu un aktivitātes, piemēram, alternatīvo degvielu infrastruktūras pilnveidošanu ostās un zaļās enerģijas piegādes ķēžu veidošanu. Ventspils brīvostas pārvaldi pārstāvēja

Atjaunīgās enerģijas klastera attīstītājs Kaspars Liepiņš.

Projekts ir daļa no "Interreg Baltic Sea Region" programmas, un tā koordinators ir pieredzējušais konsultāciju uzņēmums "Hamburg Port Consulting". Projektā iesaistītas biznesa atbalsta organizācijas, enerģijas ražotāji un piegādātāji, kuģniecības līnijas, kā arī augstākās izglītības iestādes un pētniecības institūti no Dānijas, Vācijas, Somijas, Zviedrijas, Igaunijas, Lietuvas un Latvijas. Projekta ietvaros tiks veidota ciešāka sadarbība ar citām Baltijas un Ziemeļjūras ostām, kas jau strādā pie ūdeņraža infrastruktūras risinājumiem un eksporta un importa ķēžu attīstības.■

Jaunu projektu ieviešanā pirmajā vietā vides un drošības jautājumi

Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis apmeklēja Stokholmas Karalisko tehnoloģiju institūtu, lai iepazītos ar tehnoloģiju, kādu plānots izmantot Liepājas ostas teritorijā paredzētajā SAF degvielas ražotnes projektā, ko izstrādājis Zviedrijas uzņēmums "Swedish Biofuels AB", piesaistot Karaliskā tehnoloģiju institūta



zinātniekus un ASV militārā sektora grantu finansējumu. Prototipēšanas ražotne, kurā, kombinējot oglekļa un ūdeņraža molekulas, tiek iegūta degviela, gadā saražo aptuveni trīs tūkstošus tonnu ilgtspējīgas degvielas. Ražotne atrodas Stokholmā, Tehnoloģiju institūta teritorijā, līdzās auditorijām un laboratorijām. Kā norādīts uzņēmuma "Swedish Biofuels AB" mājaslapā, izstrādātās tehnoloģijas piedāvā dzīvotspējīgu alternatīvu fosilajam kurināmajam, paceļot uzņēmējdarbību, aviācijas, transporta un rūpniecības nozares jaunā, atbildīgākā un drošākā līmenī.

Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis uzsver, ka svarīgi ir

UZZIŅAI

SAF ražotni Liepājas ostā plāno būvēt LSEZ SIA "NorSAF". Izstrādātās tehnoloģijas iekārtu ražošanai un uzstādīšanai visā pasaulē piesaistīts viens no lielākajiem ASV enerģētikas tehnoloģiju uzņēmumiem "KBR" ar vairāk nekā sešu miljardu dolāru apgrozījumu un pieredzi kosmosa, enerģētikas un militārajā industrijā.

iedziļināties katrā projektā, kura attīstība tiek plānota Liepājā. "Šāda padziļināta saruna ar tehnoloģiju piegādātājiem un investoriem ļauj daudzpusīgi izvērtēt projekta būtību, ekonomiskos ieguvumus, drošības, ietekmes uz vidi un citus aspektus. Šis man pašam personīgi ir tāds izpētes standarts, ko kopā ar pašvaldības un LSEZ speciālistiem īstenojam praktiski katrā lielākā projektā, lai būtu droši, ka jaunuzbūvētā rūpnīca iedzīvosies pilsētā un neradīs nekādas neērtības un riskus. Tāpēc viena no sarunas sadaļām bija par vides un drošības jautājumiem. Pats produkts – zaļā degviela – ir bezkrāsains un pirms smaržvielu pievienošanas tikpat kā bez smakas, jo ražošanas procesā produktā nenonāk piemaisījumi.

Redzot gan pašu degvielas ražotni, gan skrupulozo un pedantisko pieeju, ar kādu izstrādāta tehnoloģija un citu ražotņu projektu dokumentācija, ir skaidrs, ka visam tiek pieiets atbildīgi. Degvielas ražošana notiek telpā tieši blakus auditorijām un kafijas dzeršanas telpai, nav trokšņa, smakas, dūmu. Kāpēc šāda degviela nepieciešama? Aviācija ir viens no lielākajiem CO2 emitētājiem pasaulē, un Eiropa izvirzījusi mērķi līdz 2050. gadam 65% lidojumu izmantot zaļo SAF degvielu. Savukārt Liepājai šī ir iespēja kļūt par nākotnes industriju centru, radīt jaunas darbavietas, pētījumu lauku zinātniekiem RTU Liepājas akadēmijā un iespēju citiem uzņēmumiem attīstīt jau nākamās tehnoloģijas," atzīst Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis.

Iznācis jauns Ventspils ostas kartes izdevums

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas speciālisti sagatavojuši un izdevuši karti "Baltijas jūras centrālā daļa. Ventspils osta". Tas ir otrais šīs kartes izdevums,

mērogs – 1:7500. Kartes numurs – 3720 INT 12735. JA izdotās jūras navigācijas kartes var iegādāties Latvijas Jūras administrācijas mājas lapas interneta vietnē: <https://www.lja.lv/catalog/56>.



48 kuģi un 350 alus šķirnes

“Kuģu elektromehāniķi ir īpaši, es pat teiktu, ka labākie elektromehāniķi noteikti ir tādi... mazliet dīvaini!” – tā sevi un savus kolēģus raksturo Jānis Harmsons. Pats sevi viņš dēvē par romantiķi un atzīst, ka bērnībā nav spējis izlemt, kļūt par mežsargu vai jūrnieku. Vec-tēvs bijis mežsargs, tēvs kuģu radists, un abas profesijas šķitušas vilinošas. Kad nu to-mēr pieņemts lēmums doties uz jūrskolu, tad atkal bijis grūti izvēlēties, kādu specialitāti apgūt. “Es zināju, ka negribu mācīties par stūrmani, un man vienmēr ir patikuši dzelži. Ie-gāju telpā, kur pieņēma dokumentus, un uz pirmā galdiņa bija rakstīts “elektromehāniķi”. Nolēmu, ka tas man der, jo par motoriem jau zināju visu (vismaz tā man toreiz šķita), bet par elektrību gan visu vēl nezināju. Jūrskolā varēju iestāties bez eksāmeniem, jo skolu būtu pabeidzis ar sudraba medaļu, tikai tajā laikā medaļas nedeva. Savukārt Liepājas jūrskolu beidzu ar sarkano diplomu. Mācību laikā saņēmu Ļeņina stipendiju – 60 rubļus mēnesī. Taču to gan tagad labāk nestāstīt – nesapratīs,” nosmej JĀNIS HARMSONS.

Jūrskolu viņš pabeidza 1990. gadā, kad vēl bija spēkā sadale pa visu plašo Padomju Savienību. Liepājas jūrskola tolaik sagatavoja speciālis-tus zvejniecībai, un zvejnieku kolho-zam “Selga” vajadzēja divus kārtīgus latviešu puišus. Protams, kolhozs iz-vēlējās labākos no absolventiem, un tā Jānis sāka strādāt tepat Latvijā. “Nostrādāju gan tikai pusotru gadu, pēc tam viss sāka jukt un brukt, taču man atkal paveicās, pateicoties tam, ka nokļuvi kompānijā LAPA. Angļu valodas zināšanas man bija labas, un sāku strādāt ārzemēs. Saprātu, ka jau no pirmā kontrakta ir jāparāda sevi no vislabākās puses, lai varētu tikt uz augšu. Atceros komplimentu, ko saņēmu no kāda grieķu virsnieka, kurš, starp citu, bija mans vārda-brālis – Janis. Viņš teica: “Līdz šim domāju, ka labākie elektromehāniķi ir poļi, bet tagad zinu, ka latvieši ir vislabākie!” atceras Jānis.

Elektromehāniķa darbs uz kuģa ļoti atšķiras no pārējo speciālistu darba jau ar to vien, ka elektromehāniķis parasti ir viens, līdz ar to viņam jā-būt gatavam būt darba režīmā 24/7. Pašam vien jābūt gatavam atrisināt jebkuru problēmu, jo nebūs, kam paprasīt padomu, ne arī uz ko novelt atbildību. “Es nekad neesmu nožē-lojis savu izvēli. Man patīk tieši tā problēmu risināšana! Mehāniķim ir vienkāršāk – viņš redz, kas ir salūzis, bet kas noticis ar elektrību, to ar aci ieraudzīt nevar. Ir jādomā, jākustina



smadzenes, tām nevar ļaut ierūsēt, un tas ir labi! Man patīk, ja zinu, ka viss ir kārtībā, jo visu esmu izda-rījis pēc labākās sirdsapziņas. Reiz uz refrīžeratorkuģa savedu kārtībā visu aukstuma iekārtu automātiku, un man teica paldies, esot labi, bet kāpēc vajadzējis visu salabot tā, ka strādā tik precīzi? Labi zinu, ka mans raksturs daudziem nepatīk, jo es vienmēr saku to, ko domāju. Tā, protams, mēdz rasties arī konflikti. Taču droši varu teikt, ka esmu pie-tiekami profesionāls speciālists un man nekad nav bijis jākaunas par savu darbu,” uzsver pieredzējušais elektromehāniķis.

Ne mazāk svarīgi, kā būt lepnam par savu darbu, Jānim šķiet, lai pašam vienmēr būtu interesanti. “Es apzi-nāti esmu strādājis uz visdažādāka-jiem kuģiem – sauskraivniekiem un konteinervedējiem, tankeriem un visa veida gāzvedējiem, tvaikoņiem un kuģiem ar elektrodzinēju, arī uz Arc7 ledus klases kuģiem, kas kuģo pa Arktikas ledājiem. Esmu sev no-spraudis mērķi nostrādāt uz 50 ku-ģiem, un pašlaik manā kontā ir 48, tātd mērķis drīz būs sasniegts, un tad būs jāizdomā jauns mērķis! Gal-venais, lai neiestājas rutīna, jo kāds tad prieks strādāt!” ir pārliecināts Jānis Harmsons.

Laikā, kad viņš sāka darba gaitas, elektromehāniķu flotē vēl netrūka, jo strādāja vecie savienības kadri. Taču jau ap gadsimtu miju kļuva jūtams elektromehāniķu deficīts. Kādēļ jauniešus nevilina šis darbs? "Mūsu izglītības sistēma rada patērētājus. Jā, par kapteini kļūt gribētu daudzi, vadīt un komandēt – to jā! Kārtīgi puikas, kuriem patīk dzelži – tie vēl aiziet mācīties par mehāniķiem. Bet elektromehāniķi... Nu jā, teicu jau – elektromehāniķi ir sava veida īpatņi! Taču pavisam bezcerīga tā lieta nav. Es Liepājas Jūras koledžā mehāniķiem mācu par automātikas pamatelementiem un augstspriegumu, bijām izstādē "Skola 2025", un tur pienāca trīs jaunieši, kuri mācoties tehnikumā un gribot kļūt par kuģu elektromehāniķiem," atceras Jānis.

Jānis Harmsons vienmēr lepojies, ka ir bijis zvejnieks: "Kāds gudrs cilvēks reiz teica – daudzi cilvēki var būt jūrnieki, bet ne katrs jūrnieks var būt zvejnieks. Tāpat kā ne katrs mehāniķis var būt elektromehāniķis."

Runājot par hobijiem, Jānis saka, viņam to esot daudz! Taču šoreiz tikai par vienu no tiem – alus kausu paliktnišu kolekcionēšanu, ar piebildi, ka arī alus glāžu un alus kausu sakrājiens pietiekami daudz, lai arī tos varētu par kolekciju nodēvēt.

"Tagad nevaru pateikt, kad sāku alus kausu paliktnišus kolekcionēt, ne arī to, kurš bija pirmais. Kaut kā sanāca, ka iepatikās viens, otrs, un tā aizgāja. Sākumā bija tikai ārzemju paliktniši, bet tad arī Latvijā sāka parādīties dažādi un interesanti. Pirms kāda laika taisīju revīziju – konstatēju, ka man ir 198 paliktniši. Bet nu jau ir 268! Tas nozīmē, ka 268 dažādi, jo vēl jau ir maiņas rezerve. Ir gan arī tādi, kuriem apdrukātas abas puses, un zīmējums uz vienas puses atkārtojas, bet uz otras ir atšķirīgs. Esmu saskaitījis, ka ap 250 no šiem 268 aliem esmu nogaršojis, plus vēl vismaz kādus 100, kuru paliktnišu man nav. Bez melošanas varu teikt, ka līdz šim esmu dzēris 350 dažādus alus. Esmu pārliecināts, ka alus ir katras zemes kultūras sastāvdaļa, tāpat kā daudzās valstīs viens! Tikai viņa kultūra tiek vairāk popularizēta," saka kolekcionārs.

"Pirmo reizi nogaršojot nepazīstamu alu, es to vispirms pasmaržuju – tāpat kā vīnu. Smarža pasaka



tik daudz! Tagad ir populāri alum pievienot visādus augus. Piemēram, Rīgā ir alus "Labietis", kam liek klāt dažādas zāļītes un ir interesanta, patīkama garša. Latvijā ir saradies ļoti daudz mazo alusdarītavu, taču var pateikt, ka lielākajā daļā alus ražots pēc vienas tehnoloģijas, atšķirība ir stiprumā un dažādās garšās, kas pievienotas. Mums ar sievu gan ir teiciens – "vecu, labo laiku kolhozu alus"! Tam nekas nestāv klāt. Taču, garšojot alu, jāatceras, ka garšas kārpīgas ar vecumu mainās. Nozīme ir arī garastāvoklim un ēdienam, ko tu ēd – atkal tāpat kā ar vīnu! Arī alus garšu ēdiens var pastiprināt vai nosist. Es esmu garšojis alu ļoti daudzās valstīs, tai skaitā Ķīnā, Japānā, Singapūrā un citās. Nonākot kādā valstī, noteikti pagaršošu vietējo alu, un vislabāk no mazajām vietējām darītavām, jo tieši tā vislabāk iepazīties ar dažādu tautu alus tradīcijām. Taču mana pārliecība, ka visgaršīgākais alus ir Latvijā! Otrā vietā Vācijas un trešajā Čehu alus," saka Jānis.

"Darbs jūrā nav vienkāršs. Tas ir dzīvesveids. Ģimenes otrai pusītei arī jābūt īpašam cilvēkam, kas spējīgs pieņemt otra darba grafiku. Tas viss laikam atbaida jaunos cilvēkus no darba jūrā. Tur ir jāstrādā, tur var pajauties tikai uz sevi un saviem komandas biedriem, tur meli un liekulība ir jāatstāj mājās. Jūra gaida stiprus cilvēkus. Stiprus jūra dara vēl stiprākus, vājie aiziet paši. Ceru un ticu, ka mums Latvijā ir daudz stipru jauniešu un mūsu jūras tradīcijas neizsīks. Latvijā, brauciet jūriņā!" novēl Jānis Harmsons. ■

Sarma Kočāne



Dižas idejas var nomirt dabiskā nāvē, ja nav cilvēku, kurus šīs idejas iedvesmo, kuri tās paceļ un nes tālāk. Ja tādi cilvēki atrodas, tad kā karogs un publicitātes instruments ir vajadzīga prese. Ideālā variantā – brīva prese.

Latviešu periodikas aizsākumi rodami Jelgavā, kur tautas apgaismības ideju ietekmē vācbaltiešu intelektuāļi 1822. gadā sāka izdot laikrakstu "Latviešu Avīzes". 1856. gadā sāka iznākt pirmā latviešu tautības redaktora Anša Leitāna vadītais laikraksts "Mājas Viesis", kas pirmoreiz runā tieši par latviešiem svarīgām sabiedriskām, kultūras un valodas lietām. Sākas latviešu nacionālās avižniecības laiks. Šis notikums bija daļa no būtiskām laikmeta pārvērtībām, jo 19. gadsimta vidus bija laiks, kad visā Eiropā auga pieprasījums pēc drukātā vārda vietējās valodās.

Nacionālo pašapziņu modināja jaunlatvieši, kuri 19. gadsimta sešdesmitajos gados studēja Tērbatā un pēc Krišjāņa Valdemāra ierosmes nodibināja pirmo neformālo latviešu studentu apvienību. Tā pauda jaunlatviešu idejas un centās, cik vien tas bija iespējams, paplašināt latviešu intelektuālo apvāršni. Jau būdams Tērbatas universitātes students, Krišjānis Valdemārs žurnālā "Inland" rakstīja par latviešu un igauņu spējām jūrniecībā. Vēlāk jūrniecības tēmai vietu atvēlēja arī "Mājas Viesis" un "Dienas Lapa".



"Pēterburgas Avīzes".

Informēts – tātad apbruņots

"Jo mazāka tauta ir pēc skaitļa, jo vairāk par to jāgādā, ka visi ar gara spēkiem apdāvinātie locekļi tiek attīstīti."

/Krišjānis Valdemārs/

Taču Krišjāņa Valdemāra lielākais lolojums bija "Pēterburgas Avīzes", kas iznāca no 1862. līdz 1865. gadam un ar kurām viņš kā izdevuma dibinātājs, viens no vadītājiem un rakstu autoriem ielika stingrus pamatus latviešu nacionālajai žurnālistikai un publicistikai. Laikraksta izdevēji un veidotāji bija jaunlatvieši: Krišjānis Valdemārs, Juris Alunāns, Indriķis Alunāns, Krišjānis Barons, Jēkabs Zvaigznīte, Ernests Dinsbergs, Kaspars Biezbārdis, Bernhards Dīriķis u.c. Kopumā šajā laikā klajā nāca 131 laikraksta numurs un 55 dažādi pielikumi.

Rakstu autoriem bija svarīgi, lai ar avīzes, tātad sabiedriskās saziņas līdzekļa starpniecību nodrošinātu sazināšanos un domu apmaiņu sabiedrībā. "Pēterburgas Avīžu" 2. numurā publicētajā rakstā "Valdību un tautu ziņas" rakstīts: "Cilvēkam avīzes lasīt: cits nekas vairāk nav kā par tās sabiedrisko būtību, vai tā nu ir valdība vai tauta, vai cilts, pie kuras tas pieder, ziņas dabūt, kopā ar viņu sajost un domāt un runāt, tas ir: pie šīs sabiedrošanās un pie visas cilvēces dzīvības daļu ņemt." Pārceļot šo domu uz mūsdienām, tagad teiktu, ka brīva žurnālistika ir tas instruments, kas nodrošina komunikāciju un ir būtisks nosacījums demokrātiskai sabiedrībai, tāpēc jaunlatvieši aicināja tautu lasīt avīzes. 1880. gadā Valdemārs rakstīja: "Latviešu tauta pēdējos desmit divdesmit gados ir labus soļus uz priekšu spērusi, avīžu lasītāju skaits ir stipri vairojies, avīzes pašas paliek arvien labākas."

Krišjāņa Valdemāra ideāls bija attīstīts un brīvs cilvēks, bet, pēc viņa domām, brīvu cilvēku palīdz veidot brīva prese, kas apzinās savus uzdevumus un atbildību. 1861. gadā, pēc dzimtbūšanas atcelšanas Latgalē, bija izveidojušies jauni apstākļi, kas iezīmēja liberālāku laikmetu, un to jaunlatvieši vēlējās izmantot latviešu atmodināšanai un tautas pašapziņas celšanai, kā instrumentu izmantojot presi. Jaunlatviešu izpratnē avīze vispirms bija saziņas, nevis propagandas un agitācijas līdzeklis, tāpēc "Pēterburgas Avīzes" neaicināja uz sacelšanos. Tomēr avīze nebija politiski neitrāla, jo tā ieturēja nacionālo virzienu, par pamatu ņemot izglītības un saimnieciskās idejas popularizēšanu. Avīze kļuva par tribīni jaunlatviešu



Krišjānis Valdemārs. 1863. gads.

nacionālās pašapziņas un kopības idejām. Lai gan jaunlatvieši paši bija pārliecināti, ka ar savām aktivitātēm neiet revolucionāru, bet gan evolucionāru ceļu, tomēr viņu idejas sabiedrībā izraisīja revolucionāras pārmaiņas.

Cenzūra

Visos laikos žurnālistiem ļoti svarīga ir bijusi vārda un preses brīvība. Tā tas bija jaunlatviešiem, kuri strādāja visai represīvajā un cenzūrai pakļautajā cariskajā Krievijā, un tā tas ir arī mūsdienu šķietami demokrātiskajās sabiedrībās, kur vārda un preses brīvība ir noteikta ar likumu. Nemaz nav jābrīnās,



ka 2025. gadā arvien biežāk nākas uzdot jautājumu – vai Latvijā tiešām prese ir brīva? Lai gan atšķirībā no padomju laikiem, kad Preses nama 18. stāvā strādāja Galvenā literatūras pārvalde, saukta *Glavlit*s, vai, vienkārši runājot, cenzūra, kas bija politisks un ideoloģisks ierocis un noteica, kas ir, bet kas nav publicējams, ko vajag, bet ko nevajag zināt padomju cilvēkam, arī tagad

prese ir ietekmējama. Ja tolaik cenzūra ar komunistisko ideoloģiju iejaucās radošajos procesos, piedalījās politiskajās vajāšanās, ierobežoja informāciju, veica personiskās sarakstes pārbaudi un telefona sarunu noklausīšanos, lai izskaustu dažādu viedokļu, domu un radošo brīvību, tad tagad par cenzūras labāko ieroci kalpo nauda – kas maksā, tas pasūta mūziku.

Laikā, kad tika izdotas “Pēterburgas Avīzes”, Krišjānis Valdemārs dzīvoja Pēterburgā un strādāja dažādos ierēdņa amatos Krievijas impērijas ministrijās. Pirmajā avīzes izdošanas laikā Valdemāram brīnumainā kārtā izdevās panākt, ka viņš bija gan avīzes izdevējs, gan cenzors, bet viņa draugs un skolasbiedrs Juris Alunāns – avīzes redaktors, tāpēc pirmos pastāvēšanas mēnešus “Pēterburgas Avīzes” var uzskatīt par brīvāko laikrakstu Krievijas impērijā. Naudu tā iznākšanai sameta Pēterburgas latvieši.

Laikraksta izdošana Krievijas impērijas galvaspilsētā bija saistīta ar izdevēju apzinātu stratēģiju: pēc iespējas izvairīties no cenzūras ietekmes, kas Baltijas provincēs vācbaltiešu aktivitāšu dēļ bija īpaši stingra. Tomēr, ak vai, Krievijas impērija ilgi neļāva Krišjānim Valdemāram savu gudri izkārtoto avīzes cenzora amatu saglabāt.

Un tad Valdemāram par laikraksta darbību, paustajām idejām un publikācijām nācās taisnoties dažādu valsts institūciju un privātpersonu priekšā, it īpaši “Avīžu” vajāšanas laikā. Piemēram, atbildot uz Baltijas ģenerālgubernatora V. H. fon Līvena sūdzību par laikraksta kaitīgo virzienu, viņš 1862. gada 10. oktobrī paskaidrojumā Sanktpēterburgas cenzūras komitejai norādīja visus apvainojumus kā nepamatotus un norādīja: “Jaunā avīze iemantojusi vispārēju uzticību, redakcija saņem milzums vēstuļu kā no izglītotiem, tā neizglītotiem cilvēkiem. Laikrakstam jau ir ap 4000 abonentu, un visi ar sajūsmu lasa šo avīzi, jo tā ir daudz labāka un lietderīgāka par abām līdz šim izdotajām latviešu avīzēm (“Latviešu Avīzes” un “Mājas Viesis”).” Būdam labs diplomāts, Valdemārs 1865. gada aprīlā sākumā rakstīja Krievijas žandarmērijas štāba priekšniekam N. Mezencevam: “Pēterburgas Avīzes” ir pati piesardzīgākā visā Krievijā, bet, neraugoties uz to, ir pakļauta visā Krievijā smagākajai cenzūrai, ka nācies aizstāvēties jau pret 10 – 15 sūdzībām, kuru autoriem, daudziem vācu muižniecības un garīdzniecības pārstāvjiem inteliģentā tonī ieturētā latviešu avīze liekas nīstama un visādi apkarojama.”

Cenzūra darīja savu, līdz vajāšanu dēļ K. Valdemārs bija spiests pārtraukt “Pēterburgas

Avīžu” izdošanu. Tomēr “Pēterburgas Avīzes” uz visiem laikiem kļuva par leģendāru izdevumu. Ja vēlaties tās palasīt, vienkārši atveriet vietni “periodika.lv”, tur tās ir.

Jūrniecība – Valdemāra alfa un omega

Taču Krišjāņa Valdemāra kā žurnālista darbības alfa un omega bija jūrniecība. Par to liecina kaut vai tas, ka visvairāk – 135 vēstules no 1868. līdz 1891. gadam viņš rakstīja savam domubiedram un draugam kapteinim un Ainažu jūrskolas vadītājam Kristiānam Dālam.

1888. gadā iznāca pirmais periodiskais kuģniecības rakstu izdevums “Baltijas jūrnieku kalendārs”. 1906. gadā sāka iznākt laikraksts “Jūrnieks”, kas vēlāk pārtapa par žurnālu. Žurnāls “Jūrnieks” tiek izdots arī tagad, un to var uzskatīt par 1906. gada pirmā izdevuma piltiesīgu mantinieku. Tas ir arī apliecinājums, ka tagad, pēc simt divdesmit gadiem, informācijas un domu apmaiņas aktualitāte nav zudusi.

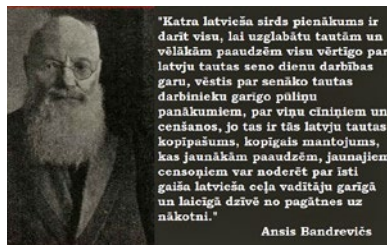
Krišjānis Valdemārs ir leģenda, kas iedvesmo, māca un neļauj būt vienaldzīgam

Rubrikā “Valdemārs un mēs – jūrniecības leģendas vēsturē un šodien” stāsts par diviem leģendāriem jūrniecības darbiniekiem – žurnālistu Ansi Bandreviču un publicistu Mārtiņu Samu.

Kad jūrnieki palaujas uz publicēto vārdu

Ansis Bandrevičs ir jūrniecības preses pamatlicējs.

Ko mēs zinātu par tiem laikiem, kad dzima, auga un veidojās Latvijas jūrniecība tālajos pirmās atmodas laikos, ja jūrskolu idejas autors un Latvijas jūrniecības pamatlicējs Krišjānis Valdemārs nebūtu mudinājis 25 gadus par sevi jaunāko Ansi Bandreviču pievērsties jūrniecības popularizēšanas lietām.



Ansis Bandrevičs.

Bandrevičs bija beidzis Jelgavas reālskolu un no 1869. gada strādāja par ierēdni Rīgā, Liepājā un arī Maskavā, bet 1887. gadā, Krišjāņa Valdemāra ietekmē, pievērsās jūrniecības jautājumiem. Tagad mēs viņu cildinām kā jūrniecības preses dibinātāju, vienu no pirmās atmodas darbiniekiem, Valdemāra līdzgaitnieku, kurš 1873. gadā bijis Krievijas Ķeizarkās jūrniecības veicināšanas biedrības līdzdibinātājs, no 1887. līdz 1889. gadam strādājis laikraksta “Dienas Lapa” redakcijā, no 1889. līdz 1904. gadam bijis “Baltijas jūrnieku kalendāra” redaktors, arī laikraksta “Baltijas Vēstnesis” jūrniecības nodaļas redaktors, laikraksta “Balss” kuģniecības pielikuma redaktors, 1906. gadā dibinājis laikrakstu “Jūrnieks” un par tā galveno redaktoru strādājis līdz 1911. gadam, bet 1908. gadā sastādījis “Jūrniecības vārdnīcu”. Bijis arī kuģniecības sabiedrības “Austra” direktors.



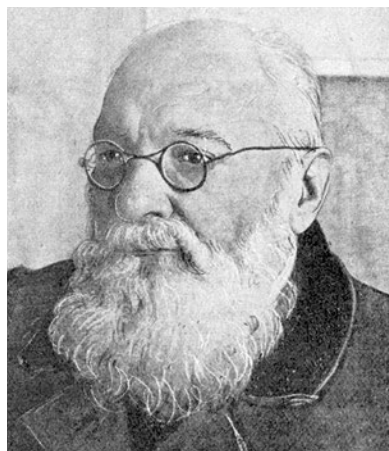
Maskavas latviešu pulciņš, jaunlatvieši. No kreisās puses sēž: Fricis Brīvēznieks, Krišjānis Barons, Krišjānis Valdemārs, Ansis Bandrevičs, Andersons. No kreisās puses stāv: Andrejs Šlēziņš, T. Lesņikovs, Jānis Krodznieks (Krīgers), Pēteris Sietiņšons. Maskava, 1876. gads. Fotogrāfs nezināms. Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts kinofotofonodokumentu arhīvs.

Bandrevičs lieliski apjauta, ka nepietiek tikai ar jūrskolu dibināšanu vien, tautai ir jāzina un jāsaprot, ko tad īstenībā latviešiem tik labu šīs jūrskolas nesīs, kāpēc vajadzētu mācīties jūrskolās un kāpēc tik svarīga ir kuģniecība. Viņš rakstīja gan šīs jomas profesionāļiem par praktiskām jūrniecības lietām, kuras pats lieliski bija izpētījis, gan populārā valodā sabiedrībai skaidroja, cik svarīga ir laba izglītīšanās un ko kuģniecība tautai var dot. Viņa publikācijās nebija uzrakstīts nevienš nepatiess vārds.

Apzinoties, ka dienas presei ir īss mūžs, jo šodienas notikumi rīt zaudē aktualitāti, avīzes nomētājas, piedevām reizēm tiek izmantotas arī citām vajadzībām, tāpēc rakstītais pazūd nebūtībā, Bandrevičs ķeras pie jauna izaicinājuma un sāk izdot “Baltijas jūrnieku kalendāru”, kura mūžs ilga sešpadsmit gadus un kurš tiek vērtēts kā retums Eiropas

►►► 47. lpp.

jūrniece literatūrā: kalendārs iznāca latviešu valodā, bet tolaik līdzīgus izdevumus citviet izdeva tikai angļu valodā. Bandrevičam vajadzēja lielu drosmi, lai ķertos pie šā darba, jo kalendārā pārstrādāja un iespieda astronomiskās tabulas, kurās pieļauta pat vismazākā neprecizitāte varēja radīt kļūdu kuģa vietas noteikšanā. Tolaik jūrnieceki paļāvās uz publicēto vārdu, un kalendārs tiem bija neatsverams palīgs, nosakot pat kuģa atrašanās vietu.



Bandrevičs savā 80 gadu jubilejā.

Bandreviča 80. dzimšanas dienas sakarā 1930./31. gada Kuģniecības gadagrāmata raksta: "Viss A. Bandreviča mūžs ir veltīts latviešu kuģniecībai. Par katru panākumu, par katru jaunu kuģi, kurš uzbūvēts mūsu jūrmalā, viņš priecājās un jūsmo savos rakstos. Viņš zina, ko katrs kuģis var dot latviešu tautai, zina, ka tā ir tautas bagātība, kas ved latviešus uz labklājību, un skumst par katru kuģi un jūrnieceku, kas aiziet postā. Stipri satriekts viņš jutās kara laikā, kad mūsu kuģi viens pēc otra aiziet bojā. Pēc kara, atdzimstot brīvai Latvijai, Bandreviču, lai gan slimu, redzam atkal starp mūsu jūrniecekiem, mudinot ķerties no jauna pie darba un mēģināt atgūt zaudēto. (...)

(..) Liels un bagāts panākumiem ir Bandreviča darbs, tamdēļ daudz mīļi paldies viņam par to no mūsu jūrniecekiem. Mēs viņu



nevaram aizmirst un arī neaizmirsīsim, kamēr vien mūsu kuģniecība pastāvēs."

Latvijas valsts viņa darbu novērtēja – ar 1926. gada 16. novembra lēmumu viņam tika piešķirts IV šķiras Triju Zvaigžņu ordeņa, un Bandrevičs kļuva par Triju Zvaigžņu ordeņa virsnieku.

Pēc Anša Bandreviča aiziešanas mūžībā tika nodibināts viņa piemiņas fonds, kura mērķis bija savākt naudu piemineklim un atdusas vietas kopšanai. Nodrukāja 20 ziedojumu vākšanas listes, jūrnieceki un kuģu īpašnieki naudu saziedoja pusgada laikā. To viņi būtu izdarījuši vēl daudz ātrāk, bet daudziem kuģiem un jūrniecekiem ziemu nācās pārlaist ārzmēs.

Vārds paliek kā akmenī cirsts

Publicists un fotogrāfs Mārtiņš Sams. Šis vārds šodien gandrīz nevienam neko neizsaka, bet no 1913. gada līdz pat Latvijas okupācijai 1940. gadā viņa publikācijas un grāmatas cilvēki gaidīja ar lielu nepacietību,



Publicists un zvejnieku dzīves dokumentētājs Mārtiņš Sams (1892–1941). Nomocīts Staļina lēģeros. Arhīva foto.

jo Mārtiņš Sams žurnālā "Stari", "Latvijas Vēstnesī", "Jaunākajās Ziņās" un "Atpūtā" rakstīja par jūrmalciešu zvejnieku darbu.

Mārtiņš Sams 1932. gadā rakstīja: "Latviešu zvejnieku sabiedriskā dzīve un kopdarbība ir tikpat veca cik viņu arods. Jūras zvejniecība bez kopdarbības nav domājama. Kopdarbības šūniņa ir vienas laivas zvejnieki ar vecāko – stūrmani. Motorlaiva apvieno jau



Mārtiņa Sama foto. Ap 1930. gadu.

lielāku grupu. Tā veidojas zvejnieku kopdarbība uz jūras. Šai darbā, t.i. zvejā, katrs dalībnieks piedalās ar savu daļu."

Viņš pētīja agrāko laiku liecības par latviešu seno jūrniececību, latviešu jūrnieceku un zvejnieku ciltīm un senajiem kuģiem pasaules jūrās. Viņš raksta: "1939. gada sākumā mums ir 89 tvaikoņi, šajā laikā pieaugusi kuģu vidējā tonnāža. Burinieku grupā pārvērtības ļoti krasas: no 39 buriniekiem, kas bija 1920. gadā, palikuši tikai septiņi 1939. gadā, tātad apmēram 10% no pirmajā pasaules karā jau tā pilnīgi iznīcinātās mūsu burinieku flotes. Cīņa iet tagad starp tvaikoņiem un motorkuģiem, šķiet, ka uzvarēs pēdējie."

Pēc Kuršu kāpas apceļošanas un iepazīšanās ar šīs malas ļaudīm Sams savas pārdomas, vērojumus apraksta grāmatā "Latviešu jūras zvejnieki", kas dienasgaismu ieraudzīja 1932. gadā. Lūk, neliels fragments: "Kavējoties pie kuršu zvejniekiem, nevilus uzmācās salīdzinājums. Vēstures gaitās no pārtautošanas paglābās divas nelielas cilšu atliekas – lībieši Kolkas piekrastē un kurši Klaipēdas apgabalā. Lībiešus paglāba no pilnīgas pārtautošanas Ziemeļkurzemes plašie meži, kuršus – tukšsainās kāpas. Savas cilts atliekas glābšanu mēs varētu mācīties no igauņiem un somiem, kas daudz veikuši lībiešu labā."

Mārtiņš Sams sarunājās ar cilvēkiem, prata ar tiem atrast kopīgu valodu, fotografēja viņus un tad ar īsta žurnālista ķērienu to visu lika uz papīra. Viņam pat prātā nevarēja ienākt, ka jaunajai varai šis darbs liksies kā apdraudējums. Publicists, fotoreportieris un Latviešu Senatnes pētītāju biedrības vicepriekšsēdētājs 1941. gada 14. jūnijā kopā ar citiem viņam līdzīgiem Latvijas cilvēkiem tika aizvests lopu vagonā. Tikai dažus mēnešus vēlāk, 22. novembrī, Kirovas apgabalā Ļesnoje ciemā viņu nobendēja.

Cilvēkus nobendēja, bet viņu uzrakstītajam vārdam pat nežēlīgā vara neko nav nevarējusi padarīt. Žurnālistu raksti joprojām mums stāsta par notikumiem un cilvēkiem. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

Izdos grāmatu par fotomākslinieku Valdi Braunu



Salacgrīvas pagastā reģistrētā Jāņa Lapsas piemiņas biedrība saņēmusi Zivju fonda atbalstu fotomākslinieka Valda Brauna 80 gadu jubilejai veltītā aprakstu un fotogrāfiju krājuma “Dzimtais krasts” izdošanai.

Mākslinieks labi pazīstams piejūrā, jo jau kopš 1966. gada fotogrāfijas valodā aizrautīgi dokumentē piekrastnieku dzīves ritmu – dažādu paaudžu zvejniekus, viņu mutīgās sievas un visu, “kam pie jūras mūžs”.



Valdis nekad nav kautrējies kāpt zvejnieka laivā, braukt selgā raudzīt murdus vai stāvvadus. Radošā dzīve aizvedusi arī Baltijas jūras plašumos, kur kopā ar Ventspils zvejiem smeltas siļķes un reņģes, kas vienmēr bijusi piekrastnieku otrā maize. Tepat Kuivižu priekšā iets līdzī Andrim Skujam, kad viņš devies raudzīt stāvvadu, lai gluži simboliski vestu malā lomu tradicionālā Reņģedāju festivāla dalībniekiem un viesiem.



Rakstot grāmatu, iepazīnu turpat 500 publikāciju latviešu presē, kur tā vai citādi pieminēta Valda aizraušanās ar melnbalto fotogrāfiju. Mākslas zinātnieks Jānis Borgs savulaik rakstījis: “Mēs nevaram apgalvot, ka Valda Brauna fotogrāfijās atklātos pilnīgs Latvijas sabiedrības šķērsgriezums un teju zinātnisks laikmeta raksturojums. Te ir tikai kādas lielākas panorāmas spilgti iegaismoti atsevišķi sektori, pie kuriem piederīgs vienmēr ir juties arī pats Meistars. Kur viņš visvairāk uzturējies jeb dzīvojis “kā zivs ūdenī”. Viņš strādā it kā savā intīmā ļaužu lokā – jūras vīri, mākslinieki, sievietes... un galvenokārt tikai latvieši. Tā ir vide, ko Valdis Brauns pazīst. Bet ne citur, bet ne citi. Te jūs neredzēsiet tā sauktos “dzīves saimniekus”, politiķus un partiju bosus, lielas naudas turētājus un biznesa vadoņus, glamūra dīkos vai dzīves grāvi nonākušos. Jūras kapteiņa acu viedums tikpat labi var starot arī kāda tālredzīga Saeimas deputāta skatienā. Bet šē ir Valda Brauna izvēle – piederība Latvijai.”



Grāmatas satvaru veidos 180 fotogrāfijas, ko papildinās apraksti par autora radošās dzīves līkločiem. Pat astoņus gadus strādājot par Teātra biedrības fotogrāfu, Valdis jūru nebija piemirsis. Tad radušies mūsu Oskaru – skatuves mākslas meistarū Pētera Lūča un Eduarda Pāvula portreti, uz mums raugās mežonīgais kapteinis Kihnu Jens Kārlis Sebris, viņam mūžam uzticīgā Manne Elza Radziņa, Didriķa Taizeļa kundze Ona Velta Līne, leģendārā Marta Lilita Ozoliņa un daudzas citas rampas gaismas iesvaidītās sejas.

Īpaša ir zvejnieku un kuģinieku portretu galerija: kuģu mehāniķis Gunārs Nartišs no Salacgrīvas, tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis no Kolkas, ilggadējais Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks, Skultes ostas kapteinis Igors Vītols un daudzi citi, kas savā dzīvē un darbā apliecinājuši, ka latviešos cauri gadsimtiem vēl arvien ir dzīvs jūras gēns.

Interesanti, ka “Oskara” balvu fotomākslā uz Latviju pirmo reizi atvedis tieši Valdis Brauns – 1978. gadā Amsterdamā saņemtais “World Press Photo” Grand Prix “Zelta Acs” par leģendāro darbu “Laimes lietus” ir līdzvērtīgs “Oskara” balvai kinomākslā. Šī fotogrāfija apceļoja visu pasauli un ir atpazīstamākais latviešu fotomākslinieka darbs dažādos mūsu zemeslodes platuma grādos. 27. martā, tieši Teātra dienā, Valdim Braunam apaļa jubileja. Sveicam gaviļnieku, vēlot daudz jauku jūras skatu turpmākajos radošajos dzīves gados!

Vairosim Valdemāru!



VAIRO VALDEMĀRA VĒRTĪBAS

Valdemārpils Tūrisma informācijas centrā radīts Valdemāra veiksmes mezgls, ko raksturo zīmīgs teksts: “Mezgls, kam nav ne sākuma, ne beigu, un kas savā nebeidzamā vijīgumā atspoguļo jaunlatvieša Krišjāņa Valdemāra aizrautību, centību un izturību – tas ir mūžīguma, gudrības un spēka simbols. Sirsnīga aizrautība un iedvesmas darbi ir mūsu bagātība un nākotnes atslēgas, lai, atverot vēlamās durvis, iegūtu savu patieso dzīvesziņu.”

PAR GODU KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA DIVSIMTGADEI KULTŪRAS DARBINIEKI UN NEVALSTISKO ORGANIZĀCIJU PĀRSTĀVJI PLĀNO ATCERES PASĀKUMUS UN AKCIJAS.

Vairosim Valdemāru notikumu ceļvedis:

- * 8. maijs. Valdemārpils bibliotēkā biedrība “Bibliokuģis “Krišjānis Valdemārs”” paziņos Limbažu novada vidusskolēnu eseju konkursa “Manas izjūtas, pirmoreiz ieraugot jūru” uzvarētājus.
- * 15. maijs. Latvijas Jūrnieceības savienības kopsapulcē notiks diskusija “Valdemāra mantojums. 21. gadsimta Valdemārs”.
- * 19. jūlijs. Ainažos notiks Latvijas jūrnieku salidojums.
- * Fonds “Valdemārs” Kolkasragā Senās uguns nakts pasākumu veltīs Krišjānim Valdemāram.
- * Fonds “Viegli” septembrī aicina kājām mērot ceļu no Valdemārpils un Ārlavas baznīcas līdz Rojai, kur no augstās kāpas Valdemārs pirmoreiz mūžā ieraudzīja jūru.
- * Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs rīkos starptautisku zinātnisko konferenci. Tautieši Tartu daudzina Valdemāru kā izcilu Tērbatas universitātes absolventu un aktualizēs Valdemāra studiju laika slavenās istabiņas durvis, kam viņš drosmīgi piestiprināja uzrakstu “Latvietis”.
- * Konkordija “Valdemārija” apņēmusies veikt jūras ceļu ar hercoga Jēkaba laika burinieku “Libava”.
- * Krišjāņa Barona muzejā Rīgā taps podkāsti “Jaunlatviešu stāsti”.

Katram savs Valdemārs – bet visiem viens, kas vieno Vidzemes un Kurzemes krastus.

Valdemārs vieno!

Vairosim



Valdemāru