



JŪRNIEKS

NR. 4 (149) 2025



Kapteinis

EDMUNDS ARNIS:

“Ļoti liela problēma Baltijas jūrā ir tā, ka Krievija daudzviet bloķē GPS signālu, tāpēc nekad nedrīkst zaudēt modrību.”

Trauslais kuģošanas drošības jautājums pasaules jūrās

Jūras apdrošināšana palīdz saglabāt globālās tirdzniecības stabilitāti

Vienīgais pieņemamais negadījumu skaits ir – nulle

Sperts solis pretim tīrākai videi un IMO mērķu sasniegšanai

Our cean
Our bligation
Our ppportunity

Kapteinis Imants Nartišs: “Jūrā ik dienas notiek visādas situācijas, ar kurām jātiek galā. Tā ir norma.”



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste
67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2** Notikumi Latvijā. Jūlijs – augusts
- 5** Satiksmes ministrs ar igaunju kolēģiem apspriež sadarbību transporta nozarē
Vai atjaunos prāmju satiksmi starp Rīgu un Stokholmu?
Šā gada septiņos mēnešos ārvalstu kuģi Latvijas ostās ienākuši 3185 reizes
Pirmajā pusgadā Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti 14 kuģi
Pirmajā pusgadā pārbaudīti 168 ārvalstu kuģi
- 6** Jūrnieku saimei pievienojas 208 jaunie speciālisti
- 7** Pārbaudītas 57 jūrnieku sagatavošanas programmas
Likts pamats starptautiskajam projektam H2-SEAS elektriskā ūdegraža zvejas
kuģa korpusa būvniecībai
- 8** Uzņēmumi zināmā mērā tomēr ievēros ES ierobežojumus
- 9** Donalds Tramps paver ceļu zemūdens minerālu resursu izmantošanai
starptautiskajos ūdepos

JŪRĀ UN KRASTĀ – KUĢOŠANAS DROŠĪBA UN DROŠĪBA

- 10** Trauslā drošība
- 12** Slīdenais kuģošanas drošības jautājums
- 15** Jūras drošības reaģēšana Sarkanās jūras traucējumu laikā
- 16** "Joprojām palikšu uzticīgs darbam jūrā"
- 20** Uzmācšanās un iebiedēšana – jautājumi, kas joprojām satrauc jūrniecības nozari
- 21** "NorthStandard" piedāvā ECDIS apmācības novērtēšanas platformu
- 22** Uzlaboties nozīmē mainīties, būt perfektam nozīmē bieži mainīties
- 23** Vienas apdrošināšanas kļūdas cena var būt milzīga
- 27** Mūsu niša – praktiskā apmācība
- 29** Prakse kā pamats drošībai
- 30** Solis preti tīrakai videi un IMO mērķu sasniegšanai
- 31** Jūrniecības vēlas vienlīdzīgu attieksmi
- 33** "Drošs, redzēts, atbalstīts – jūrniecība mainīgajā pasaulē"
Jaunākais pētījums par jūrniecības nozarē strādājošo sieviešu īpatnību
"Sailors' Society" izveidots īpašs palīdzības tālrunis jūrniecēm
- 34** Baznīcās aizlūdz par jūrniekiem
Jaunākais jūrā

OSTAS

- 37** Statistika
- 38** Domāšanas paradigmai par ostām ir bijuši cilvēki
- 41** Ventspils svin 735. jubileju
Pirmo reizi notika "Pludmales diena 2025"

VAIROSIM VALDEMĀRU

- 42** Ainažos cildināja Valdemāra veikumu
- 44** Latvijas Jūras spēku prioritāte ir bijuši cilvēki
- 47** "Trejdeviņus" šovasar iedvesmo jūra
- 48** Studenti izzina piekrastnieku dzīvesveidu



Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Edgara Lustika (1. vāka ilustrācija), Raita Mūrnieka, Sarmas Kočānes, Anītas Freibergas, Gata Dieziņa, OR3 Sendija Āriņa, OR5 Artūra Straziņa, Montas Zīles, Valtera Vieta, Andreja Tirmaņa, Toma Donauska, Ventspils hronikas arhīva, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, "LVF Flote", "BOTC Training" Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Aizsardzības ministrijas, Jūras spēku, RTU LJA, RTU LJK, Latvijas Nacionālā kultūras centra, "Jūras Informācija" foto, CMA, MSC, BPO, "Associated Press", ETA, IMO, PMA, OECD, ITF, ECSA, MOL, "Baltic Transport Journal", "Shutterstock", "Courtesy of Navingo", "PKP CARGO" publicitātes foto, "Reuters", AFP/Scanpix, EPA, flickr foto. Foto no Imanta Nartiša, Edmunda Ārņa un Artūra Bērziņa personīgā arhīva.

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

Drošība vienmēr pirmajā vietā

Svētdienas vakarā Rīgas ostā bija ienācis karakuģis: liels, pelēks, monolīts. Nevijus pār muguru pārskrēja sīkas skudriņas. Droši vien tā nevajadzētu būt, jo sabiedroto karakuģis šeit palīdz sargāt mūsu drošību. Lai arī tā, bez ieročiem gādāt par drošību tomēr būtu labāk. Bet tad atcerējos kapteiņa Edmunda Arņa teikto, ka šķietami mierīgajā Baltijas jūrā kuģošanas drošība un drošība ir apdraudēta kaut vai tāpēc, ka Krievija daudzviet bloķē GPS signālu. Kuģim pie Klaipēdas ostas pēkšņi pazūd signāls, un tad parādās informācija, ka tas atrodas pie Kaļiņingradas. Pēdējā mēneša laikā esmu intervējis četrus kapteiņus, kuri strādā dažādos pasaules reģionos, un viņi visi kā viens atzīst, ka kuģošanas drošība dažādu iemeslu dēļ pasaules ūdeņos ir apdraudēta.

Teiktajam apliecinājums ir starptautiskās aģentūras "Inchape Shipping Services" ziņojums par globālās kuģošanas riskiem 2025. gada pirmajā pusgadā, kas saistīti ar kuģošanas drošību un drošību. Tendences rāda, ka, turpinot pieaugt jūras tirdzniecības apjomiem, pieaug arī riski, sākot no ugunsgrēkiem un navigācijas kļūmēm uz kuģiem līdz pirātisma aktiem un sprādzieniem ostās, no degošiem autotransporta pārvadājumiem Klusajā okeānā līdz naftas tankkuģu sadursmēm ģeopolitiski saspringtos ūdeņos, no jūras riskiem Rietumāfrikas ūdeņos līdz kara riskiem Melnajā jūrā un hutiešu uzbrukumiem Sarkanajā jūrā. Ugunsgrēki, sadursmes, uzsēšanās uz sēkļa un ģeopolitiskie draudi ir radījuši jautājumus, uz kuriem nekavējoties jārod atbildes: kāda ir jūrnieku sagatavotība, kādi ir drošības standarti un operatīvā disciplīna? Ziņojumā teikts, ka minētās problēmas nav tikai atsevišķi negadījumi, tāpēc tas ir brīdinājuma signāls kuģu īpašniekiem, kravu īpašniekiem, apdrošinātājiem un preču patērētājiem visā pasaulē.

Šī žurnāla numura lielā tēma ir kuģošanas drošība un drošība, par ko varu rakstīt un spriest, uz problēmām raugoties no sauszemes žurkas skatu punkta, bet to, kā šodien jūrnieks jūtas jūrā, zina tikai tas, kurš tur strādā. Cilvēki krastā jūru vairāk saista ar romantiku, bet kapteinis Imants Nartišs par to tikai iesmej, jo romantiku jūrā varot atrast tikai tāds, kurš jūrā nav bijis, no krasta raugoties uz skaistu saulrietu jūrā. Patiesībā jūrā ir fiziski un psiholoģiski smags darbs. Un neparedzamas situācijas un apstākļi.

Kapteinis Dainis Briedis savā *facebook* kontā raksta: "Ziņās lasu, ka no Klusā okeāna Havaju salu galvaspilsētas Honolulu ostas pēdējo stundu laikā evakuējušies 90 kuģi, laivas un jahtas, jo izsludināts cunami apdraudējuma brīdinājums. Izlasīju un atmiņās aizklejoju dienā

pirms 14 gadiem, kad manis vadītais vācu kompānijas "Bremer Lloyd Reederei" kuģis "BBC Niteroi" bija spiests steigā atstāt Honolulu, kas, cita starpā, tulkojumā no havajiešu valodas nozīmē "miera osta", jo saņēmām cunami brīdinājumu. Toreiz, 2011. gada 11. martā, tika izpostīta Fukušimas atomelektrostacija, radot vienu no lielākajām kodolkatastrofām uz planētas, bet par to uzzinājām, jau drošībā esot, Klusā okeāna ūdeņos, kur cunami nav bīstams. Mēs mierīgi pārkuģojām tam pāri. Tādas atmiņas par satikšanos ar šo biedējošo dabas fenomenu uzvirvoja, ziņas lasot. Ak, šīs neizgaistošās jūrās pavadīto gadu atmiņas."

Šoreiz cunami bija saudzīgs, jo neradīja graužošus postījumus, lai gan 29. jūlijā Kamčatkas pussalā notikuši 8,8 magnitūdu stiprā zemestrīce bija lielākā kopš Fukušimas zemestrīces 2011. gadā. Te apliecinājums daudzu jūrnieku teiktajam, ka ar jūru nevar cīnīties, to var tikai respektēt.

Un vēl jūrniekam ir svarīgi būt pārliecinātam, ka mājās viss ir labi, tad viņa domas neklīst projām no darba lietām, tātad arī kuģošanas drošības un drošības jautājumiem. Lai šoreiz ģimenes lietas paliek katra paša ziņā, bet te būs viena nomierinoša informācija jūrniekiem.

Pēdējo gadu laikā bija izvērsusies aktīva komunikācija ar Eiropas Komisiju par to, vai Latvijā normatīvajos aktos noteiktie nodokļu atvieglojumi jūrniekiem ("jūrnieku shēma") atbilst Eiropas Savienības regulējumam, EK Jūras transporta vadlīnijām un to piemērošanas praksei. Citiem vārdiem runājot, notika sarunas par to, vai mainīsies iedzīvotāju ienākuma nodokļa režīms jūrniekiem. Tagad atbilde ir skaidra – nekas nemainīsies, jo SM Jūrlietu departamentam, strādājot kopā ar Jūras administrāciju un sagatavojot detalizētu skaidrojumu un argumentāciju par Latvijas jūrnieku nodokļu shēmas specifiku un Latvijas nodokļu sistēmu kopumā, ir izdevies pārliecināt Eiropas Komisiju, tāpēc arī turpmāk ir spēkā īpašais 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.

Drošu kuģošanu un mierīgas jūras vēlot,

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi Latvijā.

Jūlijs – augusts

Latvijas ostas veido digitālu koplietošanas platformu efektīvai kravas pakalpojumu nodrošināšanai

11. jūlijā Ventspils brīvostas pārvaldē norisinājās Latvijas ostu un loģistikas koridoru digitālās transformācijas projekta "Ostu pārvaldības digitālā transformācija, pilnveidojot transporta un loģistikas datu apstrādi un analīzi" pirmā uzraudzības komitejas sēde, kurā apsprieda galvenos projekta izaicinājumus – kā izveidot efektīvu digitālu platformu visām ostu pakalpojumos iesaistītajām pusēm un kā Latvijas lielākajām ostām vienotā veidā būt saprotamām starptautiskajiem un vietējiem klientiem.

Ostas ir lielākie multimodālo jūras, sauszemes un dzelzceļa kravu aprites centri. Ik gadu Latvijas ostas un loģistikas nozare apkalpo ap 40 miljoniem tonnu dažādu kravu, kuru loģistikā ir iesaistīti ne tikai kravu nosūtītāji un saņēmēji, bet arī pārvadātāji, stīvidori, ostu pārvaldes un kontroles dienesti – VID Muitas pārvalde, Valsts robežsardze, Pārtikas un veterinārais dienests u.c.

Visā kravu loģistikas procesā tiek ģenerēts milzu apjoms ar datiem un dokumentiem, kuru aprīte pašreiz norit dažādos formātos un informācijas sistēmās. Dokumentu saskaņošana, kā arī datu savākšana un apkopošana no loģistikas nozares klientiem prasa laiku un papildu resursus, kā rezultātā Latvijas kravu koridori zaudē konkurētspēju.



Latvijas ostu un loģistikas koridoru digitālās transformācijas projekta mērķis ir izveidot integrētu koplietošanas platformu multimodālo kravu pakalpojumu nodrošināšanai jūras un sauszemes kravām, tostarp nodrošinot datu apmaiņu ar esošajām valsts nozīmes informācijas sistēmām. Rezultātā tiks sekmēta kravu dokumentu un datu aprites digitalizācija, kā arī ostu un loģistikas procesu automatizācija.

Projekta partneri ir Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, Satiksmes ministrija, VSIA "Latvijas Jūras administrācija", VAS "Latvijas dzelzceļš", SIA "LDz Cargo", VID Muitas pārvalde un Valsts robežsardze.

Latvijas ostu un loģistikas koridoru digitālās transformācijas projekta rezultātā izveidotās vienotās pakalpojumu platformas ieviešana ļaus ievērojami uzlabot kravu aprites ātrumu, mazināt administratīvo slogu un ietekmi uz vidi, kā arī veicinās Latvijas kravu koridoru konkurētspēju un katra dalībnieka digitālo attīstību.

Projekts tiek īstenots ar Eiropas Savienības Atveseļošanas fonda (*Recovery and Resilience Facility*) līdzfinansējumu. Tā ieviešanas finansējums ir 3,24 miljoni eiro, bet uzturēšanu un attīstību nākotnē nodrošinās pašas ostas. Projekta ieviešanas termiņš – 2026. gada 31. maijs.

Mācībās pārbauda ostas dienestu gatavību novērst piesārņojumu

30. jūlijā Ventspils brīvostā notika mācības, kuru mērķis bija pārbaudīt ostas dienestu gatavību un spēju ātri reaģēt, lai novērstu piesārņojuma izplatību ap piesārņoto ūdeņu savācēju kuģi "Užava".

Ventspils brīvosta ir stratēģiski nozīmīgs objekts, tāpēc ostas drošība un

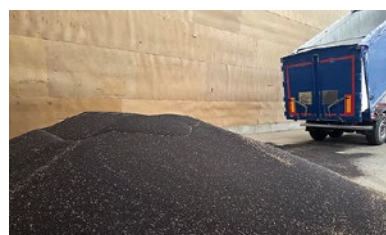


personāla gatavība ārkārtas situācijām ir īpaši būtiska. Lai nodrošinātu operatīvu un koordinētu rīcību dažādos nestandarta scenārijos, brīvostas pārvalde regulāri organizē mācības, izspēlējot iespējamās krīzes situācijas. Šoreiz bija kārta izmēģināt absorbējošo bonu lietošanu, kas var būt svarīgi piesārņoto ūdeņu noplūdes gadījumā.

Mācībās piedalījās Ventspils brīvostas pārvaldes personāls, tostarp Ostas un piesārņojuma aizsardzības dienests un Piesārņoto ūdeņu savācēju kuģu grupa, kā arī tika izmantoti vairāki ostas peldlīdzekļi.

Rīgas ostā sākusies graudu sezona

Jūlija beigās "WT Terminal" ieradās pirmās automašīnas ar šā gada rapši. Eiropā šogad gaidāma viena no lielākajām rapša ražām pēdējo gadu laikā, plānoti aptuveni 20 miljoni tonnu, salīdzinot ar 17 miljoniem tonnu pērn. Rumānija šogad pārsteidz ar rekordažu, gandrīz dublējot rapša apjomu no 1,29 līdz 2,65 miljoniem tonnu. Šādas rekordražas sola graudu kravu apjoma pieaugumu arī Rīgas ostā.





Atjaunots Daugavgrīvas krasta stiprinājuma posms vairāk nekā 500 metru garumā.

Pabeigti Daugavgrīvas krasta stiprinājuma remontdarbi

Remontdarbu ietvaros veikta dambja dzelzsbetona plākšņu demontāža 80 m garumā, izveidota jauna krasta stiprinājuma pamatne, izmantotas aptuveni 300 automašīnu kravas ar Latvijas laukakmeņiem. Projekta ietvaros pēc Rīgas brīvostas pārvaldes pasūtījuma sakārtota arī krasta līnijai piegulošā teritorija, nodrošinot gājēju un velobraucēju drošu un ērtu pārvietošanos dambja atjaunotajos posmos.

Notiek Jūras spēku mācības

28. un 29. jūlijā Kolka pagastā Sīkraga un Mazirbes piekrastē notika Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta organizētās jūras vides aizsardzības mācības "OILEX 25". Mācību mērķis bija trenēt vienību spējas ātri un efektīvi reaģēt piesārņojuma gadījumā un sadarboties, lai novērstu kaitējumu videi.

No 14. līdz 26. jūlijam Liepājā un Baltijas jūrā norisinājās starptautiskās



ūdenslīdzēju mācības "DIVEX 25", kurās piedalījās militārās vienības no Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Vācijas un ASV. Mācību mērķis bija attīrīt jūras teritoriju no vēsturiskās mūnīcijas, padarot ostas un kuģošanas ceļus drošus. Ūdenslīdzēji trenējās sprādzienbīstamu priekšmetu atrašanās, drošā izcelšanā, pārvietošanā un neitralizēšanā jūras vidē.

Latvijas Jūras spēki sveic Lietuvas Jūras spēkus

1. augustā apritēja 90 gadi kopš Lietuvas Jūras spēku izveides. Latvijas Jūras spēki ar lepnumu piedalījās Lietuvas Jūras spēku 90 gadu



jubilejas svinībās Klaipēdā. Lietuvas Jūras spēku 90 gadu svinīgā atcere sākās ar vērienīgu svētku gājienu, kurā Lietuvas un Latvijas Jūras spēku orķestri radīja svētku noskaņu un iepriecināja Klaipēdas iedzīvotājus un svētku viesus.

Notikusi Krasta apsardzes dienesta priekšnieka maiņa

17. jūlijā par jauno Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieku iecelts komandlejnants Tālis Dzērve. Šo amatu viņam nodeva komandkapteinis Kristis Kristlībs, kurš pateicās komandai un sadarbības partneriem.

Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Māris Polencs pateicās



Tālis Dzērve un Kristis Kristlībs.

komandkapteinim Kristam Kristlībam par līdzšinējo darbu un izteica pārliecību par jaunā priekšnieka profesionalitāti: "Nav šaubu, ka komandlejnants Tālis Dzērve lieliski tiks galā!"

Ārvalstu kara kuģu vizītes

No 7. līdz 9. jūlijam Rīgā notika plānotā Vācijas "FGS Braunschweig" ostas vizīte, kas apliecina NATO vienotību, stiprina sabiedroto operatīvās saites un ir skaidrs un redzams apliecinājums apņēmībai nodrošināt drošību Baltijas jūras reģionā.



17. jūlijā Rīgas ostā plānotā vizītē ieradās Zviedrijas Jūras spēku kara kuģis "HMS Nyköping", kas Latvijā uzturējās līdz 19. jūlijam. Šī vizīte stiprināja reģionālo sadarbību un sabiedroto klātbūtni Baltijas jūrā, apliecinot kopīgu apņemšanos nodrošināt drošību un mieru mūsu reģionā.



No 14. līdz 16. jūlijam Rīgā ostas vizītē uzturējās Somijas Jūras spēku kara kuģis "FNS Pori". Arī šī vizīte stiprina sadarbību ar NATO partneriem un apliecina kopīgu apņemību sargāt drošību un mieru Baltijas jūras reģionā.

▶▶▶ 3. lpp.

Liepāja – jauns galamērķis kruīza kuģu maršrutos

Liepājā šosezon ienāk kruīza kuģi, kas ved tūristus ceļojumā pa Baltijas jūru. "World Traveller" uz Liepāju atveda 170 pasažieru, pārsvarā no ASV, kuri devās organizētajās ekskursijās, kā arī individuāli apskatīja pilsētu. Lietus nebija šķērslis, lai tūristi dotos arī velotūrē pa Liepāju. Kruīza maršruts sākās Stokholmā un noslēgsies Kopenhāgenā. Liepājā kuģis ieradās no Rīgas un tālāk devās uz Gdaņsku.



"Mūsu kruīza kompānija cenšas iekļaut maršrutos tādas galamērķus, kur lielie kuģi parasti nepiestāj, lai viesiem būtu iespēja izpētīt mazāk zināmas, bet interesantas vietas," teica kruīza kuģa "World Traveller" kapteinis Jevgeņijs Ļebedeņko.

"Kruīza kuģa ienāciens nav bieža parādība Liepājas ostā. Pie šīs tēmas aktīvi esam sākuši strādāt salīdzinoši nesen, tomēr katru gadu kāds kruīza kuģis Liepājā ienāk un atsauksmes tiek veidotas, tāpēc nonākam kruīzu maršrutu kartē arvien biežāk un biežāk, un mūsu mērķis ir padarīt kruīza kuģu ienākšanu par regulāru parādību," norāda LSEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis.

Uzņēmēju brokastis iedvesmai

Liepājā ik mēnesi notiek "Uzņēmēju brokastis". Tas ir rīta laiks kafijai, iedvesmai, sarunām un jaunu kontaktu veidošanai. Tā, piemēram,



"Uzņēmēju brokastu" pasākums, kas notika 11. jūlijā pludmalē "Red Sun Buffet", iepazīstināja ar vērtīgiem pieredzes stāstiem par Norvēģijas biznesa vidi.

Mēs ticam, ka uzņēmēju stāsti par pārvarētām grūtībām, izaugsmi un panākumiem ne tikai iedvesmo citus sākt uzņēmējdarbību vai stiprina nepadoties izaicinājumu priekšā, bet arī veicina atvērtību, sadarbību un izglītošanos uzņēmējdarbības vidē.

LSEZ iepazīstina ar biznesa vidi

Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras (LIAA) direktore Ieva Jāgere iepazīnās ar Liepājas uzņēmējdarbības vidi, attīstības projektiem un Liepājas SEZ iespējām, apmeklēja Liepājas lidostu, "airBaltic Pilot



Academy", vairākus no Liepājas industriālajiem parkiem, ostu, kā arī viesojās uzņēmumā "Yokohama", kas ražo metāla diskus automašīnām un traktortehnikai. "Liepāja ir izdarījusi lielisku mājasdarbu un ir interesanta investoriem, kuri vēlas attīstīt ilgtspējīgu uzņēmējdarbību ar augstu pievienoto vērtību, izmantojot inovācijas un modernās tehnoloģijas," darba vizītes noslēgumā atzina LIAA direktore Ieva Jāgere.

Jūras svētku tradīcijas Liepājā

Jūras svētki Liepājā 12. jūlijā piešķandināja Jūrmalas parku, Liepājas pludmali, promenādi un klubu "Kursa". Svētku apmeklētāji bija aicināti ienirt muzikālos, radošos un brīnumu pilnos vilņos – no daudzveidīgas muzikālās programmas un radošajām darbnīcām līdz plenēra izstādei, jūras iepazīšanas aktivitātēm, kuģu un laivu parādei un ekoloģiskās domas forumam.



Jūrnieku piemiņu godina Jānis Džeriņš un Uldis Hmieļevskis.

Svētku rīts tradicionāli sākās ar piemiņas brīdi pie pieminēkļa bojā gājušajiem jūrniekiem un zvejniekiem. Viena no gaidītākajām Jūras svētku tradīcijām Liepājā ir jūrasbraucēju airēšanas sacensības. Arī šogad



Tirdzniecības kanāla ūdeņus kūla astoņas airētāju komandas, tostarp divas dāmu komandas. Viena no dāmu komandām, kas izcīnīja septīto vietu, pārstāvēja Liepājas SEZ pārvaldi.



Tradicionālā kuģu un laivu parāde "Pilsētas platumā no ezera uz jūru".

Satiksmes ministrs ar igauņu kolēģiem apspiež sadarbību transporta nozarē

Satiksmes ministrs Atis Švinka 13. augustā devās darba vizītē uz Igauniju, lai kopā ar igauņu kolēģiem pārrunātu sadarbību transporta nozarē, tostarp ostu attīstības jautājumos, prāmju satiksmes īstenošanā, kā arī aktualitātes "Rail Baltica" projekta ieviešanā.

Atis Švinka Igaunijā tikās ar Tallinas ostas valdes locekli Margu Vihmanu, lai pārrunātu turpmāko sadarbību ostu darbībā, realizējot iespējamus projektus ražošanā, digitalizācijā, atjaunojamās enerģijas attīstībā un tūrismā. Tāpat tika diskutēts par TEN-T pamattika Ziemeļjūras – Baltijas jūras koridora un Baltijas jūras – Melnās jūras – Egejas jūras koridora attīstības perspektīvu, lai



tā nodrošinātu efektīvus kravu un pasažieru pārvadājumus. Tikšanās laikā pārrunās aktuālos jautājumus par projekta finansējumu un pānākt vienotu nostāju gaidāmajās ES daudzgadu finanšu budžeta sarunās, kā arī citi jautājumi, kas prasa ciešu koordināciju un saskaņotu rīcību starp trim Baltijas valstīm.■

Vai atjaunos prāmju satiksmi starp Rīgu un Stokholmu?

Satiksmes ministrs Atis Švinka vizītes ietvaros notika tikšanās ar "Tallink Grupp" augstākajām amatpersonām, tostarp valdes priekšsēdētāju Pāvo Nogu, lai meklētu iespējas atjaunot pasažieru prāmju satiksmi, kas agrāk savienoja Rīgu ar Stokholmu un citiem galamērķiem. Lai gan iepriekšējie mēģinājumi atjaunot šo satiksmi nav

vainagojušies panākumiem, cerību par pozitīvu iznākumu, iespējams, jau nākamā gada pavasarī paudīs Rīgas mērs Viesturs Kleinbergs, kura cerību pamatā ir produktīvās sarunas starp Satiksmes ministriju un "Tallink" pārstāvjiem, kuri norādījuši uz nepieciešamību risināt vairākus būtiskus jautājumus, tai skaitā prāmju termināļa modernizāciju.■

Šā gada septiņos mēnešos ārvalstu kuģi Latvijas ostās ienākuši 3185 reizes

2025. gada pirmajos septiņos mēnešos ārvalstu kuģi Latvijas ostās ienākuši 3185 reizes. Pagājušajā gadā no 1. janvāra līdz 1. augustam reģistrētas 3425 ārvalstu kuģu vizītes, tātad ienākušo kuģu skaits samazinājies par 7%.

Salīdzinājumā ar 2024. gadu ienākušo kuģu skaits jūlijā sarucis par 6,08%, bet maijā un jūnijā samazinājums pārsniedza 10%. Vienīgais pozitīvais mēnesis šogad bijis aprīlis, kad ienākušo kuģu skaits pieaudzis par 1,75%.

Septiņos mēnešos Rīgas ostā ienākušo kuģu skaits samazinājies



par 5,49%, Liepājā par 8,31%, bet Ventspilī pieaudzis par 0,34%.

Šogad Latvijas ostās visvairāk ienākuši kuģi zem Portugāles karoga, kā arī Dānijas, Nīderlandes un Libērijas karoga kuģi.■

Pirmajā pusgadā Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti 14 kuģi

Šā gada pirmajā pusgadā zem Latvijas karoga no jauna reģistrēti 14 kuģi, trīs no tiem ar bruto tonnāžu virs 500 (viens zvejas kuģis un divi sauskravas kuģi). No Kuģu reģistra šajā laikā izslēgti seši kuģi, tai skaitā trīs ar bruto tonnāžu virs 500 (divi sauskravas kuģi, viens tankkuģis).

Pavisam zem Latvijas karoga reģistrēti 343 kuģi, tai skaitā kravas kuģi, pasažieru kuģi, zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflote.

Gada pirmajos sešos mēnešos no jauna reģistrēti 26 atpūtas kuģi (19 buru jahtas un septiņi motorizēti atpūtas kuģi), bet no Kuģu reģistra izslēgti pieci atpūtas kuģi (trīs buru jahtas un divi motorizēti atpūtas kuģi). Kopējais zem Latvijas karoga reģistrēto jahtu skaits pieaudzis līdz 798.

Sešos mēnešos reģistrētas sešas zvejas laivas, divas zvejas laivas izslēgtas. Kopējais zvejas laivu skaits reģistrā ir 623.■

Pirmajā pusgadā pārbaudīti 168 ārvalstu kuģi

Pirmajā pusgadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) inspektori veikuši 168 ostas valsts kontroles inspekcijas Latvijas ostās ienākušajiem ārvalstu kuģiem. Aprīlī Ventspilī ostā vairāku pārkāpumu dēļ tika aizturēts Hondurasas karoga kuģis.



Savukārt Latvijas karoga kuģiem gada pirmajos sešos mēnešos veiktas 134 inspekcijas.

KDI inspektori minētajā laikā posmā pārbaudījuši 55 atpūtas kuģus, kā arī veiktas 135 jūras zvejas laivu pārbaudes.

Sešos mēnešos notikušas 35 kuģu remonta un drošības aprīkojuma apkopes uzņēmumu pārbaudes.■

Jūrnieku saimei pievienojas 208 jaunie speciālisti

Transporta nozares nākotne top jau šodien, un Satiksmes ministrija (SM) sveic 208 jaunus jūrniecības speciālistus, kas absolvējuši Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmiju (RTU LJA) un Liepājas Jūrniecības koledžu (LJK). Jūrniecības profesionāļu jomai piepulcējušies RTU LJA 31. izlaiduma absolventi, kuri apguvuši ostu vadītāju specialitāti, kuģu vadītāju, kuģu mehāniķu un kuģu elektromehāniķu profesijas. RTU LJA Jūrskolu šogad absolvējuši 37 sardzes stūrmaņi un 20 sardzes mehāniķi, kas sekmīgi pabeiguši profesionālo sagatavošanu darbam uz kuģiem. Jūrniecības nozarei piepulcējušies arī speciālisti, kas apguvuši pirmā līmeņa augstāko izglītību kuģu vadīšanā un maģistrantūras programmu jūras transportā.

“Lepojamies ar Latvijas jauniešiem, kuri šogad absolvējuši RTU LJA un RTU LJK. Kvalificēti jaunie speciālisti ir tie, kas rada inovatīvas idejas un virza nozares attīstību, stiprinot Latvijas jūrniecības konkurētspēju un nodrošinot mūsu jūrniecības izcilību. Lai visiem jaudīgs profesionāls turpinājums un sekmīga karjera,”



RTU Latvijas Jūras akadēmijas kuģu vadīšanas īsā cikla un bakalaura studiju programmas diplomus saņēma 14 jaunie jūrniecības nozares profesionāļi.



Izlaidums RTU Liepājas Jūrniecības koledžā.



2025. gada 4. jūlijā RTU Liepājas Jūrniecības koledžās izlaidumā diplomus saņēma 77 jaunie kuģu vadītāji, mehāniķi un loģistikas speciālisti.



RTU Latvijas Jūras akadēmijas maģistra studiju programmas “Jūras transports” absolventi izlaidumā kopā ar RTU rektoru Tāli Juhnu, RTU LJA direktoru Ediju Štālu, Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktori Anitu Rozenbergu un Jūrnieku reģistra vecāko inspektoru Aivi Kļaviņu.

absolventiem novēlēja Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Anita Rozenberga.

RTU LJA ir Latvijas jūrniecības izglītības tradīciju turpinātāja, kas atbilstoši starptautiskajiem standartiem nodrošina augstu izglītības kvalitāti, tās izsniegtie diplomi ir starptautiski atzīti un dod iespēju absolventiem strādāt visā pasaulē.

Jūrnieka profesija ir ļoti pieprasīta, prestiža un labi atalgotā. Pēc jaunākajiem “Baltic and International Maritime Council” (BIMCO) un “International Chamber of Shipping” (ICS) datiem, tiek prognozēts, ka 2026. gadā

pasaules flotē būs nepieciešami aptuveni 950 000 kuģu virsnieku un 1 070 000 ierindas jūrnieku. Pētījuma dati atklāj, ka 2026. gadā pasaulē pietrūks aptuveni 90 000 kuģu virsnieku un 35 000 ierindas jūrnieku, bet jūrniecības izglītības iestādēm būs jānodrošina 17 902 virsnieki gadā.

Šobrīd pasaulē ir 1,89 miljoni jūrnieku. Ņemot vērā, ka ar jūras transportu pārvadāto kravu apjoms katru gadu pieaug par aptuveni 3%, kā arī par apmēram 3% pieaug kuģu skaits pasaulē, loģiski, ka pieaug arī pieprasījums pēc jūrniekiem. Diemžēl jūrnieku skaits pasaulē krītas, tai skaitā arī Latvijā. ■

Pārbaudītas 57 jūrnieku sagatavošanas programmas

Lai nodrošinātu starptautisko un nacionālo normatīvo aktu prasību izpildi, Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra speciālisti šā gada pirmajā pusgadā pārbaudījuši un novērtējuši 57 jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmas. Būtiskas neatbilstības saistošo starptautisko standartu prasībām netika konstatētas.

Saskaņā ar Ministru kabineta “Jūrnieku sertificēšanas noteikumiem” pretendenti uz profesionāla jūrnieka kvalifikāciju ir jāapgūst atbilstoša izglītības programma,

kā arī jāiziet atbilstoša jūras vai darbnīcu prakse, kas ir šīs izglītības programmas sastāvdaļa. Latvijā var apgūt dažāda līmeņa kuģa vadītāju un kuģa mehāniķu izglītības programmas, kā arī kuģa elektromehāniķu, kuģa matrožu un motoristu izglītības programmas.

Bez tam jābūt apgūtiem noteiktiem mācību kursiem. Katrai kvalifikācijai nepieciešamie mācību kursi ir norādīti “Jūrnieku sertificēšanas noteikumu” 9. pielikumā “Speciālās kompetences prasības atbilstoši jūrnieka



kvalifikācijai”. Pašlaik Latvijā sertificēšanai nepieciešamos un citus jūrnieku mācību kursus var apgūt septiņās izglītības iestādēs un mācību centros. ■

Likts pamats starptautiskajam projektam H2-SEAS elektriskā ūdeņraža zvejas kuģa korpusa būvniecībai

Latvijas kuģu būvētavā “AtoZ” sāka pirmā Latvijā projektētā un būvētā zvejas kuģa ar ūdeņraža degvielas šūnu piedziņu tapšana. Projekts “Piekrastes zvejas kuģi, kas tiek darbināti ar nulles emisiju ūdeņraža kurināmā elementu” (H2-SEAS) ir pirmais šāda mēroga piemērs Latvijā, kur inovatīva ūdeņraža degvielas šūnu tehnoloģija tiek pielietota ilgtspējīgai kuģniecībai un zivsaimniecībai.

Projekta īstenošanas laikā galvenās pūles tiek veltītas zvejas kuģa ar ūdeņraža degvielas šūnu piedziņu prototipa projektēšanai, būvniecībai un darbības demonstrēšanai. Kā atzīst ViA pētnieks Ojārs Balcers, datu iegūšana ir viens no projekta uzdevumiem. “Dati sniegs statistiku, ar kuras palīdzību tiksīm līdz nepieciešamajiem mērījumiem,” uzsver pētnieks.

Stokholmas Vides institūta Igaunijas Tallinas centra un ViA zinātnieki veic esošo regulējumu un iespējamo šķēršļu analīzi šāda veida tehnoloģiju ieviešanai. Projekta mērķis ir



būtiski izmainīt mazapjoma zvejas nozari Ziemeļjūras un Baltijas jūras reģionos. Projekta ietvaros tiks uzprojektēts, uzbūvēts un demonstrēts pilnībā integrēts elektriskais ūdeņraža zvejas kuģa prototips, kas paredzēts, lai veicinātu ātru un ilgtspējīgu pāreju uz tīru un efektīvu enerģijas izmantošanu mazapjoma zvejas flotēs.

Izmantojot šo inovatīvo risinājumu, kura pamatā ir ūdeņraža degvielas šūnu tehnoloģija, kuģa prototips demonstrēs uzlabotu energoefektivitāti un draudzīgumu videi, panākot nulles emisijas un minimālu skaņas

piesārņojumu, tādējādi veicinot arī vides ilgtspējību jūras jomā.

9. jūlijā “Apvārsnis Eiropa” (HorizonEU) projekta H2-SEAS partnera “ATOZ Group” kuģu būvētavā norisinājās “Metināšanas ceremonija” (Welding ceremony), kas ir pirmās metinājuma šuves veikšana kuģa korpusa izveidē.

Projekta vadītājs ViA, vadošais pētnieks Oskars Java savā uzrunā izteica divas pateicības. Pirmā bija domāta Eiropas Komisijas pārstāvjiem, jo tādi starptautiski pētniecības un

▶▶▶ 8. lpp.



▶▶▶ 7. lpp.

inovāciju projekti veicina zināšanu pārnēsi un inovāciju ģeogrāfiski plašākā mērogā, nekā to spēj nacionālie projektu konkursi. Otro pateicību saņēma Rīgas Tehniskā universitāte par iesaistīšanu šī projekta ieviešanā, jo tā ļāvusi VIA kā vēl vienu pētniecības virzienu nostiprināt dzīves ciklu aprēķinu zinātnisko grupu. Dzīves ciklu aprēķini ir būtiski jaunu produktu izstrādē, jo, pareizi veikti, tie parāda, cik ilgtspējīgs būs produkts visā tā dzīves ciklā.

UZZIŅAI

Iniciatīva tiek īstenota starptautiskā pētniecības projektā H2-SEAS, kas saņem finansējumu aptuveni 2,8 milj. eiro no EK programmas "Apvārsnis Eiropa". Tā mērķis ir veicināt CO₂ neitrālu, energoefektīvu un videi draudzīgu jūras transportu, un šis ir solis ceļā uz to, lai mazinātu CO₂ emisijas zvejniecības sektorā, zemūdens troksni un naftas noplūžu riskus. Šādi projekti pierāda, ka Eiropas zaļais kurss un zinātnē balstītas inovācijas ved mūs tuvāk klimatneitralitātei un ilgtspējīgai nākotnei.

Projekta ietvaros tiks uzprojektēts, uzbūvēts un demonstrēts pilnībā integrēts zvejas kuģis ar ūdeņraža degvielas šūnu piedziņu prototips, kas paredzēts, lai veicinātu ātru un ilgtspējīgu pāreju uz tīru un efektīvu enerģijas izmantošanu mazapjoma zvejas flotēs. Izmantojot šo inovatīvo risinājumu, kura pamatā ir ūdeņraža degvielas šūnu tehnoloģija, kuģa prototips demonstrēs uzlabotu energoefektivitāti un draudzīgumu videi, panākot nulles emisijas un minimālu skaņas piesārņojumu, tādējādi veicinot arī vides ilgtspējību jūras jomā. Sasniedzot šos rezultātus, H2-SEAS projekts atbilst arī Eiropas Zaļajam kursam, ES Biodaudzveidības stratēģijai 2030. gadam un ES misijas "Atjaunot mūsu okeānus un ūdeņus līdz 2030. gadam" mērķiem, veicinot ilgtspējīgu un oglekļa ziņā neitrālu zilo ekonomiku.

Zvejniecības nozare ir viena no energoietilpīgākajām, taču ar šādu tehnoloģiju palīdzību iespējams pāriet no fosilajiem kurināmajiem uz videi draudzīgākiem un energoefektīvākiem risinājumiem, samazinot CO₂ emisijas, zemūdens troksni un jūras piesārņojumu.■

Uzņēmumi zināmā mērā tomēr ievēros ES ierobežojumus

2025. gada 22. jūlijā "Bloomberg" ziņoja, ka kuģu īpašnieki un naftas tirgotāji atturas no darījumiem ar Indijas naftas pārstrādes kompāniju "Nayara Energy Ltd.", kurā 49,13% akciju pieder Krievijas uzņēmumam "Rosneftj", un tā ir daļa no Eiropas Savienības noteiktajām sankcijām. "Nayara Energy Ltd." paziņojusi, ka tā izskata juridiskas un citas iespējas savu interešu aizsardzībai, bet "Rosneftj" ES sankcijas nosaukusi par nepamatotām un nelikumīgām. Savukārt tirgotāji norāda, ka, norēķinoties par darījumu, pēc sankciju ieviešanas varētu rasties maksājumu grūtības pēc iekraušanas, kā arī iespējami citi finansiāli sarežģījumi, kas liek būt atturīgiem darījumos ar sankcijām pakļautajiem uzņēmumiem. Pieprasījums liek tirgus dalībniekiem domāt, kā varētu turpmāk veikt darījumus ar naftas pārstrādes uzņēmumiem, jo nozares norma ir samaksa 15–30 dienu laikā pēc kravas iekraušanas.

ES 18. jūlijā vienojās par 18. sankciju paketi pret Krieviju, ko ārlietu vadītāja Kaja Kallasa nosauca par vienu no spēcīgākajām līdz šim noteiktajām sankcijām, kas samazina Krievijas jēlnaftas cenu griestus no 60 ASV dolāriem līdz 47,60 dolāriem par barelu. Pārvadātāji un apdrošināšanas sabiedrības, kas vēlas izvairīties no sankcijām, nevarēs apstrādāt pirkumus, kas pārsniedz šo līmeni. Jaunais griestu ierobežojums, kas stājas spēkā 3. septembrī, ietver arī mehānismu, kas nodrošina, ka tas vienmēr ir par 15% zemāks par vidējām Krievijas jēlnaftas cenām.

Starptautiskās Enerģētikas aģentūras aplēses liecina, ka, lai gan Krievijas naftas eksports jūnijā nedaudz samazinājās (līdz 7,23 miljoniem barelu dienā), ieņēmumi, pateicoties augstākām pasaules naftas cenām, no maija pieauguši par 800 miljoniem dolāru, sasniedzot 13,6 miljardus dolāru. Tas daļēji atspoguļo



faktu, ka Krievija ir atradusi dažus risinājumus, tostarp izveidojusi plašu un necaurredzamu tankkuģu tīklu, apdrošināšanas un maksājumu shēmas, kas ļauj tai eksportēt naftu virs cenu griestiem.

ES jaunākajā paketē papildus 342 tankkuģiem, kuriem jau ir piemērotas sankcijas, noteiktas sankcijas vēl 105 tankkuģiem. Tomēr tiek paustas bažas, ka Maskava, visticamāk, atradis veidus, kā izvairīties no jauno sankciju negatīvajām sekām, iespējams, paplašinot ēnu floti vai vēl vairāk slēpjot naftas izcelsmi, izmantojot tādus pasākumus kā naftas pārkraušana okeāna vidū no kuģa uz kuģi. Turklāt paredzams, ka Indija un Ķīna turpinās pirkt Krievijas jēlnaftu ar atlaidi, lai gūtu labumu saviem iekšzemes tirgiem, vienlaikus degvielas eksportu, kas iepriekš bija paredzēts ES, novirzot uz jauniem tirgiem.

Tātad, lai gan uz papīra jaunais cenu griestu ierobežojums kopumā varētu samazināt Krievijas ieņēmumus no naftas, patiesībā jaunie ES pasākumi, visticamāk, nemazinās Maskavas finansiālo dzīvības spēku.

Globālie naftas tirgus novērotāji gaida, kā rīkosies kuģu īpašnieki. Tiek izteikts minējums, ka kuģu īpašnieki no Grieķijas līdz Norvēģijai, kuri kontrolē ievērojamu daļu pasaules kuģniecības flotes, zināmā mērā tomēr ievēros ES ierobežojumus.■

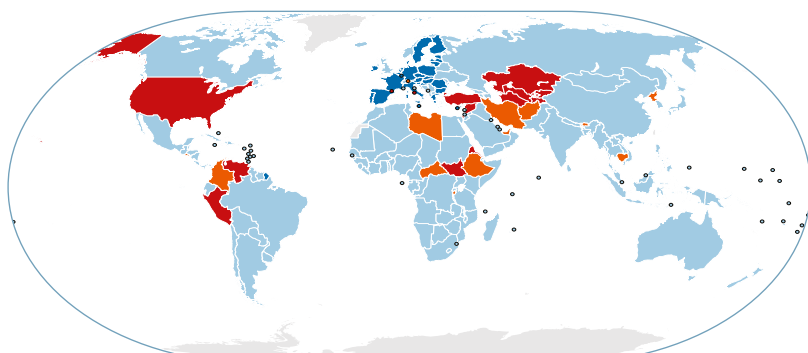
Donalds Tramps paver ceļu zemūdens minerālu resursu izmantošanai starptautiskajos ūdeņos

Jau desmit gadus notiek diskusijas par noteikumiem, kas ļautu līdz šim neskartu bioloģiski daudzveidīgu dziļjūras ekosistēmu ieguvu pasaules ūdeņos, bet līdz šim tādu projektu attīstību bremzēja starptautisko organizāciju vides aizsardzības politika.

Tā, piemēram, 2019. gadā Apvienoto Nāciju Organizācijas asociētās Starptautiskās jūras guļtnes pārvaldes sanāksmē Austrālijas kompānijas "DeepGreen" izpilddirektors Džerards Barons teica: "Lai samazinātu ietekmi uz vidi, mēs vēlamies palīdzēt pasaulei pāriet no fosilā kurināmā uz iespējami mazāk klimata pārmaiņas ietekmējošu enerģijas veidu."

2025. gadā Dž. Barona stratēģija ir radikāli mainījusies, ko apliecina viņa uzstāšanās Vašingtonā Kongresa komitejā šā gada sākumā, kur viņš, pārstāvēt savu kompāniju, kas tagad pārdēvēta par "The Metals Company" (TMC), uzstāja, ka valsts enerģētisko drošību un rūpniecisko konkurētspēju paaudzēm ilgi var nodrošināt, izmantojot jūras guļtnes resursu ieguvu. Uz to zibenīgi ir reaģējis ASV prezidents Donalds Tramps, kurš aprīlī izdeva izpildrakstu, kas paredz paātrināt ASV jūras guļtnes resursu ieguves licencēšanu, atkāpjoties no starptautiskajām tiesībām, un plāno 2026. gadā veikt sankcionētus divu jūras guļtnes ieguves iekārtu testus Klusajā okeānā.

"The Metals Company", izvērsot loģisku ASV politiku vidū un Baltajā namā, uzsvēra, ka globālajā jūras guļtnē atrodas planētas lielākās minerālu iegulas, piemēram, kobalta un niķeļa rezerves melnu iezu veidā, ko sauc par polimetāliskiem mezgliņiem, kas milzīgos apjomos klāj Klusā okeāna guļtni. Lai gan TMC ir paziņojusi investoriem, ka plāno sākt ieguvu gada laikā pēc licences saņemšanas, tehnoloģiju izstrāde minerālu ieguvei no jūras guļtnes četrus kilometru dziļumā varētu prasīt vairākus gadus. Piedevām nav paredzama jūras dziļu apguves konkurētspēja ar sauszemes ieguvu, tāpat kā jūras guļtnes minerālu apstrādes ekonomiskā efektivitāte un pārstrādes jaudas.



Zilā krāsā ir atzīmētas valstis, kas ratificējušas UNCLOS, oranžā krāsā tās, kas parakstījušas, bet nav ratificējušas konvenciju, sarkanā krāsā valstis, kas nav nolīguma dalībvalstis.

2025. gads var izrādīties izšķirošs okeānu nākotnei. Kamēr Starptautiskā jūras guļtnes (ISA) iestāde joprojām risina sarunas, kuru rezultātā tiks izstrādāti starptautiskie noteikumi par jūras guļtnes izmantošanu, ASV paātrina dziļjūras apguves tempu un ar prezidenta parakstītu izpildrikojumu "Atbrīvojot Amerikas jūras kritiski svarīgos minerālus un resursus" uzdod Tirdzniecības ministrijai veikt izpēti par dziļjūras minerālu resursu izmantošanu gan ASV ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā (EEZ), gan starptautiskajos ūdeņos. Lai iegūtu derīgos izrakteņus teritorijās ārpus savas ekskluzīvās ekonomiskās zonas, Trampa izpildrikojums nosaka, ka ASV paļausies uz 1980. gada likumu (Dziļūdens dibena

cieto derīgo izrakteņu likums), kas, kā atgādina Dziļjūras dabas aizsardzības koalīcija (DSCC), bija paredzēts kā pagaidu pasākums, kamēr Amerikas Savienotās Valstis ratificēs Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvenciju (UNCLOS).

Līdz šim 169 valstis ir ratificējušas konvenciju, kas stājās spēkā 1994. gadā. ASV piedalījās sarunās, bet nekad nav ratificējuši UNCLOS konvenciju.

Dziļjūras ieguves rūpniecība sašķel starptautisko sabiedrību

Vairākas valstis ir atļāvušas izpēti darbības savā jūras guļtnē, meklējot feromangāna garozas un vērtīgus polimetāliskus mezgliņus. Daudzas valstis ir ieinteresētas dziļjūras ieguves piedāvātajās iespējās. Starp pirmajiem, kas piešķir licences šāda veida darbībai savā EEZ, bija Klusā okeāna salu valstis – Kuka Salas, Papua-Jaungvineja, Nauru, Tonga un Kiribati, kuru jūras guļtnē Klusā okeāna dienvidu daļā ir bijis izpēti objekts kopš 20. gadsimta septiņdesmitajiem gadiem, jo šo valstu ekskluzīvās ekonomiskās zonas ir īpaši bagātas ar resursiem.



Polimetāliski mezgliņi okeāna dibenā: daži pasaules reģioni, piemēram, Klarionas-Klipertonas zona, ir īpaši bagāti un jau sen piesaistījuši kalnrūpniecības uzņēmumu uzmanību.

►►► 9. lpp.

Taču šajā virzienā strādā ne tikai Klusā okeāna salu valstis. Zviedrija, Norvēģija un Japāna ir atļāvušas okeāna dibena izpētes misijas, meklējot kritiski svarīgus minerālus, tāpat arī Indija un Ķīna ir ļoti aktīvas dziljūras ieguves jomā.

Taču vairākas valstis un to aizjūras teritorijas ir nolēmušas vismaz uz laiku aizliegt jebkādas dziljūras resursu ieguves darbības savās EEZ, tostarp Palau, Jaunkaledonija, Havajas, Fidži, Franču Polinēzija, ASV Samoa, Kanāda, Francija un Spānija, bet Portugāle ir kļuvusi par pirmo valsti pasaulē, kas aizliedz dziljūras ieguvu savos ūdeņos vismaz līdz 2050. gadam, un jauns pētījums ir apstiprinājis zinātnieku bažas par postošo dziljūras ieguves ietekmi uz jūras ekosistēmām.

Zinātnieki aicina noteikt moratoriju dziljūras ieguves darbiem

2025. gada 31. martā Globālā dziljūras konsultācija, zinātnieku un ekspertu grupa, kuras uzdevums ir sintezēt pieejamās zināšanas par dziljūru un dziljūras resursu ieguvu, ir nepārprotami aicinājusi noteikt moratoriju. Vairāk nekā 900 zinātnieku aicinājumu ir parakstījušas 70 valstis.

“Dziljūras ekosistēmas pašlaik ir pakļautas stresam dažādu antropogēnu faktoru dēļ, tostarp klimata pārmaiņu, trālēšanas un piesārņojuma dēļ. Dziljūras ieguves rūpniecība pastiprinātu šos stresa faktorus, izraisot bioloģiskās daudzveidības un ekosistēmas funkcionēšanas zudumu, kas vairāku paaudžu laikā būtu neatgriezenisks,” norādīts dokumentā.

Zinātnieku bažas ir saistītas ar sugu daudzveidības samazināšanos, ekoloģiski nozīmīgas populācijas zaudēšanu, svarīgu bioloģisko procesu traucējumiem, kas savieno dziljūras ekosistēmas ar seklākām ekosistēmām, nogulumu, metālu un toksīnu atkārtotu suspendēšanos ūdens slānī (kas varētu nonākt komerciāli nozīmīgu zivju, piemēram, tunču, kuņģos), kā arī trokšņa piesārņojumu, ko rada rūpnieciskās iekārtas okeāna dibenā un kas var traucēt vaļveidīgo spēju orientēties un sazināties.■

Trauslā drošība

“The Policy Center for the New South” un “The Atlantic Council” sadarbojas jau desmit gadus un tagad ir apvienojušas spēkus jaunai programmai, kas koncentrējas uz Atlantijas okeāna aizsardzību un drošību, kur joprojām ir lieli drošības izaicinājumi. Neskatoties uz incidentu skaita samazināšanos, pirātisms Gvinejas līcī joprojām ir nopietna drošības problēma.

Lai gan Gvinejas līcis ir viens no pasaules stratēģiski nozīmīgākajiem jūras reģioniem un kalpo par svarīgu koridoru starptautiskajai kuģošanai, nodrošinot naftas un gāzes eksporta maršrūtus un atbalstot arī reģionālo tirdzniecību un iztiku miljoniem cilvēku, tomēr milzīga nabadzība, vāja tiesībsardzība, augsts bezdarba līmenis un ierobežotas ekonomiskās iespējas joprojām veicina jūras noziegumus un ir izaicinājums drošībai, tāpēc kapteiņiem un apkalpēm jāsaģlabā modrība.

Īpaši drošības draudi nāk no Nigērijas, Beninas, Togo, Ganas, Kotdivuāras, Kamerūnas, Ekvatoriālās Gvinejas un Gabonas, kur incidenti parasti tiek klasificēti kā bruņotas laupīšanas jūrā un notiek teritoriālajos ūdeņos.

Pirātu operācijām ir nepieciešami ievērojami ieguldījumi laivās, dzinējos, ieročos, kukuļos un personālā, ko nodrošina sponsori un investori, kas ANO Narkotiku un noziedzības apkarošanas biroja (UNODC) ziņojumā tiek saukti par augsta līmeņa noziedzīgo darbību veicinātājiem. Šie sponsori un investori atbalsta pirātu grupējumu darbības un nopelna laupījuma lielāko daļu, tāpēc šādu finanšu tīklu likvidēšana ir tikpat svarīga kā pirātu apkarošana jūrā. Lai pārtrauktu šo noziedzīgās darbības modeli, ir jārisina tās sociālekonomiskās problēmas, kas šā reģiona cilvēkiem liek pievērsties jūras noziegumiem. Diemžēl jūras noziegumi vairākumā gadījumu paliek nesodīti, kas vēl vairāk saasina problēmas.

Jāatzīst, ka šā reģiona piekrastes kopienas saskaras ar apdraudējumu savai izdzīvošanai, tostarp klimata

pārmaiņām, nelegālu, neregistrētu un neregulētu (NNN) zveju, kas rada ievērojamu spiedienu uz licencēto zveju. Tomēr “The Atlantic Council” izsaka pārliecību, ka lielākā daļa Rietumāfrikas piekrastes valstu iedzīvotāju nenosauks pirātismu un bruņotas laupīšanas par būtiskākajiem drošības draudiem viņu ikdienas dzīvei.

Beninas, Kotdivuāras, Ganas, Togo un Nigērijas drošības spēki saskaras ar pieaugošiem iekšzemes terorisma draudiem, kas novirza uzmanību un resursus no piekrastes. Tāpat problēmas jūras drošības centieniem reģionā rada arī citi noziedzīgie tīkli, piemēram, narkotiku un cilvēku tirdzniecības tīkli. Pastāv arī bažas par saistību starp terorismu un transnacionālo organizēto noziedzību, ko apliecina jau minētā ANO Narkotiku un noziedzības apkarošanas biroja (UNODC) un ANO Starpreģionālā noziedzības un tieslietu pētniecības institūta (UNICRI) sākotnējais projekts, lai risinātu tieši šo problēmu visā Āfrikā.

Naftas cenas ietekmē pirātismu

Jaunākajā “Inchcape” un “Ambrey” globālās kuģniecības ziņojumā atspoguļoti galvenie notikumi jūras drošības un globālās tirdzniecības jomā, tostarp analizēti pirātu uzbrukumi un cilvēku nolaupīšana izpirkuma maksas iegūšanas nolūkā pie Rietumāfrikas krastiem, Melnās jūras kara riski, humānās meklēšanas un glābšanas ietekme uz tirdzniecības kuģiem, kā arī situācija Tuvajos Austrumos. Analītiķi uzsver, ka pastāv zināma korelācija starp naftas cenu un ar pirātismu saistītiem



notikumiem. Ja naftas cena nokrītas zem noteikta līmeņa, kas parasti ir 80 ASV dolāru par barelu, tas, visticamāk, izraisa uzbrukuma skaita pieaugumu, bet, ja naftas cena pieaug, tad noziedzīgajām grupām ir ienesīgāk zagst naftu ieguves vietās un pašiem to pārstrādāt.

Pēc globālā naftas cenu krituma par barelu 2014. gadā pirātu grupas reģionā pievērsās cilvēku nolaupīšanai, lai pieprasītu izpirkuma maksu. Šādos incidentos pirāti par ķīlniekiem izvēlas vērtīgākos apkalpes locekļus, piemēram, kapteini, pirmo stūrmani vai galveno mehāniķi. Šie apkalpes locekļi tiek aizvesti no kuģa un turēti nometnēs krastā, bieži vien Nigēras deltā, kamēr pirāti gaida maksājumus no kuģniecības kompānijām vai ģimenes locekļiem. "The pirate action group" (PAG) reģionā ir ļoti pielāgojamas un ir zināmas ar to, ka maina taktiku atkarībā no riska un ieguvuma attiecības.

Analītiķi uzskata, ka lielākā daļa ķīlnieku tiek turēti vietās netālu no nelegālas naftas pārstrādes rūpnīcas, kas atbilst PAG iespējamajam alternatīvajam biznesa modelim – zagtas jēlnaftas nelegālai pārstrādei. Gūstā ķīlnieki var būt pakļauti tādai bīstamai slimībai kā malārija un saņemt nepietiekamu uzturu. Parasti viņi tiek turēti 25 līdz 60 dienas, kamēr notiek sarunas. Tuvojoties sarunu noslēgumam, kopējais risks līcī, visticamāk, var palielināties, jo PAG gatavojas nākamajai nolaupīšanas

operācijai. Galvenais virzītājspēks ir finansiāls ieguvums, īpaši lielāka izpirkuma maksa par ārvalstu apkalpes locekļiem.

Gvinejas līcī darbojas divas aktīvas PAG grupas, viena rietumos un otra austrumos, bet nav pierādījumu, ka tās būtu savstarpēji saistītas. Austrumos ir vērojama notikumu saasināšanās drošības infrastruktūras trūkuma dēļ šajā reģionā, īpaši Ekvatoriālajā Gvinejā, kur nav atļautas "The Nigerian security escort vessel" (SEV) apsardzes, un arī Jūras spēki nav tik spēcīgi kā Nigērijas Jūras spēki. Nigēras deltā darbojas mazākas PAG grupas, kas regulāri uzbrūk pasažieru kuģiem un pagaidām nerada draudus tiem tirdzniecības kuģiem, kas piestāj Harkortas ostā.

PAG uzbrukuma objektu izvēlas, ņemot vērā kuģa burtu augstumu, ātrumu, kā arī to, vai kuģi apsargā SEV. Augstākais reģistrētais sānu augstums kuģim, kuram Rietumāfrikā uzbrukts, bija 10,4 metri. PAG parasti izvēlas kuģus, kas pārvietojas ar ātrumu līdz 20 mezgliem un kuģo līdz 400 jūras jūdžu attālumā no krasta. Šīs bāzes līnijas ļauj precīzi prognozēt draudus konkrētam kuģim tranzīta laikā.

Humānā masveida meklēšana un glābšana (HMSAR)

Pēdējo divu gadu laikā "Ambrey – Global Maritime Risk Management" Vidusjūrā un Atlantijas okeānā reģistrējis vairāk nekā 1800 ar HMSAR saistītu incidentu, no kuriem vairāk nekā 700 izraisīja uzņēmējdarbības pārtraukumus – kuģi tika novirzīti un pārmeklēti, lai noskaidrotu, vai uz tiem nav uzņemti migranti. Kopumā šo notikumu rezultātā papildus nobraukti vairāk nekā 90 000 jūras jūdžu, kas atbilst 57 Atlantijas okeāna šķērsojumiem, bet glābšanas operācijās pavadītas 180 dienas jeb seši mēneši.

Šā gada sākumā kādā glābšanas pasākumā 24 tirdzniecības kuģi piedalījās koordinētā cilvēku grupas meklēšanā, kura bija nonākusi briesmās. Pasākums ilga vairāk nekā 60 stundu, kas apliecina tirdzniecības kuģu kapteiņu vēlmi sniegt palīdzību, bieži vien to darot bez vilcināšanās.

▶▶▶ 12. lpp.



Komerčiālie kuģi, tostarp kuģi, kas ir daļa no Melnās jūras graudu darījuma, miglāinā rītā Stambulā, Turcijā, gaida, lai šķērsotu Bosfora šaurumu pie Jenikapi krastiem.

▶▶▶ 11. lpp.

Uzziņai. "Ambrey" ir vadošais uzņēmums pasaulē, kas analizē un iesaista ieinteresētās personas, lai atzītu tirdzniecības kuģu kritisko lomu humānās palīdzības sniegšanā.

Eskalācija un jauni draudi Melnajā jūrā

Pēc īslaicīgās diplomātiskās pauzes, ko 18. februārī starp Krieviju, Ukrainu un ASV aizsāka Rijādas vienošanās, ir atsākusies aktīva karadarbība. Krievija ir atsākusi uzbrukumus Ukrainas ostu un jūras infrastruktūrai, īpaši vērsoties pret Odesu, Čornomorsku un Južniju. Atbildot uz to, Ukraina ir atjaunojusi uzbrukumus Krievijas ogļudeņražu infrastruktūrai un galvenajiem piegādes maršrutiem, tostarp Kerčas tiltam.

Situāciju saasinājusi Ukrainas bezpilota lidaparātu (UAV) pārvadāšana, kas paslēpti konteinerkravās, lai uzbruktu lidlaukiem dziļi Krievijas teritorijā. Šādi darbībai varētu būt nopietnas sekas globālajiem konteinerkravu pārvadājumiem, izraisot pastiprinātu konteinerkravu pārbaudi ne tikai Melnajā jūrā, bet plašākā mērogā. Tāpat pastāv arī bažas, ka Krievija varētu apsūdzības par ieroču kontrabandu tirdzniecības kuģos, kas pārvadā konteinerus, izmantot kā iegastu, lai uzbruktu Ukrainai paredzētiem komerciāliem kuģiem. Lai gan šādi apgalvojumi ir izteikti jau iepriekš, Ukrainas nesēnā bezpilota lidaparātu izmantošana no konteineru platformām piešķir šādi iespējai zināmu ticamību.

Raugoties nākotnē, sarunas starp Ukrainu un Krieviju, visticamāk, neradīs būtisku situācijas uzlabošanu, tāpēc 2025. gadā tirdzniecības kuģi Melnajā jūrā un Azovas jūrā joprojām saskarsies ar paaugstinātu apdraudējuma līmeni, īpaši tie, kas piestāj Ukrainas ostās. Lai gan kuģiem, kas apmeklē Rumānijas un Bulgārijas ostas, apdraudējuma līmenis ir ievērojami samazinājies, Melnajā jūrā joprojām pastāv nesprāgušas munīcijas un jūras mīnu risks.■

Slidenais kuģošanas drošības jautājums

Mūsdienās apdraudējums kuģošanas drošībai tik strauji attīstās un mainās, un tas ir tik daudzšķautņains, ka izprast jauno situāciju un apzināties draudus ir kļuvis aktuālāk nekā jebkad agrāk. Starptautiskās jūrniecības institūcijas, nozares sabiedriskās organizācijas un privātās kompānijas meklē risinājumus kuģošanas drošības izaicinājumiem.

Neskatoties uz to, ka saistībā ar kuģošanas drošību viss it kā ir reglamentēts, kapteinis Imants Nartišs uzskata, ka kuģošanas drošības jautājums ir diezgan slidenā lieta. "Ļoti skumjš piemērs ir pēdējā laika lielākā avārija, kad uz enkura stāvošā kuģī ieskrēja otrs kuģis. Pēc būtības viss taču ir reglamentēts, tātad visam vajadzētu būt kārtībā, bet konteinerkuģis ar pilnu gaitu tomēr ņem un ieskrien stāvošā tankkuģī," saka kapteinis **Imants Nartišs**.

– **Kā tu kā kapteinis varētu izskaidrot šādu neloģisku incidentu?**

– Viennozīmīgi tā ir sardzes vaina, vai nu uz tiltiņa nebija sardzes, vai arī uz tiltiņa nebija ieslēgta

signalizācija, kas modina sardzes virsnieku un kam var iestatīt laiku no trim līdz desmit minūtēm. Ir kuģi, kur šī signalizācija strādā uz kustību sensoru, lai gan jāteic, ka to cilvēki lieliski ir iemācījušies apiet, piemēram, piestiprinot papīra lentīti un uz to palaižot ventilatoru, lai kustība būtu nodrošināta. Pieļauju, ka uz kuģa, kas izraisīja sadursmi, viss notika pēc līdzīga scenārija, vai arī kapteinis bija aizmirsis ieslēgt signalizācijas pogu.

– **Tas varētu nozīmēt, ka jūrās un okeānos pārvietoja kuģi bez vadības un cilvēka uz tiltiņa?**

– Negribētu to vispārināt, jo ikdienas darbā uz kuģa ir dažādi apstākļi.



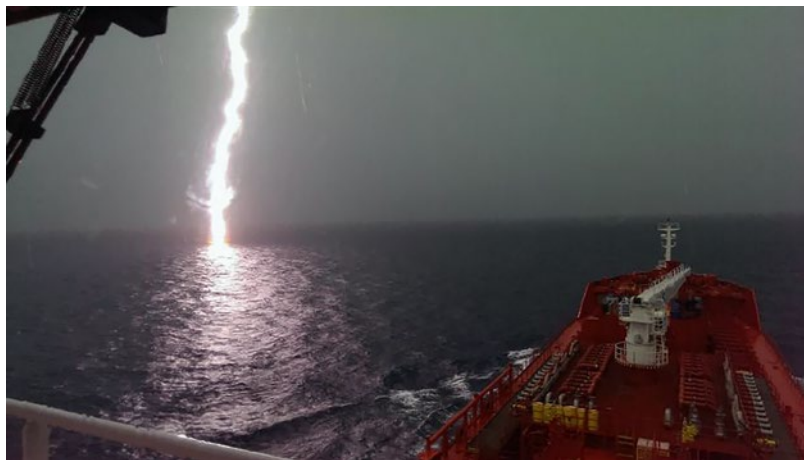
Imants Nartišs.

Piemēram, ja, kuģojot okeānā, tuvu mājā nav cita kuģa, tad uz desmit minūtēm tiltiņu var arī atstāt autopilota pārziņā, lai šajā laikā paveiktu kādu citu, varbūt neatliekamu, darbu, bet piekrastes ūdeņos uz tiltiņa sardzē ir jābūt vismaz diviem cilvēkiem. Te neder situācija, ka formāli skaitās divi, bet sardzes matroža nav uz tiltiņa, viņš nosūtīts citos darbos. Taču reālajā dzīvē, kad kuģa apkalpes ir samazinātas līdz minimumam, gaisajā diennakts laikā stūrmanis uz tiltiņa parasti ir viens, lai gan pēc papīriem, protams, skaitās divi cilvēki. Ir krāsošanas darbi, tīrīšanas darbi, kurus var darīt tikai gaisajā dienas laikā, tāpēc drošības sistēmā paredzēts arī tāds scenārijs, ka stūrmanis ir viens uz tiltiņa, bet otrs ar rāciju ir nosūtīts citos darbos. Tomēr, ja pieļaujam situāciju, ka stūrmanim pēkšņi ir kļuvis slikti un viņš atslēdzas, tad tiltiņš paliek bez cilvēka un kuģis bez vadības, tas iet ar autopilotu.

– Kas bez jau aprakstītās situācijas uz tiltiņa vēl slēpjas tevis teiktajā par slideno kuģošanas drošības jautājumā?

– Tas, ka kapteinim dažādās situācijās ir diezgan ierobežotas manevrēšanas iespējas. Tagad kuģošanas kompānijas paradušas slēgt līgumus ar kompānijām, kas piedāvā izstrādāt labākos kuģošanas maršrūtus, un krasta dienesti pieprasa, lai kapteinis stingri pieturas pie šiem norādījumiem. Kapteinim teorētiski ir tiesības mainīt maršrutu vai no tā atteikties, bet tad šādai rīcībai seko nopietna skaidrošanās un saruna ar darba devēju, kurš vēlas zināt, kāpēc kapteinis tiek maksāta alga, ja viņš nepakļaujos noteikumiem un nebrauc pa noteikto maršrutu.

Tomēr jāsaprot, ka situācijas jūrā mēdz būt dažādas. Man pašam ir nācies piedzīvot gadījumu, kad kuģim iedeva maršrutu un kompānija, neuzklausot manus iebildumus un ieteikumus, strikti noteica turēties pie maršruta, kas mūs ievada ciklona centrā. Kamēr izgājām cauri vētrai pa ekonomiski izdevīgāko ceļu, kas bija noteikts, nākot no Dienvidamerikas, knapi tikām līdz Lamanšam, kur bijām spiesti bunkurēties pie Falmutas, jo bijām nodedzinājuši visu degvielu un nācām jau faktiski uz degvielas tvaikiem. Vētras dēļ



mēs aizkavējāmies četras dienas un nodedzinājām visu degvielu, bet, ja būtu apgājuši ciklonu, kā es biju aprēķinājis, tad, noejot divsimt liekus kilometrus, mēs zaudētu tikai vienu dienu. Neskatoties uz to, ka kompānijas zina šādus un līdzīgus gadījumus, tomēr kapteinim ir ļoti grūti izskaidrot kompānijai, kāpēc viņš ir atteicies no tā vai cita maršruta, jo krasta birojā sēž menedžeri, kuri jūru ir redzējuši tikai filmās un sajēga par kuģi varētu būt kā, piemēram, amerikāņu filmā "Ātrums 2", kur pasažieru lineris ar 20 mezglu lielu ātrumu griežas no piestātnes. Un šī tiešām ir ļoti slidena lieta, kas vistiešākajā veidā saistīta ar kuģošanas drošību. Jau pieminētajā vētrā mums diezgan krietni pabojāja kuģi, ja vētra būtu vēl mazliet stiprāka, mēs būtu spiesti saukt palīgā velkoni, kas kuģim palīdzētu tikt līdz degvielas uzpildei, un tas tikai tāpēc, ka krasta dienesti neieklausās kapteiņa viedoklī.

– Daudz tiek spriests arī par to, ka jaunās tehnoloģijas apsteidz jūrnieku zināšanas par tām.

– Pēc būtības jaunās tehnoloģijas, kas diezgan strauji ienāk uz kuģiem,

ir pavisam normāla lieta, un nekā īpaši sarežģīta tur nav, bet nopietnākas problēmas var rasties, piemēram, ar elektroniskajām kartēm, jo ir daudz šo karšu ražotāju un katram savi lietošanas noteikumi. It kā jau ECDIS ir viena un tā pati programma, arī viens un tas pats zīmējums, bet, lai tiktu klāt kādai atsevišķai funkcijai, dažādu ražotāju kartēs nākas iet pa dažādiem ceļiem. Tāpēc arī kompānijas, atkarībā no tā, kāda ražotāja ECDIS karti izmanto uz kuģa, sūta uz specializētiem ECDIS kursiem, kur iepazīstina ar kopējo informāciju par elektroniskās kartes lietošanu plus attiecīgā ražotāja specifisko informāciju. Pats esmu apguvis praktiski visas šīs atšķirīgās sistēmas un ieguvis veselu kaudzi sertifikātu.

Kas attiecas uz jūrnieku kompetenci, tad šī situācija ir diezgan atšķirīga. Ir kompetenti speciālisti, ir ne tik kompetenti, bet kas vēlas mācīties, kas jau ir labi, un ir arī ne tik kompetenti un piedevām slinki, kuri negrib mācīties, taču no tādiem darba devējs cenšas tikt vaļā. Izvērtējot, slēgt vai neslēgt kontraktu ar attiecīgo speciālistu, darba devējs tomēr ieklausās kapteiņa viedoklī.

– Ja runājam par kuģošanas drošības apdraudējumiem, tad viena no tēmām ir pirātu uzbrukumi tirdzniecības kuģiem.

– Pašlaik kuģošana pirātu rajonos mani īsti vairs neskar, jo darbs ir Eiropā, bet esmu izgājis cauri visiem bīstamajiem reģioniem: kuģojis Sarkanajā jūrā, Gvinejas līcī, Venecuēlas

►►► 13. lpp.

reģionā, Madagaskarā, un tie visi ir ļoti bīstami reģioni, kur jūrnieki nepārtraukti tiek turēti tonusā. Godīgi sakot, lai vajadzības gadījumā varētu aizsargāties pret iespējamām pirātu uzbrukumiem, arī tagad, kuģojot Eiropas robežās, uz kuģa esam nodrošinājušies ar dzeloņstieplēm, jo nekad nevar paredzēt, vai pēkšņi nebūs kāds reiss uz kuģošanas drošību apdraudētiem reģioniem.

– Iepazīstoties ar dažādu diensetu ziņojumiem, var izdarīt secinājumu, ka no drošības viedokļa daudzviet situācija ir vērtējama kā nopietna.

– Tā tiešām ir ļoti nopietna situācija. Sarkanajā jūrā piedzīvojām, ka mūsu apsardzei nācās atšaudīties no pirātiem, bet Gvinejas līcī ar naftas ķīmijas tankkuģi nācās mukt no pirātiem. Apkalpe jau bija *citadelē*, bet, kad sapratu, ka pirāti mūs ņer rokā, pasauca vecāko mehāniķi, parādīju uz radaru un jautāju: redzi? Uz ko viņš atbildēja, ka redz un saprot, nogāja lejā un noņēma dzinējam visus ierobežojumus, lai es rokturi varu nolikt līdz galam, tā sakot, gāzi grīdā. Esmu pārliecināts, ka kopš uzbūvēšanas šis kuģis vēl nekad nebija tik ātri braucis, skrējām ar 16,5 mezglēm, kas naftas ķīmijas tankkuģim tiešām ir ļoti liels ātrums. Toreiz mums izdevās aizmukt, trauksme gan tika sacelta, paziņojumus saņēma arī dāņi, jo mūsu kuģim bija Dānijas karogs. Starp citu, tolaik Gvinejas līcī patrulēja Dānijas kara kuģis, ko noņēma no trases, jo tas bija nogremdējis pirātus.

– Diezgan savdabīgs lēmums.

– Demokrātija, lai gan es uzskatu, ja pirāti man uzbrūk ar ieročiem, man ir jāspēj aizstāvēties, ja pirāti grib manu kuģi nolaupīt, ir jābūt iespējai pirātus nogremdēt.

– Vai ir kaut kas tāds, kas tevi kā kapteini īpaši satrauc?

– Varu teikt, ka mani nekas neuztrauc, jo es ne par ko nevaru sūdzēties. Strādāju Eiropas ūdeņos ļoti labā Francijas kompānijā uz kuģa zem Francijas karoga un šeit esmu vienīgais latviešu kapteinis. Konkurss uz kapteiņa vietu bija milzīgs, bet man izdevās dabūt darbu. Laikam jau bija pienācis laiks beigt skraidīt



Kuģis nodrošināts pret pirātu uzbrukumiem.

pa pasauli.

Bet, ja runājam par to, kas vispār šodien satrauc jūras virsniekus un vispār jūrniekus, jāatzīst, ka esam nogājuši līdz tam, ka kuģošana un kuģošanas drošība paliek otrajā vai pat trešajā plānā, jo pats svarīgākais ir pareiza papīru aizpildīšana. Nevienam īsti neinteresē, kā tu esi kuģojis, kur tu esi braucis, vai tev ir bijušas kādas problēmas vai negadījumi, interesē tikai tas, vai tev ir pareizi aizpildīta *checklist*.

To apzinās un par to runā visi kapteiņi. Man sevi vairs nav jāapzinās kā kapteini un jūrā gājēju, jo kapteiņi kā sekretāres (varbūt tādas kā palīgi kapteinim arī būtu vajadzīgas) gandrīz visu laiku aizpilda papīrus, izņemot brīžus, kad ieejam ostā, pārējais laiks paiet pie datora. Savukārt vecākais palīgs ir atbildīgs par kravu, uz tiltiņa sardzē nestāv, to viņš dara tikai ik pa laikam, kad iegādās kāds brīvs brīdis, lai nezaudētu kvalifikāciju un iemaņas kuģošanā. Vecākais palīgs taču ir nākamais kapteinis, tāpēc viņam vajadzētu lielāku vērību veltīt navigācijas lietām.

Kapteinis Imants Nartišs kā mantru atkārto visiem jūrniekiem labi zināmo patiesību, ka jūrā jābūt gatavam uz visu, jo iepriekš neko nevar paredzēt. Ir jābūt gatavam, ka vienā jaukā brīdī kajītē tev virsū skries krēsls, ka viss nepiestiprinātais lidos, jo pietiek ar vienu vilni, kas parasti nāk negaidīti, lai visu saliktu pa vietām.

“Jūrā taču ik dienas notiek visādas lietas un situācijas, ar kurām jātiek galā. Tā ir norma. Romantiku jūrā var atrast tikai tāds cilvēks, kurš jūrā nav bijis, jo tā romantika ir, tikai raugoties no krasta,” saka Imants. “Iesākumā gandrīz visi domā: skaists saulriets jūrā, vēl kaut kas savijņojošs, un tikai pēc tam cilvēks sāk saprast, ka patiesībā jūrā ir fiziski un psiholoģiski smags darbs.”

Kādā no iepriekšējām sarunām Imants teica, ka uz viņa kafijas krūzītes ir uzraksts: “Problem is not a problem, it’s You rait its dable problem”. “Ja tu kaut ko nevari mainīt, tad par to nav ko lieki uztraukties. Ja tu to vari labot, tad arī nav jāuztraucas, bet jārikojas. Viss!”

Anita Freiberga

Jūras drošības reaģēšana Sarkanās jūras traucējumu laikā

Pēc īsa relatīva miera jūnija otrajā pusē hutiešu uzbrukumi jūlija sākumā atkal kļuva par nopietnu apdraudējumu tirdzniecības kuģu tranzītam Sarkanajā jūrā, kad vairākiem kuģiem tika uzbrukts, izmantojot dronus, raķetes un RPG. Incidentos zaudēti kuģi, bijuši cilvēku upuri un radušās ķīlnieku situācijas. Starptautiskā reakcija ietver paplašinātu ANO uzraudzību un pieaugošu spiedienu uz ES Jūras spēku spējām.



EUNAVFOR ASPIDES vadītās flotes fregate "HS Psara" veiksmīgi pabeigusi tirdzniecības kuģa ciešās aizsardzības misiju operācijas zonā.

Eiropas Savienības Jūras spēku (EUNAVFOR) operācija ASPIDES ir ES militāra operācija saskaņā ar ES kopējo drošības un aizsardzības politiku (KDAP). Pastāv cieša saikne starp to, kas notiek ārpus ES robežām, un drošību Eiropā. Strauji mainīgajā pasaulē drošības izaicinājumi ir kļuvuši sarežģītāki un daudzdimensionālāki. Neviena ES dalībvalsts nevar viena pati stāties pretī šiem draudiem. Runājot par drošību, visu dalībvalstu intereses ir nesaraujami saistītas. ES savā globālajā stratēģijā drošību ir izvirzījusi par prioritāti un pēdējo gadu laikā ir strādājusi, lai radītu apstākļus, kas ļautu dalībvalstīm ciešāk sadarboties drošības un aizsardzības jomā. Ir panākts liels progress, turpmākais darbs to nostiprinās.

Saskaņā ar kopējo drošības un aizsardzības politiku ES uzņemas vadošo lomu miera uzturēšanas operācijās, konfliktu novēršanā un starptautiskās drošības stiprināšanā. Tā ir neatņemama ES visaptverošās pieejas krīžu pārvarēšanai sastāvdaļa, izmantojot civilos un militāros resursus. Pašlaik visā pasaulē ir izvietoti aptuveni 3500 militārpersonu un 1300 civilpersonu. Kopš pirmo

KDAP misiju un operāciju uzsākšanas 2003. gadā ES ir veikusi vairāk nekā 40 operāciju, izmantojot civilās un militārās misijas un operācijas vairākās Eiropas, Āfrikas un Āzijas valstīs. Pašlaik notiek 21 ES KDAP misija un operācija, tostarp 12 civilās, astoņas militārās un viena civilmilitārā iniciatīva. Reģionālā konsultāciju un koordinācijas vienība Sāhelā papildina ES KDAP klātbūtni pasaulē.

EUNAVFOR ASPIDES ir pilnībā aizsardzības operācija, kas veicina reģionālo stabilitāti un labklājību, nodrošinot drošību jūrniekiem un aizsargājot globālās kopības.

Lai gan EUNAVFOR operācija ASPIDES ir aktīva, diemžēl tās rīcībā ir ierobežots kuģu skaits, tāpēc joprojām pastāv aptvēruma nepilnības un lielākā daļa tirdzniecības kuģu netika pavadīta. Par bēdīgu gadījumu ziņo Lielbritānijas jūras aģentūra: hutiešu dronu un raķešu uzbrukumā Sarkanajā jūrā aptuveni 94 km uz dienvidrietumiem no Jemenas ostas Hodeidas tika aizdedzināts



let bojā "Eternity C".

un nogrima zem Libērijas karoga kuģojošais Grieķijai piederošais beramkravu kuģis "Magic Seas". Apkalpe kuģi pameta un tika izglābta.

7. jūlijā notika dronu uzbrukums zem Libērijas karoga kuģojošajam balkerim "Eternity C". No kuģa 22 apkalpes locekļiem septiņi tika izglābti, tostarp divi ievainotie, četri gājuši bojā, bet pārējo jūrnieku liktenis joprojām paliek neskaidrs.

ANO Drošības padomes sēdē, kas notika 16. jūlijā, tika pieņemts lēmums paplašināt Sarkanās jūras uzraudzību līdz 2026. gada janvārim.

▶▶▶ 16. lpp.



Hutiešu uzbrukums "Magic Seas" bija pirmais tāda veida incidents šajā svarīgajā kuģošanas koridorā kopš aprīļa.

▶▶▶ 15. lpp.

Notikumiem Sarkanajā jūrā un uzbrukumu pieaugumam ir plaša ietekme uz globālo kuģniecību, piegādes ķēžu noturību un reģionālo jūras spēku stratēģiju. Lai gan paši uzbrukumi ir atsevišķi notikumi, to ietekme jau ir mainījusi jūras kravu pārvadātāju darbību, apdrošinātāju risku novērtēšanas metodes un kravu īpašnieku domas par maršrutiem un laiku.



Jau pilnīgi skaidri izgaismojušās tādas problēmas kā:

- apdrošināšanas prēmiju pieaugums – Sarkanās jūras riska prēmijas kuģiem bez eskorta ir divkārtšojušās vai trīskārtšojušās, sasniedzot 0,7–1,2% no kravas vērtības;
- pieaug sastrēgumi Keiptaunas maršrutā – satiksmes novirzīšana ap Āfriku pagarina tranzīta laiku par 10–14 dienām un rada spiedienu uz degvielas uzpildīšanu, ostas laika nišām un apkalpes izturību;
- operacionālās uzvedības maiņa – daudzi pārvadātāji izvairās no tranzīta, ja vien nav apstiprināta bruņota eskorta klātbūtne, daži ceļo ar karogu "Visa apkalpe ir musulmaņi", lai izvairītos no uzbrukumiem;
- jūras drošības resursu nepietiekamība – ES ierobežotās saistības pret jūras spēkiem krasi kontrastē ar pieaugošajiem draudiem, atklājot plaisu starp politiku un reālu aizsardzību;
- stratēģiskā pārkārtošanās – kravu pārvadātāji pārskata piegādes ķēžu arhitektūru, lai samazinātu atkarību no tādiem sašaurinājumiem kā Bābelman-deba šaurums, Suecas kanāls un Hormuzas šaurums.■

"Joprojām palikšu uzticīgs darbam jūrā"

Kapteinis EDMUNDS ARNIS jau divdesmit piecus gadus strādā uz kuģošanas kompānijas "Utkilen AS" kuģiem un tagad vada ledus klases ķīmisko vielu tankkuģi "Vikstraum". Viņa darbs pārsvarā saistīts ar kuģošanu Ziemeļjūrā, Baltijas jūrā, reizēm iznāk doties uz Āfrikas ziemeļiem, pavisam reti arī pāri okeānam. "Mūsu kompānijas kuģiem ir ļoti spēcīga ledus klase, kā arī pieredze strādāt ziemas apstākļos, tāpēc arī pārsvarā ir darbs šajā reģionā," saka kapteinis Arnis.

"Ja par kompāniju, tad "Utkilen" ir viens no lielākajiem ķīmisko vielu un citu lejamkravu jūras transporta uzņēmumiem Ziemeļeiropā. Grupai ir aptuveni 50 krasta darbinieku, kas atrodas Bergenā, Rīgā un Manilā, bet uz kompānijas kuģiem strādā aptuveni 500 jūrnieku. "Utkilen" pavisam noteikti koncentrējas uz drošību, kvalitāti un ilgtspējību, piedevām uzņēmuma vēsture aizsākās jau 1916. gadā, kas liecina par stabilām tradīcijām, un mani te nostrādātie divdesmit gadi savukārt liecina, ka esmu apmierināts ar darba nosacījumiem, tāpēc arī esmu uzticīgs šai kompānijai."

Edmunds atzīst, ka svarīgas ir zināšanas, tāpēc ir pateicīgs Latvijas Jūras akadēmijai. "LJA iedeva ļoti labas zināšanas, visi pasniedzēji bija cilvēki savā vietā un visaugstākajā līmenī. Kad 1993. gadā sākām studijas akadēmijā, noslēdzām tādu kā līgumu ar "Latvijas kuģniecību", ka tā mums nodrošinās prakses vietas, bet mēs pēc studiju pabeigšanas noteiktus gadus strādāsim LK, un visi bijām tādā pārliecībā, ka darbavietā mums jau garantēta. Taču, kad pēc akadēmijas vajadzēja sākt jaunu dzīvi, LK pateica, ka līgums vairs nav spēkā, mēs varam būt brīvi un meklēt darbu brīvajā tirgū. Kad 1998. gadā pabeidzu studijas, tas vēl bija laiks, kad reāli darbojās tikai nedaudzas darbā iekārtošanas kompānijas, no kurām viena otra bija ar visai apšaubāmu reputāciju."

Tagad, atceroties tos laikus, Edmunds stāsta, kā ar draugiem devies darba meklējumos uz kruinga kompānijām, un, saprotot, ka tiek piedāvātas visai apšaubāmas darba iespējas, bez apdoma lēkt bedrē nav gribējies. "Daži darba piedāvājumi likās pavisam absurdi. Ar mūsu kursa pašu spējīgāko kolēģi Ivo Loginu aizgājām uz "Accomarine", kur mums saka – varat sākt strādāt par matrožiem, nostrādāsi pāris gadu, un tad mēs padomāsim, ko tālāk ar jums darīt. Sakāpis galvā jau nebija, bet matroža laiku praksēs jau bijām izģājuši. Un tā nu katrs no mūsējiem pats meklēja darbu un izdarīja izvēli. Daudzi aizgāja uz LK, daļa uz "Riga Shipping", vēl, protams, bija arī kruinga kompānijas LAPA piedāvājums strādāt uz "Stolt" vai "Nilsen" naftas tankkuģiem, no kuriem, lai gan algas bija labas, visi raustījās, jo nevienam nebija pieredzes. Mazuts, nafta un dīzelis – to visi zināja, bet te pēkšņi ķīmija, par ko nevienam nebija saprašanas."

Edmundam ir taisnība, kad viņš stāsta par to, kādas tolaik bija kruinga kompāniju darba metodes, kas būtībā bija lētā darbaspēka piegādāšana ārzemju tirdzniecības kuģiem, neskatoties uz to, ka mūsu jūrnieki bija ļoti sagatavoti speciālisti. "Tagad kruinga kompānijas ir laipnas un pretimnākošas, bet tajā laikā viņu nostāja bija tāda, ka tevi nevērtē kā jauno speciālistu un tev ir jābūt pateicīgam par viņu izrādīto laipnību," saka Edmunds.

Viņa darba meklējumi sakrita ar laiku, kad kuģošanas biznesa tirgū ienāca norvēģu kompānija "Vestfal Larsen", kam bija daži naftas tankkuģi, gāzvedēji, bet lielāko tiesu konteinerkuģi. "Kompānija meklēja cilvēku bez padomju laika darba pieredzes, jo gribēja tādus speciālistus, kurus var izaudzināt atbilstoši savām prasībām. Kompānijai vajadzēja trešo palīgu, konkurss bija mežonīgs, uz vienu vietu mēs pretendējām divdesmit cilvēki. No Norvēģijas bija atbraucis kruinga menedžeris un izvēlējās mani. Tas bija laiks, kad tika ieviests GMDSS, un šī kompānija man apmaksāja visus nepieciešamos kursus, ieguldīja manā kvalifikācijā un pat tam laikam par ļoti niecīgu algu dabūja trešo palīgu. Tā arī sāku – ar ļoti niecīgu algu, sešiem mēnešiem jūrā un diviem krastā, taču ar kaut ko vajadzēja sākt."

Edmunds atzīst, ka tā ir bijusi pilnīgi jauna pieredze starptautiskā kolektīvā, kopā ar dažādu tautību un kultūru cilvēkiem, tāpēc bija jāsaprot, kā uzvesties. Lai gan nebija viegli, tomēr Edmunds ir priecīgs, ka nenāca LK, kur tolaik valdīja padomju gars, pārsvarā bija krievu kolektīvs ar nelielu latviešu piedevu, un tradīcijas nebija labas, bet tas, protams, lielā mērā bija atkarīgs no kapteiņa.

Zināšanas par galvas tiesu augstākas

Sarunas laikā Edmunds vairākkārt uzsvēra to, cik akadēmija labi bija sagatavojusi darbam jūrā. "Tu sāc strādāt par trešo palīgu un saproti, ka tās zināšanas, kas iegūtas akadēmijā, ir galvas tiesu pārākas par kolēģu zināšanām. Mēs ar norvēģu kolēģi bijām divi trešie palīgi, abi vienā vecumā, bet, raugoties uz viņa zināšanām, brīžam likās – tiešām? Jo manas zināšanas bija daudz labākas. Tolaik mēs norvēģiem bijām pievilcīgi ar savām zināšanām, spējam un mentalitāti, kas bija Eiropas cilvēku mentalitāte, bet galvenais, protams, bija tas, ka šādu speciālistu var iegūt par zemu atalgojumu, jo norvēģu jūrniekam samaksa bija vismaz reizi divi, plus vēl visi nodokļi un arī par laiku krastā būtu jāmaksā. Piedevām bijām sešus mēnešus jūrā, tai pašā laikā norvēģu kontrakts bija trīs četri mēneši. Mēs tiešām bijām lētais darbaspēks."



Edmunds Arnis.

Kad jau pāris gadu biju nostrādājis šādā režīmā, sapratu, ka laiks meklēt kaut ko citu, jo tāds grafiks sāka ietekmēt arī ģimenes dzīvi. LAPA joprojām piedāvāja darbu uz ķīmiskajiem tankkuģiem, un arī alga tur bija ievērojami labāka. 2000. gadā LAPA sarakstā bija ienākusi jauna kompānija, kas meklēja speciālistus darbam Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā, piedāvājot labu algu un četru mēnešu kontraktu. Pirmajā reisā bija jābrauc uz Gdaņskas ostu pēc eļļas kravas. Aģents mani ved uz kuģi, un pirmajā brīdī iestājas šoks – mēģinu saskatīt, kur tad ir mans kuģis, un aģents rāda uz kādu kuģi piestātnē. Biju strādājis uz liela konteinerkuģa, bet tagad redzu tādu kā glābšanas laivu, nu, varbūt pārspilēju, bet kuģa gabarīti tiešām nebija lieli. Ja tu esi pieradis pie astoņiem deviņiem stāviem, tad trīs stāvi neatbilda manam priekšstatam par tankkuģi. Tobrīd man likās – kur gan esmu nokļuvis? Bet nu jau divdesmit piecus gadus esmu tajā pašā kompānijā, jo mani te ļoti apmierina menedžments, tas,

kā kompānija rūpējas par cilvēkiem, cik skaidra ir vīzija par attīstību. Par kompāniju liecina arī tas, ka top četri virsnieki – kapteiņi, vecākie palīgi, vecākie mehāniķi un mehāniķi – kompānijā strādā divdesmit plus gadus. Tas liecina par kompānijas stabilitāti un reputāciju."

Kuģošana mainās, jāmainās arī speciālistiem

– Ja paskatāmies, kā divdesmit piecu gadu laikā ir mainījusies kuģošanas specifika – kad sākt strādāt, bija vienas prasības, šo gadu laikā ir pieņemtas dažādas konvencijas. Kā tas ir ietekmējis jūrnieka un kapteiņa darbu?

– Pilnīgi noteikti viss ir mainījies. Kaut vai dokumentu aprīte, kas tagad ir unificēta, daudzas procedūras notiek datorizēti, un tas atvieglo darbu, bet, protams, klāt nākušas tik daudzas konvenciju prasības, ISPS uzliek savus standartus un

►►► 17. lpp.

ierobežojumus. Darbu ļoti apgrūtinā daudzās inspekcijas, vismaz sešas reizes gadā notiek pārbaudes. Gan jau ir kompānijas, kurās visas lietas nenotiek atbilstoši likumam, bet tie, kas godprātīgi pilda prasības, īsti nesaprot, kāpēc tiek apšaubīts viņu godaprāts.

– Teicāt, ka darbs ir tepat Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā, kur viss ir labi zināms un paredzams, bet vai tā tiešām ir, ņemot vērā šodienas dažādos apdraudējumus un tādu incidentus kā divu kuģu sadursme Ziemeļjūrā? Kā tad ir ar kuģošanas drošību šajā reģionā?

– Un tas nav vienīgais incidents. Vēl viens notika Ziemeļjūrā pie Anglijas krastiem, kad ASV čartera kuģis ar aviācijas degvielu, kas bija jāpiegādā NATO bāzēm, stāvēja uz enkura, un konteinerkuģis, tā sauktais fiderkuģis, kas no Anglijas ziemeļiem gāja uz Roterdamu, gaišā dienas laikā labos laika apstākļos taisnā trāpījumā iebrauca stāvošajā kuģī. Nozare šajā ziņā ir satraukusies un pamatoti uzdod jautājumu, kā tas varēja notikt? Vispirms aizdomas bija, ka tas varētu būt terora akts saistībā ar Ukrainu, bet šāda versija laikam vairs netiek izskatīta. Nozare spriež, ka fiderkuģiem ir ļoti saspringts grafiks, ir grūti pateikt, cik lielas ir šo kuģu apkalpes – kuģu īpašnieki ne vienmēr ir gatavi nokomplektēt pilnu apkalpi, jo vēlas ietaupīt uz algu rēķina. Jāsaprot, ka tas ir bizness.

Pirms mēnešiem diviem Norvēģijā pie Tronheimas vēl kāds fiderkuģis uzskrēja uz akmeņiem, un arī šajā gadījumā bija tas pats jautājums – kā tas varēja notikt? Izrādījās, ka stūrmanis uz tiltiņa bija viens pats, kas pirmajā gadījumā varbūt arī bija pieļaujams, bet otrajā gadījumā nē, jo tas bija diennakts tumšajā laikā. Uz visiem kuģiem ir *Bridge Navigational Watch System*, kas monitorē kustību uz tiltiņa, un, ja kustības nav, ieslēdzas signāls – vispirms sāk mirgot gaisma, tad ieslēdzas skaņa, tad signāls kapteiņa kajītē un visbeidzot pa visu kuģi. Šajos incidentos vai nu signāls nebija ieslēgts, vai arī tas tika apiets.

Ja paraugāties, kā pēdējo piecu desmit gadu laikā mainījusies

kuģošana, tad jāatzīst, ka tagad kuģošanas maršrutā ir tik daudz sadalošo sistēmu, piemēram, pie Roterdamas, un ne tikai. Kuģošanā ir notikušas būtiskas izmaiņas. Ir izveidoti vēja parki, visas piekrastes ar tiem ir pilnas, Ziemeļjūrā pie Anglijas ir naftas platformas, pastāvīgi notiek kādas izmaiņas, un tad vēl jāņem vērā sēkli, tāpēc visu laiku ir jāsauglabā maksimāla modrība. Iznāk tāda lavierēšana, un grūti pat iedomāties, ka kuģi varētu uzlikt uz autopilota, noliekot vienu kursu. Protams, ka visi izmanto autopilotu, bet visu laiku ir jātur roka uz pults.



Var jau teikt, ka, pateicoties intensīvai fiderkuģu kuģošanai, jūrnieki ļoti labi pārzina kuģošanas situāciju, bet, no otras puses skatoties, viņi šajā reģionā jūtas pārāk komfortabli, tāpēc zaudē modrību, jo iezogas rutīna. Kā mēdz teikt, jo ilgāk nekas nav noticis, jo tuvāk ir tas brīdis, kad kaut kas var notikt, tāpēc nekad nedrīkst zaudēt modrību, īpaši tad, ja tu kaut ko dari simto vai divsimto reizi.

– Vai kādu riskantu situāciju ir nācies arī pašam piedzīvot?

– Ļoti piesardzīgi jāseko tiem kuģiem, kas Eiropas ūdeņos ienāk no Āzijas, jo tie ir pieraduši pie citas kuģošanas kultūras un tiem šķiet, ja kuģis ir liels, tad nekam citam, tajā skaitā kuģošanas noteikumiem, nav nozīmes. Tādās reizēs nākas viņiem norādīt, ka kuģošanas noteikumi ne tikai teorētiski pastāv, bet arī ir jāievēro. Pāris reizes ir bijušas ļoti bīstamas situācijas. Ja izskaidrošanās ar šiem kuģiem notiek ostu tuvumā, tad situāciju uzrauga *Vessel Traffic System* (VTS), attiecībā uz kuru darbību arī ir ļoti daudz jautājumu. Varu nosaukt vismaz trīs valstis, kurās ir ļoti lielas VTS problēmas. Visticamāk, ka arī viņu darbā iezogas rutīna.

Otra ļoti liela problēma Baltijas jūrā ir tā, ka Krievija daudzviet bloķē GPS signālu. Bijām pie Klaipēdas ostas, pēkšņi pazuda signāls, un tad parādījās informācija, ka esam pie Kaļiņingradas. Otrs šāds incidents, kad krievi traucēja GPS, manam kuģim bija, kad gatavojāmies ieiet Helsinku ostā. Kad interesējos, kā tas notiek, uzzināju, ka krievi no tuvumā esošas salas mēģina bloķēt signālu, kas viņiem arī izdodas, un tu pēc būtības pazūdi, tāpēc ir jābūt gataviem uz šādu situāciju reaģēt un ātri pieņemt rīcības plānu, un ir labi, ja esi gatavs pārorientēties. Un te rodas vēl kāda problēma, īpaši jaunās paaudzes jūrniekiem, kuri nekad nav redzējuši papīra kartes un kuru darba pieredze saistās tikai ar elektroniskajām kartēm. Protams, var uzdod jautājumu, cik daudz laika kapteinis ir veltījis, lai sagatavotu savu apkalpi dažādām nestandarta situācijām? Tiklīdz tiek izslēgts GPS, viss, kas bija uz kartes, ir nepareizs: gan peilējums, gan atrašanās vieta, gan viss pārējais, karšu un pozīcija it kā sasalst un pazūd. Tad mēs atgriežamies pie vecā lagas rēķina, ko no jaunajiem gandrīz neviens nav darījis. Ir kompānijas, kas ļoti nopietni gatavojas iespējamām nestandarta situācijām. Uz naftas un ķīmijas kuģiem notiek ļoti daudz inspekciju, un viena no prasībām ir tāda, ka jāprot veikt šos lagas rēķinus. Viena lieta, ja GPS traucējumi notiek atklātā jūrā, tad ir pietiekami daudz laika ar situāciju tikt galā, bet pavisam cita situācija ir tad, ja tev ir jāieiet ostā. Labi, ja tas ir dienas laikā, kad skaidri redzi bojas, bet vispirms jau ir jānoķer tas moments, ka kaut kas ir aizgājis šķērsām. Diemžēl kompānijas vēl joprojām šai problēmai nepievērš vajadzīgo uzmanību, bet kapteinim, kapteiņa otrajam un trešajam palīgam vajadzētu būt izstrādātam scenārijam, kā rīkoties, ja notiek GPS traucējumi, taču joprojām visi pārāk uzticas elektroniskajām ierīcēm. Jāņem vērā arī tas, ka arī bez krievu iejaukšanās GPS sistēma var iziet no ierindas, un jāatceras, ka GPS pieder ASV militārajām struktūrām, Pentagonam, un, ja viņiem būs tāda nepieciešamība, ASV var šo sistēmu izslēgt. Protams, nevajag jau domāt to sliktāko, bet noteikti vajag būt gataviem, par ko pēdējā laikā kuģošanas bizness tomēr sāk aizdomāties.

– Baltijas jūra pēkšņi ir kļuvusi par kuģošanai bīstamu reģionu, un parādās tādas problēmas, par kurām pirms kara Ukrainā neviens pat neiedomājās.

– Baltijas jūrā ir vairākas vietas, kur tiek monitorēta situācija un noteiktas bīstamās vietas, kur jau ir notikuši un kur iespējami incidenti. Viena no tādām vietām ir Gotlandes sala. Ne velti mēdz uzskatīt – kam pieder Gotlande, tas valda pār Baltijas jūru.

Krievija mēģina ietekmēt to kuģu kustību, kuri iet uz Somiju un Igauniju, bet lielākais risks, nenoliedzami, ir saistīts ar karu un Krievijas politiku attiecībā pret citām valstīm.

– Un kā kuģošanas drošību ietekmē cilvēka faktors?

– Tas, cik izglītoti un zinoši cilvēki strādā uz kuģiem, nemaz nav apspriežams jautājums. Liela atbildības daļa gultas arī uz kuģu īpašniekiem, to, cik daudz viņi domā par savu reputāciju un nevēlas ar to riskēt, tāpēc nokomplektē apkalpes, lai būtu drošāk kuģot, un ir gatavi maksāt arī par ekstra cilvēku. Mūsu kuģošanas kompānijai bija "Showroom" čarters, kad no Helsinkiem vedām eļļu, un "Showroom" pieprasīja, lai uz kuģa būtu vēl viens cilvēks, neskatoties uz to, ka mūsu apkalpē jau bija divi cilvēki virs noteiktā minimuma. Šī viņu prasība bija tāpēc, lai kapteiņa vecākais palīgs varētu strādāt tikai ar kravu, un mūsu kompānija respektēja šo prasību.

– Cik lielā mērā kuģošanas drošību reāli ietekmē melnās flotes kuģi?

– Lielākoties jau mēs nezinām, kādā tehniskā stāvoklī ir šie kuģi. Ir kuģis bez nosaukuma un pieraksta ostas, nekur nav reģistrēts, bet ja kaut kas notiek? Ziemeļjūra, Baltijas jūra un jo īpaši Dānijas šaurumi ir ekoloģiski ļoti ievainojamas vietas, ja tur notiek kāda sadursme vai avārija, ja izlīst nafta, kas par to maksās? Ēnu flote taču nav apdrošināta, nav zināms īpašnieks un nav arī karoga valsts, pret kuru vērst prasību. Tāpat ne mazāk svarīgs jautājums ir, kā šie kuģi vispār tiek cauri Dānijas šaurumiem? Šādu izmēru kuģi nevar kuģot bez loča, tad kāpēc dāņi pieļauj, ka šādi kuģi te vispār var kuģot? Ļoti iespējams, ka šāds kuģis nosauc



kādu pieraksta ostu un norāda, ka krava jāved uz Helsinkiem, nevis uz Ustjugu, un kurš gan var pārbaudīt, vai tā ir patiesa informācija?

Lai izslēgtu jebkuru risku un iespējamo apdraudējumu, mūsu kompānija atlaida visus krievu jūrniekus.

– Kad kuģošanas drošība ir tik ļoti ietekmēta, vai nerodas domas par darbu krastā, par ko arī Latvijas jūrnieceības čatiņā izvērsās neliela domu apmaiņa?

– Visticamāk, ka turpināšu iet jūrā. LJS bija neliela vārdu apmaiņa par to, ko darīt, ja Latvijas jūrnieceības vēlas turpināt darbu krastā, taču risinājuma un skaidras atbildes šim jautājumam īsti nemaz nav. Tu izaudz līdz kapteinim, tad vienā brīdī iestājas rutīna, un tad tu sāc domāt, cik vēl ilgi kuģot un ko darīt tālāk? Tu esi sasniedzis menedžmenta līmeni, bet, ja cilvēks vēlas strādāt Latvijā krastā, tad iespējas saglabājot šo menedžmenta līmeni diemžēl ir stipri vien ierobežotas, plus vēl arī jāērķinās ar daudz zemāku atalgojumu. Šodien pat varu doties uz Norvēģiju un savā kompānijā kļūt par apmācības menedžeri, bet tikai ar noteikumu, ka jādzīvo Norvēģijā, savukārt Latvijā šādas iespējas praktiski nav. Kapteinis Ainārs Austrums ļoti veiksmīgi ir kļuvis par Ventspils ostas kapteini, kapteinis Arnis Šmits ir Rīgas ostas kapteinis, bet šīs vietas

jau ir aizņemtas, piedevām viņi ir jauni cilvēki, kuri šajā amatā vēl ilgi strādās. Daži kursa biedri – Guntis Mūrnieks un Juris Pempers – ir kļuvuši par ločiem. Man ir Norvēģijas loča diploms, tāpēc varu kuģot pa fjordiem un arī saņemt labu atalgojumu, bet, kad jautāju, kā ar ločiem ir Latvijā, man godīgi atbild, ka vajadzēs meklēt vēl kādu darbu, jo ar loča algu vien būs par maz, īpaši tad, ja ģimenē aug trīs bērni.

Varētu strādāt kādā no mācību centriem, bet tad atkal nākas salīdzināt, ko jūrnieceības nopelna jūrā un kāda alga viņu sagaida krastā, kas tomēr nav salīdzināmas lietas.

Jāsaprot arī tas, ka kapteinis savā pārliecībā ir un paliek kapteinis. Lai cik cienījami ir krasta amati, tas tomēr ir cits rangs, tāpēc Aināram šajā ziņā tiešām ir paveicies, jo viņš joprojām ir kapteiņa amatā, kas ir prestiži. Tāpēc, kā jau teicu, joprojām palikšu uzticīgs darbam jūrā un savai kuģošanas kompānijai, kas iegulda apmācībā un apmaksā ne tikai pašus kursus, bet arī manu laiku, jo es kursoos mācos savā atvaļinājumā, palikšu uzticīgs kompānijai, kas apdrošina ne tikai mani, bet arī manu ģimeni, un lielu vērtību pievērš kuģošanas drošībai. Turpināšu darbu kompānijā, ar kuru esmu apmierināts un kurai jūtos piederīgs.■

Anita Freiberga

Uzmākšanās un iebiedēšana – jautājumi, kas joprojām satrauc jurniecības nozari

Ikvienam jurniekam ir tiesības strādāt drošā vidē, kas nav savienojama ar uzmākšanos un iebiedēšanu, tāpēc darba devēju pienākums ir veidot tādu darba vides politiku, kas nepieļauj šādu rīcību. Starptautiskā Kuģniecības palāta (ICS) un Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) sadarbojas, lai sniegtu norādījumus par uzmākšanās un iebiedēšanas izskaušanu, uzsverot nepieciešamību veikt sūdzību nopietnu izmeklēšanu. Iebiedēšanas un aizskaršanas izskaušana ir jāuztver ne tikai kā morāls un ētisks pienākums, bet arī kā stratēģisks lēmums darbinieku labklājības un organizācijas panākumu veicināšanai.

UZZIŅAI

Uzmākšanās ir diskriminācijas veids, kas aizskar personas cieņu un rada naidīgu, pazemojošu vai aizskarošu vidi. Par uzmākšanos uzskata nevēlamu rīcību, kas rada diskomfortu, pazemojumu vai ciešanas, savukārt iebiedēšana ietver naidīgu uzvedību, kas psiholoģiski un fiziski traumē cilvēku. Abas šīs rīcības var izraisīt nopietnas sekas, tostarp stresu, darba motivācijas zudumu, darba kavējumus vai pat aiziešanu no darba. Šādā rīcībā, kas nodara kaitējumu iesaistītajām personām un kopējai darbvietas kultūrai, var būt gan tīša, gan netīša, taču ietekme uz upuri ir vienāda – tas rada ciešanas vai diskomfortu.

Jurniecības nozarē iebiedēšana un vajāšana joprojām ir nopietna problēma, un īpaši augsts tās līmenis ir vērojams attiecībā pret sievietēm un minoritāšu grupām. Pētījumi liecina, ka vairāk nekā 50% sieviešu jurnieču ziņo, ka ir cietušas no aizskaršanas vai iebiedēšanas. Plašāka statistika atklāj, ka 8–25% jurnieku saskaras ar šādu izturēšanos. Kopš sākti pētījumi šajā jautājumā, skaitļi lielākoties ir saglabājušies stabili nemainīgi, norādot uz pamatotām bažām. Pieaug centieni šo problēmu risināt, arī IMO tai pievērš lielu uzmanību, apkopojot datus un veicinot izpratni, lai uzlabotu cilvēku

drošības un labbūtības politiku, tomēr, neskatoties uz visiem centieniem, iebiedēšanas un vajāšanas gadījumu skaits būtiski nemazinās. Lai radītu drošāku vidi jūrā, ITF atkal un atkal norāda uz nepārtrauktas rīcības, labākas kuģu pārvaldības un drošu ziņošanas mehānismu nepieciešamību.

Uzmākšanās piemēri:

- uzmācīga iztāujāšana par personas personīgo dzīvi, seksuālo orientāciju vai rasi;
- nevēlamu seksuālu piedāvājumu izteikšana vai norāde, ka pakalpojumi var ietekmēt karjeru;
- neķītru, rasistisku, seksisku vai homofobu joku vai piezīmju izteikšana;
- aizskarošas valodas lietošana, lai izsmietu kāda cilvēka invaliditāti;
- komentāri par cilvēka izskatu vai raksturu, kas rada apmulsumu;
- aizskarošu vai ierosinošu materiālu izplatīšana;
- nevēlama uzmanība, piemēram, vajāšana vai nepiedienīgs fizisks kontakts;
- seksuāli ierosinošu, uzmācīgu vai naidīgu ziņojumu sūtīšana, izmantojot zvanus, īsziņas vai sociālos medijus;
- ļaunprātīgu baumu izplatīšana vai cilvēka apvainošana, pamatojoties uz personiskām īpašībām, piemēram, vecumu, rasi vai reliģiju.

Iebiedēšanas piemēri:

- personīgi apvainojumi vai noniecinājoši komentāri par cilvēka spējām;
- personas izsmiešana vai pazemošana gan privāti, gan publiski;
- verbāli vai fiziski draudi, piemēram, kliegšana, lamāšanās vai nievājošu piezīmju izteikšana;
- pēkšņas dusmu vai temperamenta izpausmes par nelielām problēmām;
- pārmērīga uzraudzība, nepamatota kritika vai nepamatotas prasības;
- ļaunprātīgu baumu izplatīšana vai citu cilvēku apvainošana, pamatojoties uz personiskām īpašībām, piemēram, vecumu, rasi vai dzimumu;

- kibermobings, izmantojot nepiedienīgus e-pastus, ierakstus sociālajos tīklos vai īsziņas;
- uzticot niecīgus vai pazemojošus uzdevumus, kas nav piemēroti lomai;
- personu izslēgšana no sabiedriskiem pasākumiem, sanāksmēm vai svarīgu lēmumu pieņemšanas;
- darba drošības, karjeras izredžu vai snieguma novērtējuma apdraudējums;
- personu, kuras tiek uztvertas kā "nieiekļaujošas", ignorēšana vai noraidīšana.

Dažreiz iebiedēšanas uzvedība tiek maskēta kā spēcīgs vadības stils vai attaisnota kā personību sadursme. Šīs slēptās iebiedēšanas formas var ietvert kāda cilvēka noraidīšanu kā "pārāk jūtīgu" vai "nespējīgu uztvert jokus", vai nelielu kļūdu noniecināšanu. Šāda uzvedība grauj gan personīgo labsajūtu, gan darba vidi.

Lai palīdzētu jurniekiem labāk apzināties savas tiesības un atpazīt pret viņiem vērstas nevēlamas darbības, kuģošanas kompānijas un starptautiskās jurnieku organizācijas var izmantot dažādus kanālus, piemēram, izpratnes veicināšanas programmas, instruktāžas, plakātus, darbinieku rokasgrāmatas, vadības rokasgrāmatas un jurnieku ceļvežus. Turklāt konsultanti var palīdzēt veidot politiku, norādot, kāda informācija būtu jāiekļauj darbinieku žurnālos, instruktāžas sanāksmēs un ievadkursos.

Papildus skaidrai komunikācijai uzņēmumiem būtu vajadzīgi disciplinārie kodeksi, kuros norādīta uzvedība, kas tiek uzskatīta par aizskarošu vai iebiedējošu, piemēram, fiziska vardarbība, iebiedēšana, piespiešana un darbības, kas traucē jurnieka darbam. Jārisina arī nevēlama, nepamatota vai aizskaroša dzimuma uzvedība, kā arī seksuāla uzmākšanās, kas var notikt neatkarīgi no nodoma, ņemot vērā ietekmi uz saņēmēju.

Visiem jurniekiem ir pilnībā jāapzinās savi pienākumi, no viņiem sagaidāmā uzvedība un tas, kur un kā

nepieciešamības gadījumā meklēt palīdzību. Vadītājiem jāsaņem apmācība attiecībā uz šīm politikām, un darbinieku rokasgrāmatās ir skaidri jānorāda sagaidāmie uzvedības standarti un pieejamais atbalsts. Lai efektīvi risinātu aizskaršanas un iebiedēšanas problēmu uz kuģiem, uzņēmumiem ir jānodrošina jūrniekus nekavējoties ziņot par visiem incidentiem, ko viņi piedzīvo vai kam ir liecinieki.

Diemžēl daži aizskaršanas vai iebiedēšanas upuri var paciest situāciju līdz sava kontrakta beigām vai pieprasīt pārcelšanu, neziņojot par patiesajām problēmām. Ir svarīgi, lai uzņēmumi veicinātu vidi, kurā incidentu ziņošana tiek atbalstīta un mudināta, tāpēc kuģošanas kompānijās jābūt ieviestām skaidrām, taisnīgām un efektīvām procedūrām sūdzību par aizskaršanu un iebiedēšanu izskatīšanai, kas iekļauj konfidencialitāti, drošības pasākumus sūdzību iesniedzēju aizsardzībai, kā arī taisnīgu attieksmi pret abām sūdzībā iesaistītajām pusēm. Savukārt jūrniekiem jābūt pārliecinātiem, ka viņu sūdzības tiks izskatītas iekavīgi, taisnīgi un steidzami. Ja darbinieki baidās no neiejūtīgas attieksmes vai atriebības, viņi, visticamāk, neziņos par incidentiem. Ir svarīgi paziņot, ka sūdzības tiks uztvertas nopietni un atrisinātas konfidenciali un ar cieņu.

Jūrnieku organizāciju apņemšanās

Jūrnieku organizācijām vajadzētu būt arī rakstiskai aizskaršanas un iebiedēšanas izskaušanas politikai, uzsverot savstarpējas cieņas nozīmi apkalpes locekļu vidū slēgtā un koplietošanas vidē. Tām vajadzētu veicināt ziņošanu par aizskaršanu, sniegt norādījumus par kiberiebidēšanas apkarošanu un atgādināt jūrniekiem par viņu atbildību pret kolēģiem šādas rīcības novēršanā.

Lai nodrošinātu pareizu politikas izpratni un netraucētu ieviešanu, var būt noderīgi rīkot seminārus vai darbnīcas. Turklāt uzņēmuma mēroga paziņojums var vēl vairāk palielināt izpratni par paredzamajiem uzvedības standartiem un pieejamo atbalstu.■

ITF, ICS info



“NorthStandard” piedāvā ECDIS apmācības novērtēšanas platformu

“NorthStandard”, viens no lielākajiem P&I klubiem starptautiskajā grupā, piedāvā ECDIS apmācības novērtēšanas (ETA) platformu, kas palīdzēs optimizēt tiltiņa komandas vadību un ievērot labāko praksi kuģu darbībā, lai uzlabotu drošību un samazinātu ekspluatācijas izmaksas.

ETA platforma ir būtiska “NorthStandard Get SET” portfeļa sastāvdaļa, kas ievieš virkni inovatīvu drošības un efektivitātes tehnoloģiju (SET), kuras izstrādātas, lai izmantotu uz kuģiem balstītu tehnoloģiju pārveidojošo spēku, uzlabojot apkalpes situācijas izpratni un operatīvās zināšanas.

Reaģējot uz nozares bažām par elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēmu (ECDIS) izmantošanu, “NorthStandard” zaudējumu novēršanas komanda sadarbībā ar Apvienotās Karalistes Hidrogrāfijas biroju ir izstrādājusi ETA – tiešsaistes nepārtrauktas profesionālās pilnveides rīku klāja virsniekiem. Novērtējums ar atbilstu variantiem ļauj apkalpes locekļiem identificēt jebkādas vājās vietas vai nepilnības savās ECDIS prasmes, ļaujot veikt pašnovērtējumu un tālāk mācīties personīgajās vai uzņēmuma ierīcēs. Digitālais rīks, kas ir anonimizēts apkalpes lietotāja līmenī, ģenerē arī konsolidētu

visas flotes pārskatu, lai palīdzētu kuģu īpašniekiem novērtēt savu klāja virsnieku ECDIS prasmes un noteikt jomas, kurās nepieciešama apmācība un koncentrēšanās. Uzņēmuma līmeņa dati “NorthStandard” nav pieejami, ja vien dalībnieks neizvēlas tos kopīgot.

“ECDIS ir lielisks navigācijas līdzeklis, taču incidentu ziņojumi, jo īpaši tie, kas saistīti ar uzskriešanu uz sēkļa, atkal un atkal atgādina, ka ECDIS zināšanās pastāv nepilnības, kas noved pie svarīgu ECDIS drošības funkciju ļaunprātīgas izmantošanas,” sacīja “NorthStandard” zaudējumu novēršanas globālais vadītājs Kolins Gilespijs. “Mūsu tiešsaistes ETA platforma kā pirmais šāda veida ECDIS resurss palīdz klāja virsniekiem identificēt un aizpildīt jebkādas zināšanu nepilnības gan individuālā, gan visas flotes līmenī, nodrošinot visaptverošu un atbilstošu apmācību, izmantojot reālās dzīves scenārijus. Tūlītēji rezultāti nodrošina atgriezenisko saiti, kā arī piekļuvi papildu ECDIS apmācības materiāliem. Īpašnieki var bez maksas izplatīt novērtējumu klāja virsniekiem tik bieži, cik nepieciešams. ETA atkārtota izmantošana palīdz jūrniekiem laika gaitā pilnīgot informētību un prasmes, sekot līdzi jaunākajām norisēm, un nodrošina, ka ECDIS labākā prakse vienmēr ir uzmanības centrā.”■

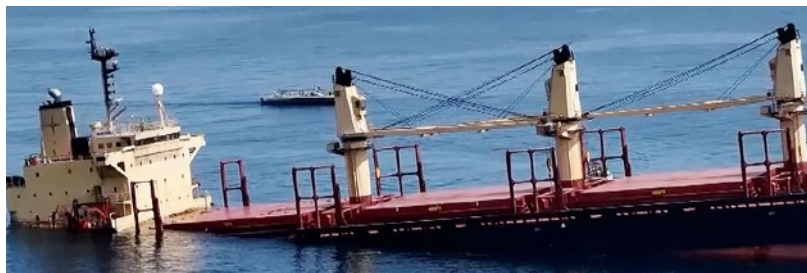
Uzlaboties nozīmē mainīties, būt perfektam nozīmē bieži mainīties

Globālais jūras apdrošināšanas tirgus joprojām ir noturīgs par spīti problēmām galvenajos tirdzniecības ceļos, piemēram, Sarkanajā jūrā un Melnās jūras reģionā. Neskatoties uz pastāvīgajiem traucējumiem un bažām par drošību, apdrošināšanas segumam ir bijusi būtiska loma tirdzniecības veicināšanā, jo īpaši reģionos, kurus skāruši konflikti un ģeopolitiskā spriedze. Kari un konflikti rada nenoteiktību jūras apdrošināšanas tirgū, ietekmējot cenas un riska novērtējumu. Lai gan jūras prasības joprojām ietekmē kopējie tirdzniecības apjomi un kuģu satiksmes blīvums, ģeopolitiskā spriedze ir izraisījusi izmaksu pieaugumu sankciju dēļ, tomēr, neskatoties uz izaicinājumiem, apdrošinātāji cenšas saglabāt stabilitāti, izmantojot finansiālo spēku un riska diversifikāciju. Jūras apdrošināšanas nozare saskaras ar klimata pārmaiņu, tostarp ekstremālu laikapstākļu pieaugošo ietekmi.

Pēdējos gados Ukraina ir kļuvusi par nozīmīgu spēlētāju pasaules graudu eksportā, sniedzot būtisku ieguldījumu starptautiskajā pārtikas nodrošinājumā. Neskatoties uz šķēršļiem, ko radīja Krievijas izstāšanās no ANO starpniecības vienošanās un sekojošie konflikti, Ukrainai ir izdevies eksportēt graudus pa Melnās jūras kuģošanas koridoru, un tas ir bijis iespējams, pateicoties apdrošināšanas segumam.

Analītiķi uzskata, ka kuģa "Rubymar" nogrimšana ar minerālmēslojuma kravu bija pagrieziena punkts jūras apdrošināšanā, jo tā bija pirmā reize, kad šāds notikums tieši ietekmēja ne tikai kuģa korpusu, bet arī kravas intereses. Apdrošinātāji attiecīgi ieviesa stingrākus riska novērtēšanas kritērijus. Ciešāka sadarbība starp nozares ieinteresētajām personām ir novedusi pie standartizētu riska pārvaldības protokolu izveides, tostarp prasības kuģiem pirms ieiešanas augsta riska zonās tikt nominētiem, lai apstiprinātu kravas segumu vai tā neesamību atkarībā no vairākiem faktoriem, kas analizēti pirms tranzīta.

Kuģošana no Melnās jūras caur Sarkanu jūru rada lielu izaicinājumu eksportētājiem no šiem reģioniem, jo tie saskaras ar divkārtu izcelsmes risku un tranzīta riskiem, kā rezultātā rodas dubultas papildu kara riska prēmijas. Apdrošinātāji cītīgi strādā, lai mazinātu šīs izmaksas, atbalstot globālo tirdzniecību un maksimāli saglabājot no šīm ostām tirgoto preču konkurētspēju.



Klimata pārmaiņu ietekme uz Panamas kanālu rada vēl vienu būtisku problēmu pasaules loģistikai, jo īpaši attiecībā uz tādu svarīgu preču kā konteineru, tostarp graudu, tranzītu. Pazeminātais ūdens līmenis un citi ar klimatu saistīti traucējumi kavē preču plūsmu pa šo svarīgo ūdensceļu. Lai gan parametriskie risinājumi var sniegt zināmu atvieglojumu, palīdzot mazināt zaudējumus, kas radušies kravas pārvadāšanas dēļ, tie vēl nav visaptverošs risinājums vietējām loģistikas problēmām.

Papildus dažādām reģionālām problēmām globālās jūras apdrošināšanas prēmiju pieaugumu ir veicinājuši arī citi faktori, tostarp piegādes ķēžu problēmas, palielinātas atlīdzību izmaksas, lielākas pakalpojumu sniedzēju izmaksas un juridiskās izmaksas. Ir zināms, ka jūras apdrošināšanas prēmiju svārstības galvenokārt izraisa atlīdzību variācijas, kas ir īpaši redzamas polises atjaunošanas periodos.

Raugoties nākotnē, jūras apdrošināšanas nozarei ir jāpaliek elastīgai un spējīgai reaģēt uz mainīgo ģeopolitisko dinamiku, ar klimatu saistītajiem riskiem un tehnoloģiskajiem sasniegumiem.

Jūras apdrošināšanas izaicinājumi

Pieaugošā ģeopolitiskā spriedze un sankcijas

Politiskie konflikti un starptautiskie strīdi, piemēram, karš Ukrainā un krīzes Tuvajos Austrumos, tieši ietekmē jūras apdrošināšanas nozari. Ekonomiskās sankcijas pret noteiktām valstīm sarežģī apdrošināšanas polišu izsniegšanu un palielina apdrošināšanas izmaksas. Piemēram, daži apdrošinātāji ir spiesti vairāk ieguldīt sankciju noteikumu ievērošanā, palielinot savus darbības izdevumus.

Klimata pārmaiņas un vides riski

Ekstrēmu laikapstākļu, piemēram, viesuļvētru un plašu plūdu pieaugums ir radījis jaunus riskus jūras transportam. Jūras apdrošinātājiem ir grūti precīzi novērtēt šos riskus, tikt galā ar pieaugošajām prasībām un pielāgoties izmaiņām globālajos tirdzniecības ceļos. Turklāt globālie centieni samazināt oglekļa emisijas un ieviest alternatīvas degvielas prasa jaunas apdrošināšanas polises un esošo optimizāciju.

Paaugstināts prasību apjoms

Līdz ar tehnoloģiju attīstību un jūras infrastruktūras, piemēram, vēja elektrostaciju un naftas termināļu paplašināšanos, apdrošināšanas prasības ir kļuvušas sarežģītākas un dārgākas. Juridisko strīdu un kompensācijas prasību pieaugums, īpaši Amerikas Savienotajās Valstīs, ir vēl vairāk noslogojis nozari.

Jūras apdrošināšanas nākotne un jaunās tendences

- Digitālā transformācija un progresīvas tehnoloģijas
- Koncentrēšanās uz ilgtspējību un zaļo apdrošināšanu
- Mākslīgā intelekta pieaugošā loma risku pārvaldībā

Mākslīgajam intelektam ir nozīmīga loma apdrošināšanas zaudējumu novērtēšanā un mazināšanā. Uzlaboti analītiskie modeļi negadījumu prognozēšanai un vēsturisko datu analīzei ļauj apdrošinātājiem samazināt izmaksas un optimizēt polises. Turklāt mākslīgā intelekta vadīta bojājumu noteikšana un optimizēti kompensācijas priekšlikumi var paātrināt prasību apstrādes laiku.■

P&I Club info

Vienas apdrošināšanas kļūdas cena var būt milzīga

“Marine Service Group” ir viena no lielākajām starpnieku kompānijām Baltijas valstīs, un būtībā mēs ne ar vienu īsti nekonkurējam, jo aizņemam savu biznesa nišu, kurā kopā ar partneri strādājam jau no 2004. gada,” saka uzņēmumu grupas “Marine Service Group” valdes priekšsēdētājs ALEKSANDRS ABUZZAROVŠ. “Mūsu kompānijai ir četri galvenie darbības virzieni, bet pats svarīgākais, protams, ir jūras apdrošināšana un viss, kas ar to saistīts, tātad apdrošināšanas starpnieka pakalpojumi: kuģu, jahtu, kravu, loģistikas, gaisa kuģu, ostu un termināļu apdrošināšana un risku vadība, juridisko pakalpojumu sniegšana, peldlīdzekļu pirkšanas un pārdošanas starpniecība, apsekošanas un tehniskās pārbaudes pakalpojumi. Viens no “Marine Services Group” filozofijas pamatprincipiem ir darīt sarežģītas lietas vienkārši un saprotami, tāpēc arī visiem grupas uzņēmumiem nosaukums ir vienkāršs un atbilstošs pakalpojumu sniegšanas veidam: “Marine Insurance Services” ir apdrošināšanas starpnieks, “Marine Legal Services” ir juridiskais birojs, “Marine Shippers Services” – peldlīdzekļu tirdzniecības starpnieks, kā arī neatkarīgā inspekcija “Inter Survey”.”

Jūras apdrošināšana ir galvenais faktors globālās tirdzniecības stabilitātes saglabāšanā, samazinot riskus un nodrošinot finansiālu atveseļošanos pēc zaudējumiem. Tomēr jauni izaicinājumi, piemēram, ģeopolitiskā spriedze, klimata pārmaiņas un tehnoloģiju attīstība, mudina apdrošinātājus veikt inovācijas un pārskatīt politiku. Nākotnē ieguldījumi digitālajās tehnoloģijās, vides politikas izstrāde un starptautiskās sadarbības veicināšana var stiprināt šo nozari. Galu galā jūras apdrošināšanas panākumi ir atkarīgi no tās spējas ātri pielāgoties mainīgajiem globālajiem apstākļiem un pieņemt elastīgu un tālredzīgu pieeju.

– Pieļauju domu, ka laikā, kad pieaug ģeopolitiskā spriedze un tiek noteiktas sankcijas, kad risinās starptautiski strīdi, politiskie konflikti, piemēram, karš Ukrainā un krīze Tuvajos Austrumos, arī jūras apdrošināšanas nozare varētu būt no tā visa tieši ietekmēta.

– Ja runājam par ģeopolitiku, tad iezīmējas divas galvenās tendences: viena lieta ir vietas, kur notiek karadarbība, pirātisms un viss pārējais, un otra lieta ir sankciju režīms. No



akadēmiskās apdrošināšanas viedokļa raugoties, kuģu īpašnieki parasti nopērk ne tikai civiltiesisko un KASKO apdrošināšanu, bet iegādājas arī kara riska apdrošināšanu, ar ko jāsaprot ne tikai kara darbība kā tāda, bet arī gadījumi, ko angļi apzīmē *Weapons of War*, kas nozīmē, ja šodien, piemēram, kāds izšauj uz kuģi un nodara tam bojājumu. Tāpat šī apdrošināšana sedz arī tos gadījumus, kad notiek incidents ar vēsturiski palikušu munīciju. Manā pieredzē Rīgā bija gadījums, kad gruntssūcējs kopā ar smiltīm iesūca arī Otrā pasaules kara mīnu, kas bija gulējusi upes gultnē, kā rezultātā notika sprādziens. Arī šādi gadījumi tiek kvalificēti kā kara risks, neskatoties uz to, ka šodien te nenotiek karadarbība. Pie kara riskiem tiek pieskaitīti arī pirātu un

teroristu uzbrukumi, streiki, bet jāatceras, ka apdrošināšanas atlīdzība tiek veikta vienīgi tad, ja pirāti, teroristi vai streikotāji ir nodarījuši reālu kuģa bojājumu. Deviņdesmit deviņos gadījumos no simta ir jābūt bojājumiem, jo, piemēram, finansiālam zaudējumam streika rezultātā ir pavisam cits apdrošināšanas segums, ko arī var nopirkt apdrošināšanas tirgū.

Pie kara riskiem var būt papildu segums, kas ļoti aktuāls kļuva Ukrainā un par ko pirms šī kara neviens pat nebija iedomājies. Tas ir gadījums, kad kuģis atrodas ostā, tas nav bojāts, bet kara notikumu dēļ nevar iziet no ostas. Lai gan apdrošināšanas prēmija par šādu risku ir pavisam minimāla, kamēr situācija nav aktuāla, cilvēki domā, kāpēc man maksāt lieku naudu, ja šāds risks pēc būtības nepastāv, taču šodienas ģeopolitiskajā situācijā šī tēma ir kļuvusi aktuāla. Piemēram, Hersona joprojām ir Ukrainas teritorija, bet kuģošanas kanāls, pa kuru var ieiet Hersonā, no vienas puses ir Ukrainas, bet no otras puses Krievijas pakļautībā, un šis kanāls ir pilns ar mīnām, tāpēc situācija ir tāda, ka kuģi no Hersona

▶▶▶ 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

ostas nevar iziet. Ja ir šāds gadījums un kuģis divpadsmit mēnešus nevar iziet no ostas, tad apdrošinātājs atlīdzina pilnu kuģa bojāejas summu, jo tiek uzskatīts, ka šis kuģis ir pazaudēts. Mūsu kompānija divdesmit piecus gadus izvietoja šādus kara riskus, un mums šie kara riski bija tā sauktā *easy money*, kad prēmijas likmes bija pietiekami zemas un arī risks nebija tik liels. Tad nāca notikumi Ukrainā, un mūsu apdrošināšanas portfelī bija divi Hersonā iesprūduši kuģi. Labi vēl, ka mūsu apdrošināšanas daļa nebija tik liela, tomēr par šiem diviem kuģiem vienā mirklī apdrošinātāji pazaudēja visu, ko saņēmuši divdesmit piecu gadu laikā. Var teikt, ka ar kara riskiem ir kā spēlēt kazino – var nopelnīt, bet var arī zaudēt. Parastā apdrošināšanā var aprēķināt ilgtermiņa stratēģiju, bet ar kara riskiem to izdarīt nevar.

– Hersonu jūs nevarējāt paredzēt?

– Protams, to neviens pat iedomāties nevarēja. Tagad visi ir ļoti uzmanīgi un skatās uz šādiem riskiem, bet vēl nesenā pagātnē tādām situācijām nepievērsa vajadzīgo vērību.

Ja runājam par kara risku apdrošināšanu, tad tas strādā tā, ka kuģa īpašnieks var nopirkt polisi uz gadu un strādāt visā pasaulē, izņemot noteiktus reģionus. Tagad par šādiem reģioniem ir noteikti visi Krievijas ūdeņi, liela daļa no Melnās jūras, kas ir izņēmums no polises seguma, kamēr ar apdrošinātāju nav saskaņots un papildus samaksāts.

– Gadījumos, kad šī saskaņošana un papildu apmaksa ir notikusi, kuģu īpašnieks var būt drošs, ka neradīsies vēl kādi neparedzēti šķēršļi, kas kāda incidenta gadījumā par nodarītajiem zaudējumiem liegs saņemt apdrošināšanas atlīdzību?

– Viss nav vērtējams tik vienkārši un vienozīmīgi. Piemēram, riska parakstītājs var iekļaut nosacījumu, ka savu cenu, ja kuģis dodas uz bīstamo reģionu, var mainīt divdesmit četras stundas pirms ieiešanas teritorijā. Kuģa īpašnieks ir vienojies ar apdrošinātāju par 0,5 procentiem no kuģa vērtības, bet ar nosacījumu, ka divdesmit četras stundas pirms



Aleksandrs Abuzjarovs.

ieiešanas Sarkanajā jūrā var mainīt šos nosacījumus. Lielākā kuģu īpašnieka problēma ir tāda, ka kuģim līdz Sarkanajai jūrai jāiet nedēļa vai pusotras, bet pa šo laiku situācija Sarkanajā jūrā kļūst nedroša un 0,5 procenti jau pārvēršas par 1,5 procentiem, vai arī apdrošinātājs vispār atsakās no apdrošināšanas.

Nesen bija gadījums, kad apdrošinātājs atteicās kuģim izdot apdrošināšanu Sarkanās jūras šķērsošanai, bet kuģa īpašnieks tomēr riskēja un devās cauri Sarkanajai jūrai, kur hutieši kuģi apšaudīja un nodarīja pamatīgus bojājumus. Izrādās, ka apdrošinātājs bija atteicis apdrošināšanu, jo ieguva informāciju, ka kuģim bijusi saistība ar Izraēlu, tas bija iegriezies Haifas ostā, kas nozīmē vēl papildu apdraudējumu un to, ka Sarkanajā jūrā tas kļūst par objektu, pret kuru hutieši noteikti vērsīs uzbrukumu, jo arī viņi nopietni seko informācijai par kuģiem. Kuģa īpašnieks riskēja, kuģim tika nodarīti zaudējumi, kas tagad būs jāsedz pašam kuģa īpašniekam, jo apdrošinātājs no savas puses atteicās uzņemt risku.

– Vai apdrošinātāji var atteikties no apdrošināšanas?

– Eiropā apdrošinātāji strādā brīvajā tirgū, viņi var uzņemties vai neuzņemties risku apdrošināt. Viss, kas saistīts ar kara apdrošināšanu, ir izņēmums, un izcenojums par īsu pārgājienu kara zonā ir nenormāli augsts. Protams, tie apdrošinātāji, kuri vairāk specializējas kara riskos, šos riskus var izvērtēt daudz labāk nekā tie apdrošinātāji, kuri ar to nav strādājuši. Tā, piemēram, apdrošinātāji Melno jūru jau 2022. gada 22. februārī noteica par kara reģionu, bet Krievijas karš pret Ukrainu sākās dienu vēlāk, un šis piemērs daudz pasaka par to, cik nopietni apdrošinātāji analizē situāciju pasaulē.

– Kas no apdrošinātāju viedokļa notiek ar melno floti un sankcijām pakļautajiem kuģiem?

– Pēc būtības ar melno floti viss ir skaidrs, jo ir publicēts sankcionēto kuģu saraksts, kur lielākā daļa no šiem kuģiem ir saistīta ar Krieviju, un apdrošinātāji tos izslēdz no sava redzesloka. Tiklīdz kāds no kuģiem

nonāk šajā sarakstā, tas automātiski tiek izslēgts un zaudē apdrošināšanu, jo polisē ir paredzēta atruna par sankcijām, kas nozīmē, ka apdrošinātājs sankcijām pakļautam kuģim neko nemaksās.

Tomēr visiem kuģu īpašniekiem ir jābūt uzmanīgiem, jo arī šajā ziņā viss nav tik vienkāršs. Nevienam kuģim nav liegts ieiet Sanktpēterburgas ostā iekraut Kazahstānas ogles, lai tās aizvestu uz Poliju, un šāds darījums nekādā gadījumā nav sankciju pārkāpums. Taču mēs savus klientus darām uzmanīgus, ka viņiem jābūt rēķinās ar dažādām situācijām, piemēram, ka, atrodoties ostā, var notikt sadursme ar kuģi, kas iekļauts sankciju sarakstā, un tad neviens apdrošinātājs par to nemaksās.

Vēl kāda bīstamība saistīta ar Eiropas Savienības noteikto sankciju režīmu noteiktiem kravu veidiem, kad bez sankcijām var pārvadāt noteiktu apjomu, par ko kravas īpašnieks un saņēmējs lieliski zina, bet kuģa īpašnieks īsti nevar pārliecināties, vai noteiktās kvotas kravai jau ir beigušās. Viņš tikai var pajauties uz fraktētāja sniegto informāciju, kurš, protams, apgalvo, ka viss ir kārtībā. Tikai tad, ja notiek kāds incidents, sākas izmeklēšana, kas atklāj, ka viss tomēr kārtībā nav bijis. Ja kuģis būs pārkāpis sankciju režīmu, par ko faktiski nav vainojams, jo nav zinājis, to tomēr var iekļaut melnajā sarakstā.

Trešā problēma saistībā ar sankcijām ir tāda, ka Lielbritānijas, ASV un Eiropas sankcijām pakļautie kuģi pēc būtības ir trīs dažādi dokumenti, tāpēc neapskaužama situācija rodas gadījumā, ja krava, kas tiek vesta, piemēram, uz Franciju, atbilst ES prasībām, bet tā kā apdrošinātājs ir Apvienotā Karaliste, pēc tās likumiem kuģa vestā krava pārkāpj AK noteiktās sankcijas. Lai gan kuģa īpašnieks neko nav pārkāpis, atšķirīgo sankciju noteikšanas dēļ tas nonāk sankcionēto darījumu sarakstā.

Vēl kāds piemērs. No Krievijas nevar vest kokmateriālus, bet kuģis ar pavisam lētu karogu no Sanktpēterburgas ved kokmateriālus uz Maroku, un tam pa ceļam nav nekādas darīšanas ar ES, kur Krievijas kokmateriāli ir sankcionēti krava. No kuģa viedokļa raugoties, tas nav bijis sankcijām pakļauts darījums, un kuģa īpašnieks

ir pārliecināts, ka neko nav pārkāpis, bet apdrošinātājs uz šādu darījumu tomēr skatās kā uz sankcionētu.

Saviem klientiem vienmēr atgādinām, ka viņiem jābūt ļoti piesardzīgiem, īpaši tad, ja viņi ved kravas no Krievijas ostām vai citiem sankcijām pakļautiem reģioniem, tāpēc, pirms viņi paraksta kādu čartera pārvadājumu dokumentu, iesakām sazināties ar apdrošinātājiem. Mūsu speciālisti seko darījumiem, analizē situāciju un var sniegt kompetentu padomu par to, kur var būt zemūdens akmeņi, par kuriem kuģu īpašnieki paši nevar pat iedomāties. Vienmēr jāapzinās, ka pat tad, ja pats darījums nav riskants, apkārt tam ir tik daudz lietu, kas var radīt neparedzamas problēmas.



UZZIŅAI

Visiem kuģu īpašniekiem, kuri izmanto savu kuģi uzņēmējdarbībai vai transportam, vai pasažieru, strādnieku vai kravu pārvadāšanai starptautiskajos ūdeņos, ir jābūt P&I apdrošināšanai. Lai iebrauktu ostās visā pasaulē, kapteinim ir jāiesniedz ostas iestādēm attiecīgā P&I kluba izsniegta "iebraukšanas apliecība", kas apliecina kuģa īpašnieka apdrošināšanu.

– Cik aizsargāts, tai skaitā, protams, arī no apdrošināšanas viedokļa, tik sarežģītos kuģošanas biznesa apstākļos jūtas jūrnieks?

– P&I klubs, ar kuru arī mēs strādājam, darbojas tieši ar jūrniekiem, un no P&I kā apdrošinātāju puses un MLC konvencijas viedokļa kara risks attiecībā uz jūrniekiem nav uzskatāms par izņēmuma apdrošināšanas gadījumu. Uz jebkura normāla kuģa ir MLC sertifikāts, kas nosaka, ka jūrnieks pie apdrošinātāja var griezties pa tiešo, līdz ar to jūrnieki tagad ir vairāk aizsargāti pret nestandarta situācijām.

– Kā vieni no kuģošanas un drošības riskiem, tai skaitā arī attiecībā uz apdrošināšanu, analītiķu pētījumos tiek minēti ar klimata pārmaiņām saistītie riski.

– Personīgi es domāju, ka pēdējā laikā arvien vairāk un lielākas vētras tiek saceltas diskusijās par klimata pārmaiņām. Ļoti iespējams, ka vētras kļūst stiprākas, bet vētras jūrā

ir bijušas vienmēr, tas nav nekas jauns, bet patiesībā galvenā problēma ir jūrnieku gatavība šādiem apstākļiem. Un otra lieta, kas sagādā galvassāpes, ir kuģis un krasta birojs, kas nosaka, kur un pa kādu maršrutu kuģim ir jābrauc. Jūrnieki saņem paziņojumu, ka gaidāma vētra, noteiktajā maršrutā var rasties problēmas, bet krasta birojs no šī maršruta neatkāpjas. Pēc būtības kapteinim vajadzētu teikt birojam, ka, braucot pa noteikto maršrutu, kuģis būs pakļauts lieliem riskiem un varbūtībai iekļūt vētrā, un krasta birojam šo ziņu vajadzētu respektēt. Ja atceros savu jūras laiku, tad tolaik bija kapteiņi, kuri stingri pateica, ka šādos laika apstākļos nekuģos un izvēlējas drošāku maršrutu, bet tagad kapteiņiem pietrūkst rakstura pateikt nē, jo krasta birojs piesola bonusus par to, ka kuģis noteiktajā laikā ienāk ostā. Tāpēc domāju, ka vislielākā problēma tomēr ir cilvēki.



UZZIŅAI

Kad tiek iesniegta prasība, prasību izskatīšanas komanda noteiks, vai to sedz P&I polise. Ja prasība ir segta, prasību izskatīšanas komanda vienosies ar prasītāju par izlīgumu un izmaksās prasību. P&I klubs ņems vērā arī jebkuru piemērojamo pašrisku.

– Ir nācies dzirdēt, ka par to un to nevajag uztraukties, jo to visu nosegs apdrošināšana.

– Vajadzētu saprast, ka apdrošinātājs nekad nesedz tieši nodarītus zaudējumus, bet apdrošinātājam ir jāpierāda, ka no zaudējuma varēja izvairīties. Tomēr neviens kapteiņa lēmums, kapteiņa vai apkalpes kļūda nekad netiks uzskatīti par tiešu rīcību, bet, ja tas būs bijis krasta dienests, kas devis rīkojumus, apzinoties, ka kuģim var būt nodarīts bojājums, un bija dots rīkojums, kas izraisīja sekas, tad apdrošinātājam ir visas tiesības atteikt atlīdzības izmaksāšanu, protams, visu vajadzēs pierādīt.

– Vai varētu teikt, ka cilvēki ir vājāk sagatavoti darbam un situāciju risināšanai?

– Varbūt mazāk neatkarīgi, un tas nav tikai jūrā, jo tagad ir programma, pēc kuras visiem jādzīvo. Agrāk

►►► 25. lpp.

kapteinis bija galvenais cilvēks uz kuģa, un arī tagad kapteinis *de jure* ir galvenais, bet *de facto* gan vairs nav. Kapteinim ir iespējas izlemt, bet ir jautājums, cik viņš pats ir gatavs to darīt. Uz sauskravas kuģiem, piemēram, pieaug jūrnieku vidējais vecums, jo jaunie jūrnieki izvairās izvēlēties darbu šajā flotē. Uz sauskravnikiem strādā jūrnieki, kuri strādāja uz lielajiem tankkuģiem vai gāzvedējiem, bet vecuma dēļ vairs nav konkurētspējīgi šajā tirgū, un tad viņi meklē un atrod darbu sauskraavu flotē, kur darba apstākļi ir daudz sliktāki. Maiņas sešas pēc sešām stundām, nevis četras pēc astoņām, cilvēks gados ātrāk nogurst, un tas ļoti ietekmē kuģošanas drošību. Piedevām šie jūrnieki saprot, ka strīdēties ar krastu un apšaubīt viņu lēmumus varētu maksāt nākamo kontraktu, un viņiem ir bailes pazaudēt darbu, lai gan aiziet bojā kopā ar kuģi varētu būt nepatīkamāk, nekā zaudēt darbu.

– Apdrošinātāji ņem vērā arī šī darbaspēka iespējamo risku?

– Protams, bet, neskatoties uz to, šīs kompānijas, lai nokomplektētu apkalpi, ir gatavas ņemt darbā šos jūrniekus.

– Kāda no apdrošinātāju skatu punkta ir kuģošanas drošība?

– Parasti apdrošināšanas atlīdzības var iedalīt divās kategorijās: incidenti, kas notiek bieži, bet maksā maz, un incidenti, kas notiek reti, bet maksā daudz. Lai gan varētu teikt, ka kopumā jūras negadījumu skaits īpaši nemainās, tomēr pēdējā laika tendences liecina, ka mazie negadījumi samazinās, bet diemžēl lielie notiek biežāk. Tam varētu būt vairāki skaidrojumi, bet viens, kas paliek nemainīgs – cilvēku kļūdas vienmēr ir lielākais incidentu cēlonis. Mans viedoklis, ka problēmu pamatā ir pieaugošā automatizācija uz kuģiem un samazinātās apkalpes. Slodze palielinās, cilvēki nogurst, un tas ir reāls iemesls, kāpēc pieaug negadījumu skaits. Naudas ziņā apdrošinātājiem tagad, protams, ir sliktāk, jo samaksāt par pieciem nelieliem bojājumiem ir daudz vienkāršāk, nekā segt viena liela incidenta izmaksas. Gadu gaitā uzkrātā pieredze rāda, ja frakts likmes iet uz augšu, negadījumu skaits samazinās, jo kuģa īpašnieks

lielākus līdzekļus paredz kuģa uzturēšanai, bet, kad frakts likmes iet uz leju, tad dažādu negadījumu skaits atkal pieaug, jo arvien vairāk no ierindas iziet kuģa mašīnas.

Tomēr viena no lielākajām problēmām, protams, ir jūrnieki un kuģu apkalpes, un tā ir objektīva realitāte, jo šodien visas sadursmes ir cilvēka faktora dēļ. Noteikumus zina visi, bet diemžēl tos neievēro, un tad iznākums ir bēdīgs. Apdrošinātājs pārdzīvo par tiem, kuri ir jūrā, bet jūrnieki ne vienmēr ir godprātīgi, jo vēlas no apdrošinātāja izspiest vairāk naudas.

P&I redzeslokā ir nonākuši jūrnieki no Ukrainas un Krievijas, kuri ļaunprātīgi izmanto informāciju par savu veselības stāvokli, norādot, ka viņiem ir radusies nepārejoša darba nespēja, kas pēc būtības pielīdzināma nāvei, jo cilvēks kādas lielas traumas vai slimības rezultātā vairs nevar atgriezties jūrā. Ar šādu darba nespējas apliecinājumu cilvēks nāk pie apdrošinātāja, bet Ukrainas un Krievijas pilsoņu gadījumā apdrošinātājs nevar pārbaudīt ārsta izsniegto izziņu, ko bieži vien cilvēki ļaunprātīgi izmanto, jo vēlāk mēs redzam, ka daudzi no viņiem tomēr iet jūrā. Ja tas ir Latvijas jūrnieks, tad mēs šo jautājumu varam kontrolēt, bet, ja tas ir cilvēks ārpus Eiropas, tad to ir grūti izdarīt. Tāpat pēdējā laikā nākas pārliecināties, ka darba tirgū ienāk jauna paaudze, kas strādā pēc citiem standartiem, daudzi ilgi neuzkavējas vienā darbavietā, meklējot jaunus izaicinājumus, tāpēc vidējais vecums kļūst lielāks, tai skaitā arī apdrošināšanas biznesā.

– Varbūt dažām nav nekāda pamata, jo straujiem soļiem darba tirgū ienāk mākslīgais intelekts, un tas varētu atvieglot arī apdrošināšanas biznesu.

– Klasiskajā apdrošināšanā cilvēki drīz tiešām vairs nebūs vajadzīgi, jo klasiskos riskus var aprēķināt arī mākslīgais intelekts, bet ar kuģu apdrošināšanu ir tā, ka te cilvēks vēl ilgi būs vajadzīgs, lai izvērtētu visus riskus un izprastu visas nianšes, jo vienas apdrošināšanas kļūdas cena var būt ļoti augsta. Ja kuģu vērtība ir tik liela, tad arī kļūdas cena ir milzīga. Šajā biznesā speciālistam ir jāzina un jāizvērtē tik daudzas nianšes, ko mākslīgais intelekts nevar

izdarīt. Tāpēc jūras apdrošināšanas biznesa veiksmes pamatā ir cilvēki, kuru izglītībā ir ļoti daudz jāiegulda, jo jūras apdrošināšanā nav tā, ka jebkurš apdrošinātājs var parakstīt polisi. Tā lieta ir jāizjūt, jo reizēm divdesmit gadus vecs kuģis ir nesalīdzināmi labāks par trīs gadus vecu ķīnā būvēto. To izprot un sajūt labs apdrošināšanas speciālists, bet mākslīgajam intelektam nav cilvēkam piemītošu kritēriju. Protams, ir tabulas, pēc kurām aprēķina prēmijas, bet tabula ir tikai viens no trim punktiem, kas jāņem vērā pie kuģa apdrošināšanas. Patiesībā apdrošinātāja labākā īpašība ir prasme pateikt nē un pašiem būt skaidrībā, ko vēlamies un ko nevēlamies.

UZZIŅAI

P&I klubi ir attīstījušies, lai segtu plašu atbildības klāstu, tostarp apkalpes, pasažieru un citu personu dzīvības zaudēšanu un miesas bojājumus, kravas zudumu un bojājumus, piesārņojumu ar naftu un citām bīstamām vielām, vraku noņemšanu, sadursmes un īpašuma bojājumus. Tie turpina meklēt jaunus segumus, lai apmierinātu nozares vajadzības. Tie saviem biedriem sniedz arī plašu pakalpojumu klāstu, tostarp prasību izskatīšanu, konsultācijas juridiskos jautājumos un zaudējumu novērtēšanu, un regulāri ieņem vadošo lomu reaģēšanas uz jūras negadījumiem un to pārvaldības koordinēšanā.

– Kāds būtu jūsu padoms kuģošanas biznesā iesaistītajiem?

– Šajā ģeopolitiskajā situācijā visiem vajadzētu atcerēties, ka sankciju režīmi regulāri mainās, piemēram, krava, kas iepriekš nebija aizliegta, ceļojuma laikā var tikt pakļauta sankcijām. Tāpēc mēs iesakām dalībniekiem apsvērt sankciju klauzulu iekļaušanu savos čarterlīgumos.

Dalībvalstīm būs jāveic pastiprināta uzticamības pārbaude augsta riska jurisdikcijās, piemēram, Irānā, Sirijā, Ziemeļkorejā utt., jo ir pierādījumi par maldinošu kuģošanas praksi šajās teritorijās, piemēram, kuģa identifikācijas fiziska mainīšana, kuģošanas dokumentu viltošana, AIS manipulēšana uz kuģiem un nelikumīgu kravas operāciju veikšana, lai slēptu kravas izcelsmi vai galamērķi.■

Anita Freiberga

Mūsu niša – praktiskā apmācība

18. jūlijā “BOTC Training” mācību centrā norisinājās “Misijas Nulle” Drošības entuziastu 3. festivāls, kas pulcēja dažādu nozaru profesionāļus, lai stiprinātu praktiskās zināšanas darba drošībā un veicinātu sadarbību starp uzņēmumiem. Atklājot festivālu, “BOTC Training” vadītājs RIHARDS STĀLMANIS uzsvēra: “Liela daļa negadījumu notiek nevis pieredzes trūkuma, bet gan attieksmes dēļ. Arī pieredzējuši darbinieki nereti aizmirst, ka negadījumu riskam ir pakļauts ikviens. Vienīgais pieņemamais negadījumu skaits ir – nulle.”

“BOTC Training” mācību centru vairāk nekā pirms desmit gadiem nodibināja Rihards Stālmanis kopā ar Mihailu Kuzmiču, un, kā saka Rihards, mācību centra izveides mērķis bija nodrošināt kvalitatīvu apmācību darba drošībā. Viņi abi ir Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, Rihards bija kuģu vadītājs, bet Mihails kuģu mehāniķis.

Pirms dibināt mācību centru, Rihards Stālmanis strādāja jūrā, tad personāla atlases kompānijā “Atlas Professionals”, kur viņam nācies uz klausīt klientu viedokli, ka bez teorētisko zināšanu apgūšanas vajadzētu arī praktiskās apmācības. “Uzsvars tikai likts uz vārdu *praktiskās*, jo tajā laikā bija teorētisko kursu piedāvājums, bet, kad vajadzēja kaut ko praktiski paveikt, uzvilkt aizsargtērpu vai darīt vēl ko citu, tad tā jau bija problēma,” stāsta Rihards. “Ar Mihailu mūs vieno Jūras akadēmija. Satikāties un, saprotot, ka drošības jautājumi ir pietiekami aktuāls temats, nolēmām iet šajā virzienā. No pirmās dienas visu uzsvaru mācību centrā esam likuši uz praktisko iemaņu apgūšanu. Protams, teorētiskajām zināšanām ir liela nozīme,



Rihards Stālmanis.

tās ir visa pamatā, bet mēs mācām šīs iegūtās teorētiskās zināšanas pielietot praktiski, jo tā cilvēks vairāk iemācās un aizdomājas par drošību. Tas bija svarīgi pirms desmit gadiem un ir svarīgi arī tagad.

Pirmie kompānijas piedāvātie produkti tiešām bija ļoti cieši saistīti ar darbu jūrā – augstsprieguma drošība mehāniķiem un elektromehāniķiem, strādājot jūrā uz kuģiem. Laika gaitā radās pieprasījums arī pēc cita veida apmācības, un viens no iespējamiem virzieniem, kam paredzēja izaugsmi nākotnē, bija vēja enerģija, kam arī pavisam nopietni pievērsāmies. Tagad “BOTC Training” mācību centri strādā Rīgā un Klaipēdā, pirms kara Ukrainā mācību centrs bija arī Kijivā, bet tā darbība tagad ir iepauzēta.

Kļūt mūsdienīgiem un izprast klientu vajadzības

Rihards atzīst, ka desmit gadu laikā arī paši ir mainījušies. Ja iesākumā bija teorētisko zināšanu mācīšana klasē un tad praktiskās nodarbības,

▶▶▶ 28. lpp.



▶▶▶ 27. lpp.

tad tagad mācību sistēma ir kļuvusi mūsdienīgāka un pielāgota klienta vajadzībām un ērtībām. Liela teorētiskās apmācības daļa notiek *online* režīmā. "Teoriju klients var apgūt sev piemērotā laikā un vietā, un tad uz praktiskajām nodarbībām pie mums viņš atnāk jau teorētiski sagatavojies.

Kopš 2024. gada esam ieviesuši arī tādu mācību metodi kā virtuālās realitātes (VIA) tehnoloģijas, izmantojot VIA brilles, lai vidi padarītu vēl saprotamāku.

Kā rāda tirgus, un tas neattiecas tikai uz jūrniecību vai vēja industriju, VIA ir viena no progresīvajām mācību metodēm, un šajās tehnoloģijās milzīgas investīcijas ieguldījuši tādi tirgus milži kā "Meta", "Apple", "Ray-Ban" un vēl citi, jo pasaule neatgriezeniski iet šajā virzienā. Šīs tehnoloģijas cilvēkam palīdz labāk izprast reālos apstākļus, ne tikai kādu atsevišķu detaļu, bet šīs detaļas vietu un nozīmi kopējā sistēmā. Nākotnē vēja turbīnu tehniķi tiks apmācīti veikt kādus konkrētus darbus, tad, esot augšā vēja turbīnā, ar šo briļļu palīdzību viņš varēs saņemt konsultāciju no atbalstošā speciālista, kurš atrodas, iespējams, vairākus tūkstošus kilometru attālumā no vēja turbīnas. Speciālista *avītars* asistēs un konsultēs tehniķi remonta laikā. Tas ir efektīvs, ātrs un resursus taupošs process, jo simts ļoti labu speciālistu vietā pietiek ar četriem, kuri, pateicoties tehnoloģiju iespējām, var sniegt palīdzību no ofisa."

"BOTC Training" – unikāls ar pieeju

Uz jautājumu, vai "BOTC Training" mācību centra piedāvājums Latvijā ir unikāls, Rihards saka, ka unikāla esot viņu pieeja apmācībai, bet sertifikātus var iegūt arī citos mācību centros, jo ir vēl citi mācību centri, kas arī strādā šajā segmentā. Bet uz jautājumu, vai citi mācību centri ir viņu konkurenti vai sadarbības partneri, Rihards atbild: "Mēs vēlētos, lai viņi pie mums nāktu kā sadarbības partneri, bet pašlaik jāatzīst, ka viņi ir konkurenti. Ja salīdzina ar Poliju vai Vāciju, tad Latvijas tirgus ir vismaz desmit reizes mazāks.



Notiek praktiskās apmācības.

Tātad pamatprodukts mums ir domāts vēja industrijai, kurā Latvijā pašlaik iesaistīti pāris tūkstoši speciālistu, bet jāsaprot, ka tie nav tikai vēja turbīnu tehniķi, tie, piemēram, ir arī jūrnieki, kuri saistīti ar vēja parku būvniecību un kuriem arī ir jāiziet apmācība pēc konkrētiem GWO moduļiem, ko mēs pasniedzam, lai speciālistiem radītu labāku priekšstatu par vidi. Šeit apmācība jāiziet ikvienam, kurš strādā vai kādā citā veidā ir saistīts ar vēja turbīnām, piemēram, pat žurnālistam, ja viņš vēlētos ar liftu uzbraukt turbīnā, vispirms būtu jāiziet apmācība, lai ārkārtas gadījumā zinātu, kā rīkoties. Tāpēc var teikt, ka šis tirgus tomēr ir daudz plašāks.

Otrs piedāvājums, kuru attīstām, ieklausoties mūsu klientu pieprasījumā, ir mācības jūrniekiem, protams, arī te jāsaprot, ka šis produkts saistīts ar praktisko apmācību, piemēram, par izdzīvošanu jūrā (SOLAS REFRESHER). Trešais lielais

darbības virziens ir personāla pārkvalifikācija, un tie ir speciālisti, kuri nāk no citām jomām un vēlas strādāt vēja industrijā. Teiksim, cilvēks ir bijis kuģa motorists vai matrozis, bet tagad vēlas kaut ko mainīt savā dzīvē, tad mēs viņam varam nodrošināt ne tikai obligāti nepieciešamos kursus, bet vēl papildu apmācību, lai uzlabotu viņa konkurētspēju darba tirgū. Piemēram, dažādi elektrodrošības kursi, ko tagad mums palīdz attīstīt bijušais Jūras akadēmijas pasniedzējs Arnis Krivža."

Svarīgākā persona ir pasniedzējs

Šobrīd visos līmeņos – skolās, tehnikumos un augstskolās – ļoti pietrūkst labu pasniedzēju. Arī "BOTC Training" mācību specifika ir tāda, ka bez zinošiem speciālistiem neiztikt. "Atklāšu kādu noslēpumu, un varbūt arī mani konkurenti pievienosies šim viedoklim, ka svarīgākais nav kompānijas īpašnieks vai telpas, pati svarīgākā persona ir pasniedzējs, bet atrast īstos cilvēkus nemaz nav tik viegls process. Nevar sagaidīt labu rezultātu, ja konkrētais instruktors nemil savu darbu, viņam fanātiski jāvēlas mācīt, tikai tad kaut kas labs var sanākt. Ja motivācija ir tikai finanses, tad rezultātu nevar sasniegt. Svarīgi, lai pasniedzējs būtu arī paraugs mācību laikā, un vēl, lai instruktori strādātu regulāri, ne tikai starplaikā starp citiem darbiem.

Mums pašlaik ir desmit instruktori, kuri lieliski pārzina savu tematu, pārzina industrijas problēmas un par visām problēmām un jautājumiem var brīvi diskutēt. Varam būt lepnī arī par to, ka mūsu pasniedzēji ir saņēmuši starptautisku novērtējumu, piemēram, mūsu vadošais instruktors Kaspars Kalniņš atzīts par 2024. gada labāko instruktoru vēja industrijā Eiropā, Vidējo Austrumu un Āfrikas reģionā, un tas ir starptautisks novērtējums, kas Latvijas mērogā ir vēl nebijis notikums, to varētu salīdzināt ar olimpisko zelta medaļu, un tas ir pierādījums mūsu darba kvalitātei."

Nākotnes ambīcijas

"BOTC Training" nākotnes ambīcijas saistītas ar plašāku darbību un

iziešanu starptautiskajā tirgū. "Pašlaik paši izvērtējam, ko tieši vēlamies sasniegt. Jau tagad diezgan plaši esam strādājuši Baltijā, Somijā, Nīderlandē, Marokā, Uzbekistānā un Kazahstānā, kurp dodas mūsu speciālisti, lai praktiski apmācītu cilvēkus drošībai. Savukārt ārzemju instruktorus pie sevis aicinām tad, kad mūsu darbiniekiem nepieciešams paaugstināt kvalifikāciju.

Aizvien skatāmies Centrālāzijas virzienā, kur gribētos izvērst aktīvāku darbību, bet stratēģiski nākotnē sevi redzam kā kompetences centru vēja turbīnu tehniku sagatavošanā. Tāpat izvērtēsim jūrniecības tirgu, lai apzinātu iespējamo klientu skaitu. Jau tagad pie mums mācās divdesmit līdz trīsdesmit procenti speciālistu, kuri ir saistīti ar jūru, bet nav jūrnieki. Iezīmējas arī tāda tendence, ka jūrnieki pārkvalificējas no jūrniecības industrijas uz vēja industriju. Piemēram, mācībās vienā grupā no četriem cilvēkiem viens ir jūrnieks, bet otrā grupā no sešiem divi, kuri nolēmuši mainīt darba profilu. Ja pareizi saplāno, tad karjeras maiņa no matroža vai motorista par vēja turbīnu tehniķi ir samērā viegli veicams process, bet pašam cilvēkam tas ir jāvēlas. Mēs palīdzam ar savu pieredzi un padomu to veikt daudz produktīvāk.

Esmu pārliecināts, ka tikai ar teorētiskiem kursiem šodienas reālajā situācijā nepietiek un nevar iztikt bez praktisko iemaņu apgūšanas, un šis zināšanas sistemātiski ir jāatkārto. Gan strādājot kruinga kompānijā, gan tagad apmācību biznesā, gan uz klausot cilvēku stāstus, nākas atzīt: kā jūrniecībā, tā vēja industrijā ir notikuši un notiek nelaimes gadījumi, tai skaitā arī ar letālu iznākumu, un pārsvarā gadījumu iemesls ir rutīna. Statistika liecina, ka negadījumos bojā gājušie cilvēki savā darbībā bija nostrādājuši desmit un vairāk gadu. Iespējams, ka viņi bija ļoti labi speciālisti, bet diemžēl pārāk paļāvās uz savu pieredzi, tāpēc vēlreiz vēlos uzsvērt: ja cilvēks regulāri neiziet praktiskās apmācības kursu, iznākums var būt ļoti bēdīgs. Cilvēks var perfekti pārzināt teorētisko sadaļu, viņam šķiet, ka viņš visos jautājumos ir eksperts, bet, kad tu liec šim cilvēkam praktiski kaut ko izdarīt, tad redzi – vai nu viņš sen

neko tādu nav darījis, vai arī darba praktisko pusi nemaz neizprot.

Ja runājam par jūrniecību, tad industrijai nevajadzētu taupīt naudu praktiskajām apmācībām, jo tā ir viena no drošības atslēgām. Protams, ir lietas, ko kuģa apkalpe ikdienā regulāri dara, un katrs speciālists ir savā vietā, bet, ja domājam par nestandarta situācijām uz kuģa, tad tur vēl būtu daudz ko darīt.

Esmu runājis ar cilvēkiem, kuri strādā tankkuģu flotē un stāsta arī par dažādām nestandarta situācijām. Gadās, piemēram, ka jākāpj augstu mastā, bet izrādās, ka uz kuģa nemaz nav vajadzīgā inventāra, tas nekad nav lietots vai arī neviens nav instruējis, kā to droši izmantot. Lūk, reāls piemērs, ko pastāstīja kāds jūrnieks. Cilvēks uz tankkuģa strādāja mastā, viņš bija pietiekami jauns un fiziski aktīvs, arī apmācīts darbam augstumā, bet, strādājot ar instrumentiem, sagrieza roku un, redzot asinis, noģība. Cilvēks bez samagas paliek karājamiem mastā, kas jau ir bīstami, bet, ja cilvēks ilgi atrodas šādā stāvoklī, tiek nosprostoti asinsvadi, traucēta asins aprīte, un tas var novest arī pie letāla iznākuma. Pa to laiku lejā notiek glābšanas scenārija apspriešana, un neviens īsti nezina, ko iesākt un kā dabūt cilvēku lejā. Konkrētajā gadījumā tika izmantots ne tas drošākais variants, bet cilvēks tomēr tika nocelts. Bet šajā kontekstā tikai viena replika – sekīga glābšana izdevās tikai tāpēc, ka kuģis stāvēja ostā, ja tas būtu noticis jūrā, glābšanas scenārijs nebūtu iespējams, tāpēc iznākums būtu bēdīgs. Par šādiem gadījumiem parasti neviens nevēlas atklāti runāt, bet tas jau nenozīmē, ka šādi incidenti nenotiek. Joprojām ir daudzas lietas tirdzniecības flotē kopumā, ko no drošības viedokļa vajadzētu uzlabot. Un te ir mūsu niša – praktiskā apmācība, kad varam palīdzēt cilvēkiem sagatavoties praktiskajam darbam, dažādām nestandarta situācijām un izaicinājumiem. Kad cilvēks saprot, ar ko viņš riskē, mainās viņa attieksme. Caur praktiskajām apmācībām mēs palīdzam cilvēkiem mainīt attieksmi pret drošības jautājumiem un liekam aizdomāties par iespējamajiem riskiem."■

Sarunājis Anita Freiberga

Prakse kā pamats drošībai

18. jūlijā "BOTC Training" mācību centrā norisinājās "Misijas Nulle" Drošības entuziastu 3. festivāls, kas pulcēja dažādu nozaru profesionāļus, lai stiprinātu praktiskās zināšanas darba drošībā un veicinātu sadarbību starp uzņēmumiem.



Festivāls sākās ar enerģisku un saliedējošu Nila Īles mūzikas studijas uzstāšanos, kas ar atraktīvu iebungāšanu sagatavoja dalībniekus dienas uzdevumiem.

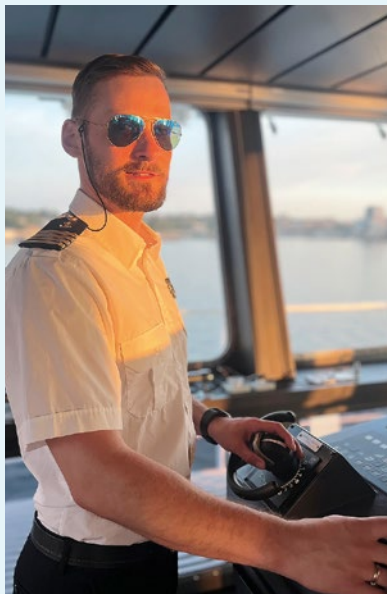
Šogad pirmo reizi festivālā tika izveidotas četras praktisko uzdevumu stacijas paaugstinātas bīstamības darbu organizēšanu:

- Ugunsdrošības nodrošināšana.
- Darbs slēgtās telpās.
- Kravu celšana un pārvietošana.
- Pirmās palīdzības sniegšana dažādos apstākļos.

Festivāla dalībnieki pozitīvi novērtēja praktisko uzdevumu formātu, uzsverot, ka šāda pieeja būtiski uzlabo izpratni par darba drošības riskiem un ļauj apgūt svarīgas prasmes, kas nereti pietrūkst standarta apmācību procesā.■

Solis pretī tīrākai videi un IMO mērķu sasniegšanai

Kapteinis ARTŪRS BĒRZIŅŠ, kurš strādā uz Kanādā bāzētās videi draudzīgākas degvielas piegādātājas kompānijas “Seaspan Energy” sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) bunkurētāja kuģa “Seaspan Garibaldi”, pamatoti lepojas ar savu dalību pavisam īpašā notikumā – LNG degvielas pārkraušanas uzsākšanā no kuģa uz kuģi Ziemeļamerikā.



Artūrs Bērziņš.

“Mans darba devējs ir kompānija “Bernhard Schulte Shipmanagement” (BSM), “Seaspan Energy” ir kuģa īpašnieks, un es esmu gandarīts, ka esmu tieši iesaistīts šādā unikālā projektā. Ir ļoti interesanti būt centrā un pat pionierim šim īpašajam notikumam. Darbs ir atšķirīgs no ierastā, jo esmu tieši un netieši iekļauts attīstības procesā, kā arī labprāt dalos ar pieredzi un zināšanām. Pagaidām esmu vienīgais latvietis šeit, bet industrijā nesen satiku kanādieci ar latviešu saknēm,” stāsta kapteinis Bērziņš.

““Seaspan Garibaldi” ir pirmais kuģis, kas Ziemeļamerikā veica šādu operāciju. Kuģis ir jauns, būvēts Ķīnā, un 2024. gada oktobrī tas ieradās Kanādas pilsētiņā Nanaimo, kas atrodas netālu no Vankūveras. Šeit bija jānotiek kuģa uzkrāšanai no kravas auto degvielas cisternām. Tas bija kas jauns un daudziem šķita



neizprotams un biedējošs. Notika vairākas sapulces, kurās iesaistījās arī glābēji un ugunsdzēsēji. Tika pat izstrādāts un apspriests iespējamais pilsētas evakuācijas plāns. Taču ostas kapteinis bija gatavs šādam izaicinājumam. Mūsu kuģis bija novietots pietātnē, kur parasti stāv automašīnu un kokmateriālu pārveidotāji kuģi,” atceras A. Bērziņš.

Viņš stāsta, ka pirmā pārkraušana notika ļoti uzmanīgi un lēnām, visām iesaistītajām pusēm esot gatavām krīzes situācijai. Taču viss norisinājies ļoti veiksmīgi, un kapteinis uzsver, ka par to jāpateicas gan lieliskajai “Seaspan Garibaldi” apkalpei, gan ļoti veiksmīgajai “Seaspan Energy” un Nanaimo ostas pārvaldes sadarbībai.

Decembra sākumā “Seaspan Garibaldi” devās uzpildīt kompānijas “Matson”, ar kuras palīdzību projekts tika izstrādāts, konteinerkuģus Longbičā, Kalifornijā. Arī šeit jaunais pasākums tika sagaidīts ar uztraukumu un bažām, taču kuģa apkalpe un kapteinis nu jau jutās pārliecināti.

“Drīz vien “Seaspan Garibaldi” pievienojās vēl divi jauni “Seaspan” kuģi – “Seaspan Lions” un “Seaspan Baker”. Visi trīs kuģi tagad strādā Ziemeļamerikas reģionā. Nu jau esam bunkerējuši daudz un dažādas kuģus – tankkuģus, konteinervedējus, automašīnu pārvadātājus, arī kruīza kuģus. Tagad dabazgāzi ņemam no Tilberijas salas sašķidrinātās dabasgāzes termināļa “FortisBC Energy Inc”, viss notiek

daudz operatīvāk nekā nelielajā Nannaimo ostā,” skaidro kapteinis Artūrs Bērziņš.

Vankūveras ostā “Seaspan Garibaldi” sniedzis LNG bunkerēšanas pakalpojumus dažāda tipa kuģiem, un viens no nozīmīgākajiem notikumiem bija kompānijas “Silversea” kruīza kuģa “Silver Nova” bunkerēšana Vankūveras centrā (Downtown). Savukārt “Seaspan Baker” šā gada maijā Longbičā veica pirmo tankkuģa bunkerēšanu no kuģa uz kuģi un nedaudz vēlāk pirmo bunkerēšanu enkurvietā kompānijas “NYK Line” vieglo un kravas automašīnu pārvadātājukuģim.



“Mūsu dāma ir ļoti izveicīga, ar diviem azipodiem pakaļgalā un divām sāna dzenskrūvēm priekšgalā. Kuģa manevrētspēja ir pārsteidzoša. Visas pārkraušanas operācijas ar videi draudzīgāku degvielu bijušas veiksmīgas. Paši arī izmantojam LNG kā degvielu,” piebilst kapteinis Bērziņš.

Protams, lai viss norisētu veiksmīgi, procesa sagatavošanā tika ieguldīts nopietns darbs vairāku gadu garumā.

“Seaspan Energy” prezidents Hārlijs Penners vairākkārt uzsvēris, ka LNG ir dzīvotspējīga alternatīva tradicionālajām kuģu degvielām, kas piedāvā ievērojamus ieguvumus videi. Siltumnīcefekta gāzu emisijas tiek samazinātas līdz pat 27%. Turklāt kuģi, kas izmanto LNG, rada arī ievērojami mazāk kaitīgo emisiju – par vairāk nekā 90% samazinājušās slāpekļa oksīdu (NOx) un sēra oksīdu (SOx) daļiņas, kas ir būtisks risinājums Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) mērķu sasniegšanai. Ieguvējas ir arī piekrastes kopienas un ostas pilsētas, piemēram, Vankūvera, Prinsrūperta, Sietla un Longbiča, kurās uzlabojas gaisa kvalitāte. ■

Sarma Kočāne

Jūrnieces vēlas vienlīdzīgu attieksmi

Starptautiskās sieviešu dienas (IWD) tēma 2025. gadā bija “Paātrināt rīcību”, kas uzsvēra, ka steidzami jāveic izlēmīgi soļi dzimumu līdztiesības sasniegšanai, norādot uz nepieciešamību likvidēt sistēmiskos šķēršļus un aizspriedumus, kas kavē sieviešu progresu gan personīgi, gan profesionāli. Dzimumu līdztiesība ir apdraudēta, un pasaule atpaliek no 5. ilgtspējīgas attīstības mērķa (dzimumu līdztiesība) sasniegšanas līdz 2030. gadam. Saskaņā ar Pasaules ekonomikas foruma datiem ar pašreizējo tempu pilnīga dzimumu paritāte netiks sasniegta līdz 2158. gadam.

Jaunākie “Diversity Study Group” (DSG) dati, kas aptver gan krasta darbiniekus, gan jūrniekus, liecina par satraucošu sieviešu pārstāvības samazināšanos vadošos amatos, kas nozīmē, ka nepieciešams steidzami iejaukties.

Pašlaik sievietes veido tikai 1–2% pasaules jūrnieku darbaspēka un nepilnus 20% jūrniecības krasta darbaspēka. Tik plašai nozarei kā starptautiskā kuģniecība šie skaitļi joprojām ir satraucoši zemi. Jūrniecības nozare, kas ir konservatīva un kurā tradicionāli ir dominējuši vīrieši, lēnām attīstās, taču vēl ir daudz darāmā.

Īpaši svētki ar spēcīgu vēstījumu

Kopš 2022. gada 18. maijs atzīts par oficiālo Jūrniecības sieviešu dienu (*Day for Women in Maritime*), uzsverot dzimumu iekļaušanas nepieciešamību nozarē. Šī diena ir kalpojusi par atskaites punktu tam, kā tiek realizēta dzimumu līdztiesība, taču joprojām nākas konstatēt, ka daudzi no izaicinājumiem, kas šobrīd vēl kavē sieviešu ienākšanu jūrniecības profesijās, ir vēsturiski veidojušies un saglabājušies, un sievietēm joprojām nākas saskarties ar šķēršļiem, pielāgojoties jūrniecības nozarei, kurā dominē vīrieši. Kultūras uztvere un iesakņojušies stereotipi



attur potenciālās jūrnieces un rada problēmas tām, kas jau strādā šajā profesijā. Galvenās problēmas:

- apkalpes locekļu izmitināšanai domāto telpu trūkums,
- diskriminācija darbavietā un stereotipi,
- seksuāla uzmākšanās un drošības problēmas.

Progress nozarē

Vairākas iniciatīvas jau ir guvušas panākumus un veicina daudzveidību un strukturālas pārmaiņas jūrniecības nozarē.

- Īpašs palīdzības tālrunis jūrniekiem, kas piedāvā emocionālu atbalstu 24/7.
- 4. martā Norvēģijas kuģu īpašnieku asociācija parakstīja deklarāciju par sadarbību, lai veicinātu dzimumu līdztiesību jūrniecības nozarē, atbalstot WISTA iniciatīvu “40 līdz 30”, kuras mērķis ir līdz 2030. gadam panākt 40% sieviešu pārstāvību vadošos amatos.
- “MF Shipping Group” līdzdibināja un izpilddirektore Karina Orsela tika izraudzīta IMO Dzimumu līdztiesības balvas saņemšanai 2025. gadā.
- Atzīmējot WISTA organizācijas 50 gadu jubileju, Elpi Petraki atkārtoti tika ievēlēta par “WISTA International” prezidenti.

Lai gan jūrniecības nozare ir guvusi panākumus sieviešu līdzdalības veicināšanā, vēl ir daudz darāmā. Dzimumu līdztiesība nav vienas dienas jautājums, tā ir ilgtermiņa apņemšanās, kas dod labumu ikvienam.

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

Pirms astoņiem gadiem, kad viņa pirmo reizi uzkāpa uz kuģa kā trešā virsniece, viņa bija vienīgā sieviete starp kuģa virsniekiem. Tagad trīs no viņas divpadsmit virsniekiem ir sievietes.

"Kad sāku, cilvēki mani jauca ar pavāru vai stjuarti," ar ironisku smaidu atceras Čena. "Lai gan joprojām ir tālu no vienlīdzīgas pārstāvniecī-

UZZIŅAI

Saskaņā ar IMO datiem sievietes veido tikai aptuveni 2% no pasaules 1,2 miljoniem jūrniece, un lielākā daļa strādā kruīzu un prāmju nozarē, nevis uz kravas kuģiem vai tankkuģiem. Sievietes ieņem mazāk par 1% inženiertehnisko amatu un augstākā līmeņa klāja amatu. Šī atšķirība joprojām pastāv, lai gan daudzi pētījumi liecina, ka dažādu dzimumu apkalpes labāk darbojas krīzes vadības situācijās un ziņo par augstākiem apmierinātības rādītājiem.

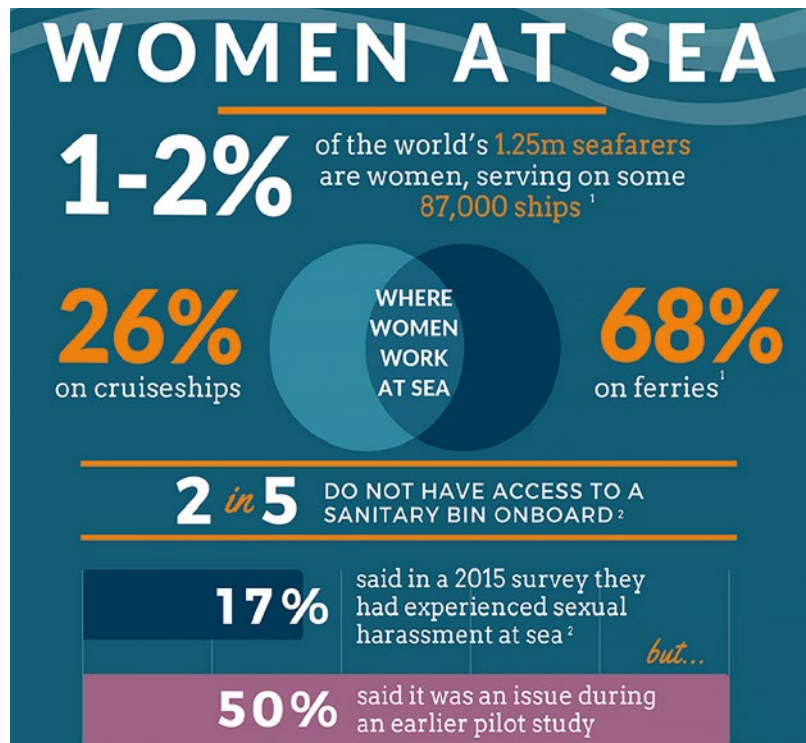
bas, tagad esmu lieciniece krasām pārmaiņām tajā, kā sievietes tiek uztvertas šajā nozarē."

Vēsturiskās barjeras

Vēsturiski kuģi projektēti vīriešu apkalpēm, sākot no augstākā līmeņa aprikojuma līdz pat pareizi pieguļošu individuālo aizsardzības līdzekļu pieejamībai. Daudzos kuģos trūkst ērtību sievietēm, uz vecākiem kuģiem joprojām ir izplatītas koplietošanas vannas istabas, un tad privātums no pamattiesībām kļūst par greznību. Iespējams, ka lielākie šķēršļi ir atšķirīgas vīriešu un sieviešu sadzīves kultūras prasības. Tāpat atrašanās izolācijā ir realitāte daudzām jūrniecēm, kuras mēnešiem ilgi var būt vienīgās sievietes uz kuģa.

"Man nācās pārveidot savu drošības aprikojumu," skaidro jūras inženiere Leila Patela. "Ja jūsu izdzīvošana ir atkarīga no aprikojuma pareizas darbības, nepiemērots aprikojums ir ne tikai neērts, bet arī bīstams."

"Pastāv spiediens pastāvīgi pierādīt savu vērtību," saka kapteiņa otrā palīdzēja Marija Santosa. "Vīrietis var pieļaut kļūdu, un tā ir tikai kļūda. Ja es pieļāuju kļūdu, pēkšņi tas ir pierādījums, ka sievietēm nav vietas jūrā."



WISTA 2023. gadā veiktā aptauja atklāja, ka 60% sieviešu jūrniece karjeras laikā ir piedzīvojušas kāda veida uzmākšanos.

"Nozare joprojām darbojas, pieņemot, ka jūrniecei mājās ir kāds, kas pārvalda ģimenes dzīvi," saka kapteine Čena. "Sievietēm, no kurām joprojām bieži tiek sagaidīts, ka viņas būs galvenās aprūpētājas, tas rada neiespējamu izvēli."

Neskatoties uz šiem izaicinājumiem, karjera jūrniecei piedāvā ievērojamas iespējas sievietēm, kuras vēlas piedzīvojumus, tehniskās zināšanas un globālu perspektīvu.

Karjeras iespējas jūrniecei nodrošina algu, kas bieži vien pārsniedz līdzvērtīgu algu uz sauszemes. Iesācēja līmeņa amatā atalgojums uz starptautiskiem kuģiem var sākties no 40 līdz 60 tūkstošiem ASV dolāru gadā, bet vecākie virsnieki un kapteiņi pelna sešciparu summu.

"Finansiālā neatkarība visu maina," saka galvenā inženiere Amara Okafora. "Ar pirmajiem līgumiem es uzturēju visu savu ģimeni un finansēju brāļu un māsu izglītību."

Jūrniecei nozare piedāvā skaidri definētus karjeras izaugsmes ceļus.

Ar atbilstošiem sertifikātiem un pieredzi virzība no kadeta uz virsnieku un pēc tam kapteiņa amatu balstās uz nopelniem un ir sasniedzama.

"Katrs paaugstinājums amatā ir kā vēl vienas barjeras pārvarēšana," saka pirmā virsniece Džasmina Teilore. "Katrs solis uz augšu ir ne tikai mans sasniegums, bet arī paplašina iespējas sievietēm, kuras nāks pēc manis."

"Es nevēlos īpašu attieksmi," uzsver kapteine Čena. "Es vēlos vienlīdzīgu attieksmi – tādas pašas iespējas, cieņu un darba apstākļus kā maniem vīriešu kārtas kolēģiem. Jūrai nerūp jūsu dzimums, un arī nozarei nevajadzētu."

Jaunām sievietēm, kuras apsver karjeru jūrniecei, vēstījums no tām, kuras ir kuģojušas šajos ūdeņos, ir skaidrs: gatavojieties izaicinājumiem, bet neļaujiet tiem jūs atturēt.

"Nozarei jūs esat vajadzīgas," saka inženiere Patela. "Tai nepieciešams jūsu skatījums, jūsu prasmes un jūsu apņēmība. Jūra ir pietiekami plaša mums visiem."■

WISTA info

Raksts tapis sadarbībā ar 12 valstu jūrniecēm, sākot no kadetēm līdz kapteinēm.

"Drošs, redzēts, atbalstīts – jūrnieceība mainīgajā pasaulē"

"Sailors' Society" jau piekto gadu jūrnieku jaunajai paaudzei rīko virtuālo globālo konferenci "Wellness at Sea", piesaistot desmitiem tūkstošu kadetu, praktikanu un reitingu no visas pasaules.

"Šie virtuālie pasākumi ir unikāli pirms karjeras sākšanas jūrā. Mēs piedāvājam četras reģionālas konferences, kas šogad koncentrēsies uz topošajiem jūrniekiem jaunajā dzīvē jūrā svarīgiem reāliem jautājumiem. Iedziļināsimies problēmās, kas veido un ietekmē jūrnieku dzīvi, kā mēs atbalstām cits citu depresijas, traucsmes un sliktas garīgās veselības laikā un kā risināsim iebiedēšanas un uzmākšanās problēmas," uzsver "Sailors' Society" izpilddirektore Sāra Bāde. "Priecājos, ka "Sailors' Society" spēj piedāvāt šādus pasākumus mūsu nākamajai jūrnieku paaudzei. Esam likuši lietā savu bagātīgo pieredzi jūrnieku apmācībā un atbalstīšanā visā pasaulē, lai nodrošinātu diskusijas ar starptautiskiem

un reģionāliem jūrnieceības nozares ekspertiem un veidotu saturu, kas papildina esošo mācību programmu."

Konference "Wellness at Sea" notiks:

- Ziemeļāzija (ieskaitot Indostānu) – 4. septembris,
- Āfrika – 18. septembris,
- Dienvidaustrumāzija (ieskaitot Filipīnas) – 18. oktobris,
- Apvienotā Karaliste un Eiropa – 20. novembris.

Konferences sponsorē "Seaspan" un "Britannia P&I", finansē TK fonds.

Kadeti, reitingi un praktikanti var reģistrēties savam reģionālajam pasākumam un vairāk informācijas iegūt "Sailors' Society" tīmekļa vietnē.■

Jaunākais pētījums par jūrnieceības nozarē strādājošo sieviešu īpatsvaru

Otrais pētījums "Sievietes jūrnieceībā", ko 2024. gadā kopīgi veica un tagad publicējušas Starptautiskā Jūrnieceības organizācija (IMO) un Sieviešu Starptautiskā kuģniecības un tirdzniecības asociācija (WISTA), sniedz jaunu ieskatu par situāciju kuģošanas nozarē. Ziņojumā sniegti dati par jūrnieceības nozarē strādājošo sieviešu īpatsvaru un sadalījumu IMO dalībvalstīs un privātajā sektorā.

Ziņojuma galvenie secinājumi, kas sniedz jaunu ieskatu par dzimumu daudzveidību jūrnieceības nozarē:

- Lielāks skaits sieviešu jūrnieceības publiskajā un privātajā sektorā: 176 820 sievietes 2024. gadā,

salīdzinot ar 151 979 sievietēm 2021. gadā.

- Jaunākā datu kopa parāda, ka sievietes veido nedaudz mazāk par 19% no nozares kopējā darbaspēka, salīdzinot ar 26% īpatsvaru 2021. gada ziņojumā.
- Sievietes veido 19% no dalībvalstu jūrnieceības krasta iestāžu darbaspēka un tikai 16% no privātā sektora darbaspēka.
- Sievietes jūrā joprojām ir ļoti maz pārstāvētas – tikai 1% no kopējā jūrnieku skaita, ko nodarbina aptaujātās organizācijas.
- Kopumā aptaujāto jūrnieceības organizāciju valdēs darbojas 1206 sievietes, kas veido 34% no valdes locekļiem.■

"Sailors' Society" izveidots īpašs palīdzības tālrunis jūrnieceim

2025. gadā, atzīmējot Starptautisko sieviešu dienu, tika izveidots palīdzības tālrunis, kas nodrošina, ka sievietēm jūrnieceim ir piekļuve uzticamai, sieviešu vadītai atbalsta sistēmai, kad vien tas ir nepieciešams.

Sievietes kadetes un jūrnieces var izvēlēties konfidenciali runāt ar sievieti 24/7 palīdzības līnijā, ko piedāvā Jūrnieku biedrība, globālā jūrnieceības labklājības labdarības organizācija.

Pakalpojumu, kas nodrošinās emocionālu atbalstu, palīdzību krīzes situācijā un vienaudžu sakarus sievietēm jūrnieceim un kadetēm visā pasaulē, finansē starptautiskais jūras apdrošināšanas pakalpojumu sniedzējs "Skuld".

"Tas ir liels solis uz priekšu mūsu aprūpē un atbalstā kadetēm un jūrnieceim, ļoti nepieciešams pakalpojums nozarē, kurā sievietes ir mazākums. Mēs esam pateicīgi par "Skuld" atbalstu," sacīja "Sailors' Society" izpilddirektore Sāra Bāde. "Būt jūrnieceim ir izaicinoši, bet vēl lielāks izaicinājums ir būt sievietei jūrniecei, un mēs lieliski saprotam, ka sievietes var justies ērtāk, par savām problēmām runājot ar citu sievieti. Šī palīdzības līnija ļauj sievietēm palūgties uz to, ka viņas tiks sadzirdētas un pareizi saprastas."

"Atbalsts šai vērtīgajai iniciatīvai lieliski saskan ar mūsu apņemšanos veicināt iekļaujošāku un atbalstošāku jūrnieceības nozari," uzsvēra "Skuld" prezidents un izpilddirektors S. Hansens. "2024. gada oktobrī "Skuld" kolēģi no visiem mūsu globālajiem birojiem piedalījās "Skuld Walking for Seafarers" nedēļā, kuras laikā mēs veiksmīgi piesaistījām līdzekļus, lai atbalstītu "Sailors' Society" svarīgās palīdzības līnijas izveidi. Mūsu nozarēm ir jāstrādā kopā, lai palielinātu dzimumu līdztiesību un piesaistītu daudzveidīgu darbaspēku, lai saglabātu konkurētspēju nenoteiktajā pasaulē, kur sievietes jūrnieceim joprojām ir ievērojama minoritāte. Kopā mēs varam radīt drošāku vidi visām sievietēm jūrā."■

"Sailors' Society" info

Baznīcās aizlūdz par jūrniekiem



13. jūlijs baznīcas kalendārā ir ierakstīts kā Jūras svētdiena (Sea Sunday), kad visā pasaulē baznīcās aizlūdz

par jūrniekiem. Jūrnieku dzīve ir ne tikai kuģošana okeānos, bet arī darbs nemierīgā realitātē. Šajā Jūras svētdienā, un ne tikai, visi aicināti atcerēties, ka miers nav pasīvs, tas prasa rīcību, tas prasa, lai valdības, nozares speciālisti un sabiedrība apvienotos, aizsargājot tos, kas uztur pasauli savienotu.

Šī gada Jūras svētdienas tēma bija "Būtur, kad ir vētra", kas raksturo jūrnieku darba specifiku – būt jūrā jebkuros laika apstākļos un ikvienā situācijā. Jāpatur prātā, ka jūrnieku darbs ir ne tikai atbildīgs, domājot par kravas un kuģa miljonu lielo vērtību, bet arī bīstams, domājot par tiem apdraudējumiem un problēmām, ar ko jūrnieki ik dienas sastopas. Pieaugošā ģeopolitiskā spriedze, klimata pārmaiņu izraisīti ekstremāli laika apstākļi, iepriekšējo globālo krīžu radītie traucējumi, pirātisms, jūrnieku pamešana un vēl daudzi citi apstākļi, kas ietekmē jūrnieku darbu un sadzīvi. Jūrniekiem miers ir vairāk nekā tikai mierīgi ūdeņi, jo viņiem ir nepieciešamas arī drošības, cieņas un taisnīgas izturēšanās garantijas. Jūrnieki veido globālās tirdzniecības mugurkaulu, ilgus mēnešus pavadot prom no mājām, strādājot bīstamos apstākļos un izolācijā jūras plašumos, nodrošinot pasaules preču nepārtrauktu apriti, tomēr viņu ieguldījums bieži vien paliek nepamānīts un nenovērtēts, bet jūrniekiem ir vajadzīga pārliecība, ka viņu tiesības tiek aizsargātas, viņu darbs tiek novērtēts un viņu labklājība tiek uzskatīta par prioritāti. Diemžēl daudzi joprojām saskaras ar neapmierinošiem darba apstākļiem, ekspluatāciju, pamešanu ārvalstu ostās un garīgās veselības problēmām. Tāpēc, aizlūdzot par jūrniekiem, "Sailors' Society's Crisis Response Network", kas šogad atzīmē savas darbības desmit gadus, ir jūrnieku krīzes reaģēšanas tīkls, sniedz bezmaksas atbalstu jūrniekiem un viņu ģimenēm, aicināja novērtēt jūrnieku darba ieguldījumu. ■

Jaunākais jūrā

Atsakās no elektrisko un hibrīdtransportlīdzekļu pārvadāšanas

ASV vadošais pārvadātājs Klusā okeāna reģionā "Matson" paziņojis par tūlītēju lietu vai jaunu elektrisko transportlīdzekļu un no elektrotīkla uzlādējamu hibrīdtransportlīdzekļu pārvadāšanas pārtraukšanu savos kuģos, atsaucoties uz pieaugošajām bažām par drošību saistībā ar litija



jonu akumulatoriem. Šis lēmums tika pieņemts pēc vairākiem augsta līmeņa jūras incidentiem, kas saistīti ar litija akumulatoru aizdegšanos, tostarp šā gada jūnijā kuģa "Morning Midas" aizdegšanos un nogrimšanu Klusā okeāna ziemeļu daļā. Uz kuģa atradās 3159 transportlīdzekļi, tostarp 65 pilnībā elektriski transportlīdzekļi un 681 daļēji hibrīda elektrotransportlīdzeklis.

Ārvalstu kuģiem būs nepieciešama FSB atļauja ieešanai Krievijas ostās

"Reuters" ziņo, ka saskaņā ar prezidenta Vladimira Putina parakstīto dekrētu ārvalstu kuģiem būs nepieciešama Krievijas Federālā drošības dienesta (FSB) atļauja, lai iekļūtu šīs valsts ostās. Dekrētā teikts, ka ostas pārvaldes atļauja ārvalstu kuģu iebraukšanai būs jāsaņem ar FSB, kas ir padomju laika VDK pēctecē. Jaunie pasākumi stājas spēkā tūlīt pēc dekrēta publicēšanas. Iepriekš iecerēšanas noteikumus noteica Transporta ministrija, un ostās, kas atrodas blakus jūras bāzēm, bija spēkā īpašas procedūras.

Apvienotā Karaliste nosaka jaunas sankcijas Krievijai

Apvienotā Karaliste 2025. gada 21. jūlijā noteica sankcijas 137 objektiem, kas saistīti ar Krievijas enerģētikas nozari, tostarp 135 naftas tankkuģiem, kas darbojas kā daļa no Putina *ēnu* flotes un kopš 2024. gada sākuma ir atbildīgi par 24 miljardu dolāru vērtiem nelikumīgiem kravu pārvadājumiem. Šī rīcība sakrīt ar Apvienotās Karalistes un ES jēlnaftas cenu griestu pazemināšanu, vēl vairāk ierobežojot Krievijas iespējas gūt peļņu no naftas pārdošanas. Starp sankcijām pakļautajām struktūrām ir arī "Intershipping Services LLC", kas ir atbildīgs par *ēnu* flotes kuģu reģistrēšanu zem Gabonas karoga, un ar "Lukoil" saistītais uzņēmums "Litasco Middle East DMCC", kas iesaistīts liela Krievijas naftas apjoma pārvietošanā.

Japānas kuģošanas kompānijas iegulda resursus jūrniecības izglītībā

Lai risinātu kritiskās problēmas un trūkumus saistībā ar jūrniecības izglītību un topošo jūrnieku praktisko apmācību, lielākās Japānas kuģošanas kompānijas "Mitsui OSK Lines", "Nippon Yusen Kaisha" ("NYK Line") un "Kawasaki Kisen Kaisha" ("K" Line) kopā ar Japānas Kuģu īpašnieku asociāciju sākušas sarunas par mācību kuģa nodošanu Japānas Jūrniecības izglītības un apmācības aģentūrai (JMETS).

JMETS saskaras ar ievērojamiem darbības šķēršļiem, kas ietver nestabilu finansiālo pamatu, mazāku faktisko apmācību dienu skaitu uz kuģa, kas saistīts ar pieaugošajām degvielas izmaksām, instruktoru un apkalpes trūkumu, kā arī problēmas ar studentu atšķirīgo prasmju līmeni. Kuģošanas nozares plāni ietver mācību kuģa specifikāciju izpēti un sarunu sākšanu ar kuģu būvētavām, lai mācību kuģa nodošanu JMETS varētu realizēt līdz 2030. gadam.

"Mēs patiesi ceram, ka JMETS reformas virzīsies uz priekšu un mūsu ieguldījums mācību kuģa būvē veicinās veselīgu un stabilu apmācības attīstību un augsti kvalificētu japāņu jūrnieku nodrošināšanu," paziņojis kuģniecības kompāniju konsorcijs.

Šī kuģu īpašnieku iniciatīva apliecina to, cik vitāli svarīga Japānas ekonomikai un ikdienas dzīvei ir kuģniecības nozare, kā arī to, cik kritiski svarīgi ir uzturēt kvalificētu japāņu jūrnieku darbaspēku.

Paraksta sadarbību par kodolkuģu un pārvietojamu atomelektrostaciju attīstību

Pasaules Kodoltransporta institūts (WNTI) un Jūras kodolenerģijas kodolzinātņu organizācija (NEMO) parakstījušas saprašanās memorandu par sadarbību kodolkuģu un pārvietojamu atomelektrostaciju (TNPP) attīstībā.

Partneri centīsies būt pirmie starptautisku standartu izstrādē, kas piešķir prioritāti drošībai, aizsardzībai un ilgtspējībai gan kodolmateriālu un radioaktīvo materiālu transportēšanā, gan kodolenerģijas izmantošanā jūrā vai attālās vietās. Runājot par šo izstrādi, WNTI izpilddirektors Pits Braients atzīmēja: "Šī sadarbība ir izšķirošs solis ceļā uz tīras enerģijas inovāciju paātrināšanu, palīdzot mums cīnīties pret klimata pārmaiņām un sasniegt ANO ilgtspējīgas attīstības mērķus."

Jūrniecības nozarei arvien vairāk tuvoojoties neto nulles emisijām, kodolenerģija ir parādījusies kā iespējama mazemisiju dzinēju iespēja komerciālajai kuģošanai. Tā tiek apsvērta, pateicoties tās augstajam enerģijas blīvumam un kodolkuģu potenciālam ievērojami samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas ekspluatācijas laikā. Tomēr stingri regulējošie noteikumi, drošības apsvērumi un sabiedrības attieksme joprojām ir būtiski šķēršļi. Kā norāda Jauno enerģiju koalīcija, ko izveidoja ietekmīgā Francijas jūras transporta kompānija CMA CGM, kodolenerģijas potenciāla atraisīšanai nākotnes kuģniecībā un ostu darbībā būs nepieciešama cieša koordinācija starp nozares ieinteresētajām personām, regulatoriem un valdībām.

Palielinās "COSCO Shipping" LNG flote

Jaunākais Ķīnas kompānijas "COSCO Shipping" flotes papildinājums 199,9 metrus garais *ro-ro* kuģis "Cheng Kang Kou" 22. jūlijā no Šanhajas ostas devās savā pirmajā reisā uz Grieķiju, Turciju, Itāliju un Tunisiju, turp nogādājot vairāk nekā 3600 transportlīdzekļu.



Pateicoties sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) degvielai un zaļajām vides aizsardzības tehnoloģijām, paredzams, ka šis kuģis par 27% samazinās oglekļa emisijas salīdzinājumā ar *ro-ro* kuģiem, kuri darbojas ar tradicionālajām degvielām.

Saskaņā ar "COSCO Shipping" un tā kopuzņēmuma "Guangzhou Yuanhai Automobile Shipping" kuģu būves pasūtījumu kompānijai līdz 2026. gadam kopumā jāsaņem 24 sašķidrinātās dabasgāzes divu degvielu automašīnu pārvadātāji, kas spēj transportēt 7000 līdz 8600 transportlīdzekļu katrs. Tādējādi "COSCO Shipping" flote palielināsies līdz aptuveni 30 specializētiem automašīnu pārvadātājiem.

Narkotiku tirdzniecības tendences Dienvidamerikā

2025. gadā reģistrēti vairāk nekā 500 ar narkotiku tirdzniecību saistīti incidentu Dienvidamerikas piekrastes valstīs, kā arī lielākajā daļā Karību jūras salu. Kokaīns joprojām ir visvairāk tirgotā nelegālā viela pasaulē, un liela daļa no tā Eiropā nonāk ar tirdzniecības kuģiem. Panamā, Kolumbijā un Brazīlijā reģistrēts lielākais konfiskāciju skaits, savukārt Ekvadorā lielākais konfiscēto narkotiku daudzums. Dominikānas Republika galvenokārt darbojas kā tranzīta centrs.

Ir dažādas metodes, kā narkotikas nonāk uz tirdzniecības kuģiem. Piemēram, Brazīlijā zemūdens nirēju komandas piestiprina kokaīnu pie kuģa korpusa, Panamā parasti narkotikas sporta somās ievieto atvērtā konteinerā, pirms tas iekrauts un aizsīmogots, Kolumbijā vairumā gadījumu kokaīnu ievieto tieši kravā pirms konteineru ierašanās ostā, Ekvadorā ir līdzīgs modelis, bet bieži vien kokaīnu iekrauj banānu kravā tās izcelsmes vietā. Kokaīns tiek sajaukts ar likumīgu kravu, īpaši svaigiem produktiem, kas ļauj vienlaikus uz Eiropu nosūtīt vairākas tonnas. Bieži tiek izmantoti arī motorizētie konteineru nodalījumi, lai gan to tilpums ir mazāks (ne vairāk par 100 kilogramiem uz konteineru). Šāda narkotiku slēpšana rada lielāku juridisko risku kapteinim un apkalpei, kurus var pamatot turēt aizdomās par līdzdalību.



No ASV Krasta apsardzes kuģa "Boutwell" izkrauj kontrabandistiem konfiscēto kokaīna kravu.

Dažas narkotiku tirdzniecības metodes ir īpaši atjautīgas. Varas iestādes ir atklājušas ar kokaīnu pildītus keramikas banānus, kā arī gumijas ķirbjus, tekilas pudeles, augļu sulu traukus, grīdas flīzes un pat jogas paklājiņus. Lai gan šīs metodes var šķist gandrīz komiskas, tās uzsver narkotiku tirgotāju pieaugošo izsmalcinātību ne tikai Latīņamerikā, bet arī Eiropā, kur bieži vien ir nepieciešamas laboratorijas līmeņa iekārtas, lai iegūtu piejauktās narkotikas.

Ienākot Dienvidamerikas ostās, kuģiem jāveic minimālie preventīvie

▶▶▶ 35. lpp.

pasākumi. Lai īstenotu efektīvu aturēšanas stratēģiju, ir ļoti svarīgi izprast vietējos kontrabandas veidus. Viena no galvenajām problēmām ir tā, vai tiesībsargāšanas iestādes var pamatoti turēt tirdzniecības kuģa apkalpi aizdomās par dalību kontrabandas operācijās, jo īpaši, ja slēpšanas metodes ļauj viegli piekļūt.

Globālās jūras tirdzniecības analīze

“Clarksons Research” 2025. gadā prognozē nelielu globālās tirdzniecības kritumu par 0,1%. Lai gan tas liecina par stabilu stagnāciju, ir vērts atzīmēt, ka pēdējo 20 gadu laikā globālā jūras tirdzniecība ir nepārtraukti augusi no aptuveni astoņiem miljardiem līdz 12,6 miljardiem tonnu gadā, tāpēc kopējā tendence saglabājas noturīga, tomēr pastāv zināma nenoteiktība. Ja gaidāmie tarifu un tirdzniecības nolīgumi tiks savlaicīgi noslēgti, tad tirdzniecības apjoms varētu pieaugt līdz pat 1%, bet, ja aizkavēsies, tad lejupslīde varētu būt līdz aptuveni 2%. Tomēr tirdzniecība parasti spēj pielāgoties, ja viens tirgus aizveras, cits mēdz atvērties.

Prognoze par kravu piegādēm

Paredzams, ka naftas tirdzniecība stabili pieaugs. Tirgotāji un fraktētāji, protams, ņem vērā ģeopolitiskos traucējumus, īpaši Sarkanajā jūrā, tomēr kuģu satiksme caur Suecas kanālu joprojām ir diezgan stabila, pēdējo 18 mēnešu laikā vidēji 60–70 kuģu dienā.

Beramkravu tirgus prognozes ir sliktākas, īpaši Ķīnā, kur pašlaik ir augsts krājumu līmenis.



Divu tankkuģu “VOLGONEFT 212” un “VOLGONEFT 239” nogrimšana atgādina, ka kuģi, kas darbojas caur Kerču, ir pakļauti Krievijas spēku GPS traucējumiem.

Konteineru tirdzniecība bieži vien ir labākais globālo ekonomisko tendencu rādītājs. Pirms nesenajiem ASV tarifu paziņojumiem bija straujš konteineru apjoma pieaugums uz ASV, bet tagad tas ir apstājies. Tai pašā laikā tonnējūdes turpina pieaugt, jo arvien vairāk kuģu tiek novirzīti ap Labās Cerības ragu. Reģionālās nestabilitātes dēļ 2025. gadā tiek prognozēts tikai neliels konteinerkravu pieaugums.

Ostu darbība un mainīgie tirdzniecības ceļi

Parasti ostu apmeklētāju skaits pasaulē samazinās februārī un martā, bet aprīlī un maijā atkal pieaug, tomēr 2025. gada martā šī tendence mainījās, jo pieauga ASV ostu aktivitāte, kad uzņēmumi veica importa iepirkumus pirms jaunajiem tarifiem.

Aprīlī bija vērojama strauja korekcija, tirgiem normalizējoties. Jāatzīmē, ka konteinerkuģu apjoms no Ķīnas aprīlī un maijā netika reģistrēts. Šķiet, ka Ķīna jau ir sākusi

pārstrukturēt savas tirdzniecības plūsmas, reaģējot uz stingrākiem ASV tarifiem, aktīvi orientējoties uz alternatīviem tirgiem. Ievērojams konteinerkravu pieaugums tika reģistrēts Indijas ostās, arī Roterdamas ostā un Japānas ostās, bet neliels pieaugums bija Apvienotās Karalistes ostās.

Navigācijas traucējumi

Ievērojama GPS maldināšanas aktivitāte ir novērota visā Hormuzas līcī un šaurumā. Traucējumi ir bijuši īpaši izteikti enkurvietās AAE, Katarā, Bahreinā un Saūda Arābijas ziemeļos. Vairumā gadījumu kuģu signāli tiek novirzīti uz vietām pie Irānas krastiem, kas liecina par aizsardzības pozīcijas ieņemšanu. Maldināšana ir izplatījusies līdz satiksmes sadales shēmas (TSS) rietumu galam, traucējot gandrīz visus GPS signālus šajā apgabalā. Operatoriem jāreģinās ar iespējamu ilgstošu GPS pārtraukumu, šķērsojot reģionu.

Nav paredzēta pilnīga šauruma slēgšana ar neselektīvu uzbrukumu. Tomēr, ja palielināsies papildu bojājumu risks, nesaistītie kuģi piesardzības nolūkos var izvēlēties pamest līci. Operatoriem jāņem vērā arī vēsturiskā kuģu piederība. Iepriekšējos incidentos mērķauditorijas atlases pamatošanai ir izmantota novecojusi informācija par īpašumtiesībām vai reģistrāciju. “Ambrey” tiek analizēti gan publiski, gan patentēti datu avoti, lai sniegtu visaptverošu priekšstatu par kuģu piederību gan pagātnē, gan tagadnē, lai atbalstītu labāku riska izpratni un reisu plānošanu. ■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2016.–2025.g. janvāris–jūlijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./ 2024., %
Beramkravas	12210,1	12401,5	13454,4	11659,3	7788,9	6135,7	7696,1	6080,7	4981,7	4014,5	-19,4
labība un tās produkti	488,6	497,3	887,3	884,1	965,3	1320,9	1085,1	1401,9	1743,7	1235,8	-29,1
ķīmiskās beramkravas	1713,4	1424,3	1167,6	1014,7	936,2	788,3	386,6	286,3	223,4	256,6	14,9
ogles	7006,5	7365,2	8269,6	5918,6	1916,6	178,6	2671,2	1212,2	4,4	0,0	-100,0
koksnes šķelda	348,2	380,4	508,1	602,0	715,0	481,9	498,8	470,5	697,7	615,0	-11,9
Lejamkravas	5443,9	3602,1	2586,6	2139,5	1663,1	1249,1	936,1	585,5	490,8	696,5	41,9
naftas produkti	5414,0	3555,0	2555,7	2114,3	1627,3	1197,9	864,1	526,0	396,2	538,0	35,8
Ģenerālkravas	3576,1	3986,5	4843,5	4900,0	4243,6	4249,6	4525,9	4388,8	4682,1	4605,8	-1,6
konteineri	2246,1	2566,7	2794,0	2865,5	2657,2	2425,3	2749,5	2739,1	2805,1	2905,1	3,6
(TEU)	215496	245161	264400	275217	264914	240893	278103	246913	276182	298426	8,1
Roll on/Roll of	148,3	224,4	297,5	309,7	117,8	0,0	9,2	20,2	0,0	0,0	0,0
vienības	37051	48042	51653	44954	15926	0	370	1004	0	0	0,0
kokmateriāli	1064,3	957,4	1508,7	1523,7	1243,3	1574,1	1660,4	1478,4	1767,5	1599,8	-9,5
tūkst. m ³	1275,3	1130,5	1763,2	1794,0	1545,8	2026,9	2115,8	1904,9	2243,0	2091,1	-6,8
metāli, metāllūžņi	91,9	173,3	198,3	182,0	202,6	224,8	60,2	38,2	77,1	77,9	1,0
Kopā	21230,1	19990,1	20884,5	18698,8	13695,6	11634,4	13158,1	11055,0	10154,6	9316,8	-8,3

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2016.–2025.g. janvāris–jūlijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./ 2024., %
Beramkravas	2775,3	4843,4	3449,6	5963,1	1107,3	1140,2	2978,0	2403,7	1633,0	1351,1	-17,3
minerālmēsli	197,3	171,1	325,6	326,4	155,3	218,3	125,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ogles	1644,7	3463,6	2118,5	4436,9	285,3	10,7	2129,4	982,2	608,1	809,2	33,1
labība un tās produkti	192,2	73,5	139,9	229,7	60,0	251,0	125,9	149,1	264,5	159,0	-39,9
Lejamkravas	7303,5	7292,3	6558,9	5948,6	5244,8	3948,1	3563,7	2581,4	1938,7	2526,1	30,3
nafta	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	6899,0	6937,2	6132,9	5546,0	4985,5	3674,4	3195,8	2395,9	1632,5	2324,6	42,4
Ģenerālkravas	1393,7	1443,2	1571,5	1465,4	1473,8	1526,4	1699,9	1382,8	966,7	1107,4	14,6
konteinerizētas kravas	0,0	0,0	20,3	1,7	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	0	0	2112	216	185	0	0	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	1134,3	1202,9	1305,9	1254,4	1226,1	1301,4	1404,7	1134,1	762,9	937,0	22,8
vienības	44513	46928	52068	49987	49637	53455	57917	45521	31784	37747	18,8
kokmateriāli	255,5	232,0	241,4	202,0	243,6	221,6	249,3	248,4	203,6	162,1	-20,4
tūkst. m ³	282,8	254,6	268,9	228,9	267,9	250,0	281,1	280,4	229,7	182,8	-20,4
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	11472,5	13578,9	11580,0	13377,1	7825,9	6614,7	8241,6	6367,9	4538,4	4984,6	9,8

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2016.–2025.g. janvāris–jūlijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./ 2024., %
Beramkravas	2187,0	2682,6	3322,0	3097,3	2516,7	2461,0	2914,1	2759,1	2740,4	2552,9	-6,8
ogles	223,6	780,4	797,5	823,6	214,3	28,8	28,1	15,0	0,0	10,4	100,0
labība un tās produkti	1398,4	1227,2	1863,2	1415,8	1353,9	1343,5	1855,2	1801,1	1887,4	1553,7	-17,7
celtniecības materiāli	297,2	341,1	395,8	539,5	418,4	416,1	441,0	416,5	321,8	466,8	45,1
koksnes šķelda	153,3	157,1	116,2	182,4	143,4	226,2	163,4	180,1	266,0	195,6	-26,5
Lejamkravas	238,2	292,8	281,4	296,0	369,0	337,7	207,8	172,7	154,1	175,9	14,1
jēlnafta	36,4	19,4	26,0	25,5	24,9	12,5	3,6	1,3	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	166,8	239,2	210,1	230,1	282,1	271,8	190,5	171,4	150,3	175,9	17,0
Ģenerālkravas	598,7	699,1	807,3	683,6	662,8	991,8	1304,2	1133,9	1329,6	1186,7	-10,7
konteineri	20,7	35,2	27,7	23,9	36,4	73,3	125,4	26,1	37,5	46,9	25,1
skaitis TEU	1168	2504	1929	1816	2217	6822	10309	2136	3336	4355	30,5
Roll on/Roll of	304,7	353,4	442,6	403,5	401,6	681,6	898,0	911,9	1028,1	956,1	-7,0
skaitis	18208	21619	24799	26847	21411	34798	52630	58188	62818	64374	2,5
kokmateriāli	190,9	262,3	294,5	235,5	189,3	204,9	208,8	184,9	263,2	181,3	-31,1
tūkst. m ³	209,1	303,3	302,5	264,9	217,1	228,1	226,5	205,1	302,3	209,9	-30,6
metāli, metāllūžņi	43,7	5,0	0,0	0,0	0,0	3,7	1,0	0,0	0,1	0,0	-100,0
Kopā	3023,9	3674,5	4410,7	4076,9	3548,5	3790,5	4426,1	4065,7	4224,1	3915,5	-7,3

Domāšanas paradigmai par ostām ir jāmainās

Kundziņsalas teritorijas transformācija par jauno Rīgas ostas centru ietver vairāku apjomīgu industriālo projektu realizāciju tieši zaļās enerģijas ražošanas segmentā. Ar atjaunīgo enerģiju saistītu produktu ražošana, kuriem ir augsta pievienotā vērtība un liels pieprasījums, ir viens no Rīgas ostas nākotnes attīstības stūrakmeņiem. Vienlaikus tiek būtiski stiprināta Latvijas eksportspēja un enerģētiskā neatkarība.

Rīgas ostas visdinamiskāk augošajā teritorijā – Kundziņsalā – tiks uzsākta Baltijas valstīs pirmās atjaunīgās degvielas produktu – hidroģenētās augu eļļas (HVO) un ilgtspējīgās aviācijas degvielas (SAF) – ražotnes būvniecība. Uzņēmums "Amber Flow Fuels" jau tuvāko gadu laikā uzsāks inovatīvu, augstas pievienotās vērtības produktu ražošanu, kas veicinās Latvijas klimatneitralitātes un zaļā kursa mērķu sasniegšanu. Ražotnē investīcijas sasnies 120 miljonus eiro, nodrošinot 120 augsti kvalificētas darbavietas.

Projekts top sadarbībā ar investoriem no Ukrainas un Rīgas ostas uzņēmumu SIA "PARS TERMINĀLS", un tas iekļauts LIAA prioritāro investīciju projektu sarakstā. Šobrīd jaunās ražotnes būvprojekts atrodas saskaņošanā Rīgas valstspilsētas pašvaldības Pilsētas attīstības departamentā. Uzreiz pēc saskaņošanas tiks uzsākta atjaunīgās degvielas produktu ražotnes būvniecība.

"Jaunā ražotne ir solis esošā biznesa modernizācijā. Ar Ukrainas partneriem mēs radīsim ekonomisko neatkarību no piegādēm ārzemēs, tādā veidā saīsinot loģistikas ķēdes un iegūstot augstas pievienotās vērtības produktus, kas šobrīd Baltijā tiek vienīgi importēti. Ar šādu rūpnīcu tieši ieguvēji būs gan degvielu tirgotāji, gan arī aviācijas sektors. Ražotne nodrošinās papildu izaugsmi citiem uzņēmumiem vides nozarē, ar ko mēs plānojam sadarbīties, lai nodrošinātu izejvielu piegādi, kas atbilst biodegvielu ražošanas standartiem," galvenos ieguvumus jaunajai ražotnei uzskaita SIA "PARS TERMINĀLS" līdzīpašnieks Armands Sadauskis.



Ekonomikas ministra Viktora Valaiņa un aizsardzības ministra Andra Sprūda vizīte Rīgas ostā.



UZZIŅAI

Rūpnīcas jauda būs aptuveni 236 tūkstoši tonnu pamata izejvielas gadā, no kuras plānots saražot 93 tūkstošus tonnu HVO un 87 tūkstošus tonnu SAF. Tiek lēsts, ka ražotne Rīgas ostā spēš nodrošināt 100% no nepieciešamā SAF Baltijas valstu tirgum. 70% no saražotā SAF tiks eksportēts, palielinot Latvijas eksportu par vismaz 150 miljoniem eiro.

Atjaunojamo degvielu ražošanai paredzēts izmantot inovatīvas tehnoloģijas, kas ļauj radīt ekoloģiskas un konkurētspējīgas degvielas alternatīvas no dažādiem dabīgiem ražošanas atlikumiem, kur pamatā ir pārstrādātas augu eļļas. Plānotā ražotne ir pirmais šāda veida projekts un ir unikāls Baltijas mērogā.

Atjaunojamo degvielu ražošanas projekts ir arī būtisks solis, lai veicinātu Latvijas energoneatkarību un vietējās ražošanas attīstību, balstoties uz

Latvijā pieejamiem resursiem. Tas veicinās gan tiešu, gan netiešu ieguldījumu vietējā ekonomikā, uzlabojot Latvijas uzņēmumu konkurētspēju, ņemot vērā, ka biodegvielas būs nepieciešamas ne tikai aviokompānijām. Vienlaikus sadarbībā ar Ukrainas investoriem tiks attīstīta mūsdienu ģeopolitiskajā situācijā nozīmīga ekonomiskā sadarbība, kas ir īpaši svarīga gan Latvijai, gan arī Eiropai.

Kundziņsalā taps vērienīga vēja enerģijas tehnoloģiju ražotne

Jau tuvākajos gados Kundziņsalā darbību uzsāks vēl vismaz septiņi jauni uzņēmumi: kravu termināļi, loģistikas centri, enerģētikas uzņēmumi un viedās ražotnes, veidojot tuvu pie 800 jaunām darbavietām, kopējam investīcijām sasniedzot vismaz 500 milj. EUR, radot nākotnes uzņēmējdarbības vidi, kur vienkopus attīstīties ilgtspējīgai enerģētikai,



Kundziņsalā kļūst par jauno Rīgas ostas centru.

modernai rūpniecībai un viedajai loģistikai.

“Kundziņsalā nav tikai vieta kartē. Tā ir Latvijas ambīcija kļūt par viedās industrijas krustpunktu Eiropā. Mēs nepārveidojam tikai ostu – mēs pārveidojam domāšanu par to, kā attīstīt Latviju. Šis projekts apliecina, ka valsts, pašvaldība un uzņēmēji kopā spēj radīt modernu, ilgtspējīgu un starptautiski konkurētspējīgu vidi. Ekonomikas ministrijas uzdevums ir ne tikai veicināt investīcijas, bet nodrošināt to reālu pārtapšanu darbavietās, eksportā un pievienotajā vērtībā Latvijas ekonomikai,” norāda Ekonomikas ministrs Viktors Valainis.

Lai stiprinātu Eiropas Savienības piegāžu ķēdes kritiski svarīgo jūras vēju tehnoloģiju ražošanas attīstību Latvijā, Rīgas brīvdostas pārvalde šogad ir uzsākusi projekta “Vēja tehnoloģiju ražošanas kompleksa attīstība Kundziņsalā” aktīvu īstenošanu. Investējot kopumā 85 miljonus eiro, no kuriem Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējums ir 54 884 514 eiro un valsts budžeta līdzfinansējums ir 9 685 503 eiro, Kundziņsalas ziemeļu daļā tiks radīta piemērota industriālā teritorija, kur attīstīt ražotnes jūras un sauszemes vēja tehnoloģiju un to komponentu ražošanai.

Ejot kopsolī ar globālo enerģētiskās transformāciju, Rīgas ostas

teritorija Kundziņsalā šobrīd veidojas par mūsdienīgas ražošanas, loģistikas un augstas pievienotās vērtības pakalpojumu un inovāciju centru, kas stiprinās Rīgas un visas Latvijas ekonomisko konkurētspēju, enerģētisko neatkarību un klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu.

“Rīgas attīstība nav iedomājama bez ostas – tā ir pilsētas dzinējspēks, mūsu vārti uz pasauli un vieta, kur satiekas ekonomika, infrastruktūra un drošība. Mūsu kopīgais uzdevums ir veidot ciešu, mērķtiecīgu sadarbību starp valsti, Prierīgas pašvaldībām, uzņēmējiem un ostas vadību, lai osta kļūtu par neatņemamu un integrētu Rīgas pilsētvides daļu. Rīgas pašvaldība ir gatava būt aktīvs un atbildīgs partneris šajā procesā, jo tikai sadarbībā mēs varam pilnvērtīgi izmantot ostas potenciālu – gudri, ilgtspējīgi un metropolei cienīgā veidā,” iepazīstoties ar Kundziņsalā



“LVR Flote” kuģis “Laura”.



UZZIŅAI

Projektā “Vēja tehnoloģiju ražošanas kompleksa attīstība Kundziņsalā” Rīgas brīvdostas pārvalde veiks paaugstinātas nestspējas dziļūdens piestātņu izbūvi, inženiertīklu izbūvi, pievedceļu un dzelzceļa pārbrauktuves izbūvi, jaunas loģistikas infrastruktūras izbūvi un esošās loģistikas infrastruktūras rekonstrukciju, krasta nostiprinājumu pārbūvi un izbūvi, kā arī akvatorija grunts padziļināšanu un krasta nostiprināšanu. Par izveidotās infrastruktūras uzturēšanu atbildīga būs Rīgas brīvdosta, kas tās ilgtspēju nākotnē nodrošinās, papildu piesaistot privātās investīcijas 40 milj. eiro apmērā.

īstenotajiem vērienīgajiem investīciju projektiem, uzsvēra Rīgas domes priekšsēdētāja vietnieks Māris Sprindžuks.

Līdz 2029. gada 31. decembrim plānots attīstīt ostas loģistikas infrastruktūru 30 ha plašā teritorijā Kundziņsalā un atbalstīt vismaz divus komersantus, kuriem tiktu iznomāta attīstītā teritorija. Projekta rezultātā šajā, kā arī piegulošajās teritorijās (kopējā platība 60–90 ha) tiks sekme tālākā uzņēmējdarbības attīstība un investīciju piesaiste. Nodrošinot izbūvētās teritorijas iznomāšanu vēja enerģijas tehnoloģiju komponentu

▶▶▶ 40. lpp.

▶▶▶ 39. lpp.

ražojošiem uzņēmumiem, tiks nodrošināts eksports 160 milj. eiro apmērā, radītas 650 darbavietas un ik gadu nodrošināta nodokļu nomaksa vismaz 7,8 milj. eiro apmērā.

Lai uzraudzītu labas pārvaldības principu ievērošanu un sekmētu caurskatāmību visos projekta īstenošanas posmos, projekta "Vēja tehnoloģiju ražošanas kompleksa attīstība Kundziņsalā" uzraudzībā ir iesaistījusies biedrība "Sabiedrība par atklātību Delna" ("Delna"). Ar savu iesaisti "Delna" stiprinās uzticēšanos publiskajām institūcijām, sniedzot sabiedrībai informāciju par projekta norisi un sekmējot projekta kvalitāti. "Delna" ir vadošā pretkorupcijas organizācija Latvijā, un tai ir vairāku gadu pieredze sarežģītu un stratēģiski nozīmīgu projektu uzraudzībā.

Šobrīd Rīgas brīvostas pārvalde ir noslēgusi līgumu ar Centrālo finanšu un līgumu aģentūru (CFLA) par finansējuma piesaisti, ir izstrādāts sākotnējais tehniskais koncepts infrastruktūras attīstībai, kā arī uzsāktas iepirkumu procedūras pirmo projekta posmu realizācijai. Vienlaikus sadarbībā ar Ekonomikas ministriju un Latvijas Investīciju un attīstības aģentūru norisinās sarunas ar vadošajiem jūras vēju un sauszemes vēju tehnoloģiju nozares komersantiem, investoriem un projektu attīstītājiem, ar kuriem līdz šī gada beigām tiks noslēgtas vienošanās par investīcijām Kundziņsalas teritorijā.

Osta ir NATO stratēģiskais partneris

Rīgas osta jau vairākus gadus ir ciešs NATO stratēģiskais partneris un attīsta Kundziņsalas teritorijā nozīmīgu Latvijas valsts drošības un militārās mobilitātes punktu. Piesaistot Eiropas klimata, infrastruktūras un vides aģentūras (CINEA) līdzfinansējumu, Kundziņsalā īstenoti vairāki militārās mobilitātes projekti.

Izbūvējot un modernizējot Kundziņsalas autotransporta, dzelzceļa un pietātņu infrastruktūru, ir paaugstināta militāro kravu apstrādes jauda un pilnveidota ostas savienojamība ar Ādažu militāro bāzi. Savukārt Rīgas brīvostas pārvaldes kapitālsabiedrība "LVR flote" ar



Ansis Zeltiņš.



Aizsardzības ministrs Andris Sprūds un "LVR Flote" valdes loceklis Kaspars Ozoliņš.

CINEA līdzfinansējumu ir iegādājušies jaunu daudzfunkcionālu hibrīdpiedzīgas kuģi – ledlauzi, kas papildus ostas uzturēšanas pamatfunkcijām sniedz arī militāru atbalstu Latvijas Robežsardzes un Krasta apsardzes dienestiem.

Sadarbībā ar Rīgas valstspilsētas pašvaldību un piesaistot ES Kohēzijas fonda līdzfinansējumu, pašreiz notiek jauna satiksmes pārvada izbūve no Sarkandaugavas uz Kundziņsalu, ko plānots nodot ekspluatācijā jau 2026. gadā. Satiksmes pārvads nodrošinās tiešu Kundziņsalas savienojumu ar Rīgas pilsētas arteriālo ceļu tīklu, uzlabos kravu, kā arī militārā transporta mobilitāti uz/no ostas termināļiem. Vienlaikus topošais satiksmes pārvads kopā ar Austrumu maģistrāli ļaus būtiski samazināt kravas auto plūsmu caur pilsētas centru, atslogojot Rīgas pilsētas satiksmes infrastruktūru un mazinot ostas ietekmi uz vidi.

Lai nodrošinātu efektīvu autotransporta un gājēju piekļuvi Kundziņsalai, kā arī attīstītu digitalizētu un automatizētu, ostas klientu prasībām atbilstošu loģistikas infrastruktūru, šeit top viens no Eiropā modernākajiem ostas caurlaižu kontroles punktiem. Tas nodrošinās automašīnu kustību sešās joslās, digitālu kravu datu apriti, mašīnredzes risinājumus autotransporta un personu identifikācijai, kā arī integrāciju ar Kontroles dienestu informācijas sistēmām vienotā ostas drošas piekļuves risinājumā.

Kundziņsala ir arī ostas konteineru loģistikas centrs

Kundziņsala ir Rīgas ostas konteineru loģistikas centrs. Šeit tiek pārkrauts 72% no visiem jūras konteineriem Latvijā, un seši no deviņiem aktīvajiem ostas uzņēmumiem Kundziņsalā ir iesaistīti konteinerkravu apstrādē. Jau šobrīd Kundziņsalā strādā tehnoloģiski jaudīgākie Rīgas ostas konteineru un beramkravu termināļi, kā arī modernas noliktavas un loģistikas uzņēmumi. Vairākos no šiem uzņēmumiem šobrīd norisinās jaunu kravu laukumu un noliktavu būvniecība, lai turpinātu termināļu diversifikāciju un apmierinātu augošo pieprasījumu pēc beramkravu noliktavu un konteineru apstrādes jaudām.

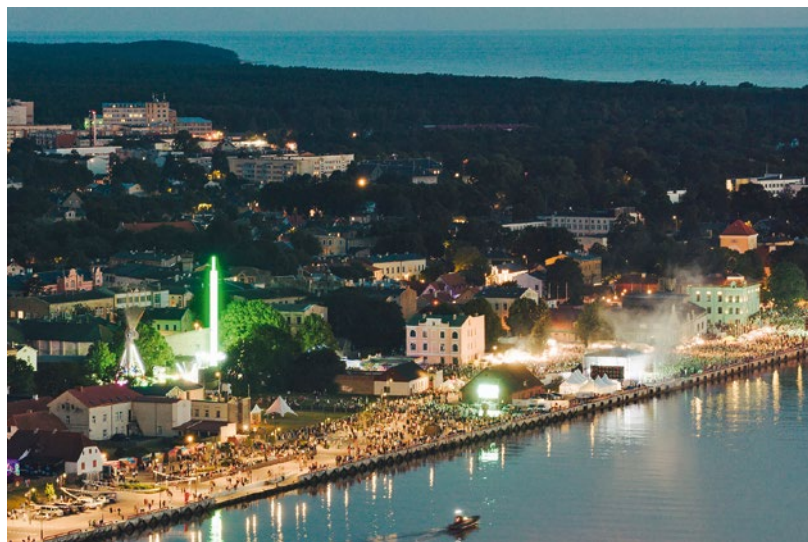
"Domāšanas paradigmai par ostām ir jāmainās. Tās vienmēr ir bijušas jebkuras valsts stratēģisks aktīvs, un tās jāspēj gudri izmantot valsts un arī pilsētas izaugsmes interesēs. Kundziņsala ir lielskais piemērs, kas apliecina – Rīgas osta ir nozīmīgs valsts ekonomiskās drošības instruments, kas nodrošina uzticamu eksporta un importa koridoru, kā arī atbilstošu vietu ES ekonomikas ilgtspējai kritisko ražotņu izvietošanai. Rīgas osta izprot tās lomu valsts militārās drošības kontekstā, sistemātiski pilnveidojot un stiprinot militārās mobilitātes iespējas un veidojot alternatīvo piegāžu koridorus. Vienlaikus osta sekmē arī valsts enerģētisko ilgtspēju, piesaistot investīcijas vēja tehnoloģiju komponentu, alternatīvo degvielu un citu inovatīvu ar zaļo enerģētiku saistīto produktu ražošanai," uzsver Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.■

Ventspils svin 735. jubileju



Kā ik gadu augusta pirmās nedēļas nogalē Ventspils svin svētkus, šogad Ventspils atzīmē 700+35. dzimšanas dienu. Šī gada svētku moto "Miers vieno, pilsēta iedvesmo!". Par godu Ventspils pilsētas svētkiem notika arī tradicionālais svētku gājiens. Trīs svētku dienas tika piepildītas ar pārsteidzošiem atklājumiem, radošām aktivitātēm, koncertiem un grandiozu svētku uguļošanu.

"Ventspils aug vienā ritmā ar saviem cilvēkiem. Pilsēta aug, pateicoties



mūsu kopīgai rīcībai. Mēs ieguldām modernā izglītībā, kas iedvesmo un sagatavo dzīvei. Mūsu bērnudārzi, skolas, tehnikums un augstskola attīstās roku rokā ar zinātni un digitālo pasauli. Ar lepnumu piedalāmies valsts mēroga pasākumos, kuros ventspilnieku balsis, prāti un sirdis skan īpaši.

Mēs veidojam pilsētu, kurā uzņēmējdarbība attīstās – no radošām idejām līdz ražošanas milžiem. Ar katru jaunu darbavietu, katru inovāciju mēs kļūstam stiprāki un konkurētspējīgāki.



Ventspilī kustība ir dzīvesveids," savā svētku apsveikumā teica Ventspils valstspilsētas pašvaldības domes priekšsēdētājs Jānis Vītolīņš.■

Pirmo reizi notika "Pludmales diena 2025"

27. jūlijā Ventspils pludmale uz vienu dienu pārtapa par dinamisku aktivitāšu un izklaides centru, jo pirmo reizi norisinājās jauns vasaras pasākums – "Pludmales diena 2025". Tā bija īpaši jauniešiem piemērota diena, kurā apvienojas sports, radošums, labsajūta, izglītojošas aktivitātes un mūzika. Pasākums ir veidots, lai veicinātu kustīgu, sabiedriski aktīvu un veselīgu dzīvesveidu, kā arī radītu iespēju neformāli satikties, izklaidēties un izbaudīt vasaru Ventspilī.

"Pludmales diena" norisinājās visu dienu, un tās aktivitātes bija pieejamas bez maksas. Tajā bija aicināti piedalīties gan Ventspils jaunieši,



gan pilsētas viesi, kuri vēlas pavadīt dienu pie jūras saturīgi un jautri. Ventspils pludmales teritorijā dažādās vietās no rīta līdz vēlam

vakaram notika sportiskas sacensības, radošas darbnīcas, elpošanas vingrinājumi, volejbols, mākslas aktivitātes un muzikālā programma.■

Ainažos cildināja Valdemāra veikumu

Ir cilvēki, kuriem uz vēsturiskiem notikumiem lemts noraudzīties no malas, citiem ir lemts ne tikai būt klāt attiecīgā laika svarīgākajos notikumos, bet arī pašiem tos veidot. Visos laikos ir bijuši cilvēki, kuri redz tālāk un plašāk, kuri spēj pārliecināt un apvienot, kuri spēj radīt un vairo labo. Šogad atzīmējam Krišjāņa Valdemāra 200. jubilejas gadu, arī pulcējoties dārza svētkos Ainažos – latviešu jūrnieceības izglītības dzimšanas vietā.



Latvijas Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs kopā ar RTU LJA direktoru Ediju Štālu un Gintu Ginbi.

Šis ir ļoti simbolisks gads, Ainaži ir ļoti simboliska vieta, un 26. jūlijs bija ļoti simboliska diena, jo Ainažu jūrskolas dārzā kopā pulcējās novadnieki un jūrnieceības ļaudis – jūrniecei, tātad Latvijas vārds joprojām ar godu tiek nests pasaulē, krasta speciālisti, tātad jūrnieceības nozares pārvaldība tiek nodrošināta, klāt bija RTU Latvijas Jūras akadēmija, tātad jūrnieceības izglītība ir dzīva, un klāt bija arī mūsu Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs, tātad jūrnieceības nozare Latvijai ir svarīga.

Vietējā mūzikas kopa iedziedāja latviešu politiķa, ekonomista un sabiedriskā darbinieka Krišjāņa Valdemāra 200. jubilejai veltītos dārza svētkus Ainažu jūrskolas muzeja pagalmā. Valdemārs bija viens no nozīmīgākajiem jaunlatviešu kustības pārstāvjiem un aktīvi darbojās Latvijas pirmās atmodas laikā. Viņš ne tikai cīnījās pret vācu muižniecības privilēģijām, bet arī iestājās par latviešu tautas nacionālajām interesēm un izglītību. Ainažos, kur 1864. gadā



Ainažu muzeja direktore Iveta Erdmane, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Liene Johansone, Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs un viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots.

atklāja pirmo latviešu jūrskolu, arī šodien glabā viņa piemugu, bet ne tikai muzeja sienās, arī cilvēku sirdīs un atmiņās.

Valdemāra jubilejai veltītais pasākums šoreiz ieguva plašāku skaņējumu un publicitāti, jo svētkos piedalījās Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs, otrais no atjaunotās Latvijas prezidentiem, kurš ar savu klātbūtni pagodina jūrnieceības nozarei nozīmīgu dienu. Pirmais bija Guntis Ulmanis, kurš piedalījās gan Latvijas

Jūras akadēmijas pirmajā izlaidumā 1994 gadā, gan tā paša gada 15. oktobrī Ainažu jūrskolas 130 gadu svinībās, kad muzeja dārzā kopā pulcējās vecie jūras vilki, pirmās Latvijas Republikas jūrskolas absolventi.

Atklājot Krišjāņa Valdemāra 200. jubilejai veltītos dārza svētkus, prezidents Edgars Rinkēvičs uzsvēra Krišjāņa Valdemāra ideju un viņa mantojuma nozīmi mūsdienu Latvijā. Savā uzrunā viņš citēja Valdemāra teikto "Nepaļauties tikai uz citu labvēlību" un uzsvēra, ka šie vārdi īpaši nozīmīgi ir šodienas apstākļos.

"Man liekas, ka mums, no vienas puses, ir tāda problēma, ka dažreiz ļoti ilgi taisāmies kaut ko izdarīt. Tikai tad, kad apstākļi nobriest tādi, ka vairs neko nedarīt nav iespējams vai kāds mūs pamudina no ārpuses, tad mēs ķeramies pie kaut kādu lietu pārgrozības, uzlabošanas. Jāsaka laikam, tas ir mazliet mūsu raksturā. Ne velti par to ir runājis Krišjānis Valdemārs. Tā ir runājuši daudzi dižgari. Mums ir jābūt uzņēmīgākiem, aktīvākiem, mazāk jāgaida, ka kāds cits izdarīs kaut ko mūsu vietā, bet pašiem jādara," teica Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs.

Valdemāra gars šodien dzīvo ne vien piemiņas vārdos, bet arī dziesmās, nodarbēs un pašu cilvēku rokās – Ainažos viņa ideja par tautas izglītošanu un uzdrīkstēšanos joprojām ir dzīva. Pasākumu papildināja arī Latvijas Universitātes profesore, vēsturniece un grāmatu par Krišjāni Valdemāru autore Vita Zelče, kā arī dažādi mākslinieciskie kolektīvi. Ikviens apmeklētājs varēja piedalīties meistarklasēs, kas saistītas ar jūrnieceību.

"Valdemārs ir mūsu sirdsapziņas balsts," saka Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja Iveta Erdmane. "Valdemārs bija tik pašizlīdzīgs. Viņš visu darīja tautai, sevi vispār



Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs.

aizmirstot. Viņš bija arī diplomāts. Viņš bija politiķis, ekonomists. Tādu personību mēs nevaram vairāk nosaukt mūsdienās. Mums viņu nebūs aizmirst!”

Svētkos godina viceadmirāli Gaidi Andreju Zeibotu

Drosmi un spēju domāt ārpus rāmjiem kā vienu no Valdemāra rakstura būtībām izcēla arī kādreizējais Nacionālo bruņoto spēku komandieris, atvaļinātais viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots, kurš šogad atzīmē savu 80. jubileju. Sveicot viceadmirāli 80. gadu jubilejā, Latvijas Jūrnieceības savienība dāvināja ļoti simbolisku piemiņas velti: Liepājas Mūzikas, mākslas un dizaina vidusskolas audzēknes Madaras Jaunzemes veidoto četrmastu barkentīnas “Andreas Weide” modeli. 1891. gadā Ainažos būvētā 47,6 m garā četrmastu barkentīna ir Latvijā vislielākais uz-būvētais burinieks.

Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots savā uzrunā aicināja jauniešus nebaidīties riskēt, atgādinot, ka arī



Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots.



LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns (no labās) un kapteinis Ivo Logins.



Andris Skuja pasniedz tiklu lāpīšanas meistarklasi.



Kapteinis nodod savas zināšanas jaunajai paaudzei.

Valdemārs bieži rīkojies tā, kā neviens līdz tam nebija uzdrošinājies.

“Mums, latviešiem, ir tāda rakstura īpašība, ka, kamēr mēs neesam simtreiz pārliecinājušies, ka kāda lieta mums izdosies, mēs nekad neko nesākam,” teica Zeibots. “Šeit runa ir par to, ka tagad ir laiki, kad jāuzdrīkstas, ir jāriskē. Jo bez riska nekad nekas nevar iznākt. Piemēram, kā dara Amerikā? Amerikā septiņas reizes mēģina, astotā reizē viņiem izdodas. Es ļoti daudz braucu uz skolām. Runāju ar tagadējo jaunatni. Es viņus visus iedrošinu nebaidīties riskēt. Ja skatās uz Valdemāru, tad Valdemārs bija tas, kurš nebaidījās riskēt un īstenot trakas idejas, teiksim, dibināt jūrskolu Latvijai. Tā bija uzdrošināšanās, par

ko nekad jau nevarēja zināt, kā viss beigsies.”

Valdemārs patriotismu nesa cauri visai dzīvei, sākot ar Tērbatas universitāti, kur viņam uz istabas durvīm bija rakstīts “Latvietis”, savukārt, viceadmirālis caur jaunatni nes Valdemāra patriotismu un dziļo domu par izglītību. “Valdemāram bija nevis vienas dienas redzējums, bet ilgtermiņa skatījums un plānošana, tāpēc viņš spēja paredzēt, kas latviešu tautai ir vajadzīgs tūlīt un kas tai dos labumu arī pēc simt un divsimt gadiem,” sacīja Gaidis Andrejs Zeibots.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas vārdā klātesošos uzrunāja Ivo Logins. “Krišjānis Valdemārs ir teicis: “Jo mazāka tauta pēc skaita, jo vairāk par to jāgādā.”

Valdemārs bija ne tikai jūrnieceības idejas iedvesmotājs, bet šīs idejas realizētājs. Viņa vārds arī šodien dzīvo mūsu prātos un sirdīs, viņa idejas pavēra ceļu latviešu jūrnikiem pasaules jūrās. Šodien Latvijā ir vairāk nekā desmit tūkstoši jūrniece, lielākā daļa no tiem tirdzniecības flotes jūrniece, virsniece un kapteinie, kuri ar savu darbu uz dažādu valstu karogu kuģiem apliecinājuši savu profesionalitāti, viņi ir pieprasīti pasaules labākajās kuģošanas kompānijās un godam nes Latvijas vārdu pasaulē. Tā ir laba dāvana Krišjānim Valdemāram un Latvijas valstij. Valdemāra gars joprojām mūs visus vieno, mēs turpinām viņa iesākto darbu un kopjam jūrnieceības tradīcijas. Novēlu, lai Krišjāņa Valdemāra ideāli turpina iedvesmot nākamās paaudzes, lai Latvijas jūrnieceība attīstās ar tādu pat drosmi un apņēmību, kā to prata darīt Krišjānis Valdemārs.”

Apmeklētājus priecēja daudzveidīga programma: fotogrāfa Mārtiņa Lablaka izstāde ar jūras noskaņām, koncerts piedalījās pūtēju orķestris “Enkurs”, grupa “Baritoni”, Rīgas cirka mākslinieki, Valdemārpils deju grupa “Krišjānis”, Igaunijas deju grupa “Kirmas”, Ainažu jauktais koris “Krasts”, profesore Vita Zelče stāstīja par Krišjāni Valdemāru, bet radošajās darbnīcās ikviens varēja gūt iemaņas jūrnieceības mezglu siešanā, tiklu lāpīšanā, jūras olu apgleznošanā, auduma apdrukā, pirts gudrībās un pat kuģīšu būvniecībā un peldināšanā. Pasākumu vadītāja aktieris Lauris Dzelzītis. ■

Latvijas Jūras spēku prioritāte ir bijuši cilvēki

“Gods kalpot Latvijai!” saka admirālis un Ainažu vecajos kapos patiesā cieņā noliec galvu to Latvijas jūrnieru varonības, pašizliedzības un nesavtīguma priekšā, kuri 19. gadsimta vidū, vēl pirms pašas Latvijas dzimšanas, lika pamatus Latvijas jūrniercībai un tās slavai. “Piemini Latviju! Ar šiem vārdiem sasveicinies, ar tiem atvadies. Zaudējis Latviju, tu zudīsi pats!” Gaidis Zeibots citē rakstnieku Jāni Jaunsudrabiņu, visā Latvijā tiekoties ar skolu jaunatni un rosinot tajā patriotisma jūtas.

“Ideja, ka atjaunotajai Latvijai būs savi Jūras spēki, bija pilnīgi pašaprotama, jo, pateicoties 500 kilometru garajai jūras robežai, Latvija ir bijusi un būs jūras lielvalsts. Jūra, meži un kultūra – lūk, mūsu lielākā bagātība!” Šo domu viceadmirālis Zeibots ir paudis daudzkārt. Viņš bija viens no tiem, kas 1992. gadā lika pamatus Latvijas Jūras spēku sistēmai un vadīja Jūras spēku štāba un rajona darbību.

Kopš deviņdesmito gadu sākuma interviju un sarunu, arī neformālu, ar admirāli Zeibotu man ir bijis ne mazums. Viņš allaž ir klāt Latvijas jūrniercībai svarīgos brīžos un pasākumos. Kādā intervijā viceadmirālis sacīja, ka viņam noteikti neesot tas gods būt pirmajam idejas nesējam par Jūras spēku izveidi atjaunotajā Latvijā, to, brūkot un jūkot Padomju Savienībai, kaldinājis tā laika Boldeņģas centra komandieris, zemūdenes komandieris Donāts Darkēvičs kopā ar Jāni Mauriņu. “Varbūt tieši Jānim Mauriņam vajadzēja kļūt par Jūras spēku komandieri, bet dzīve iegrozījās savādāk,” toreiz sacīja Zeibots.

Reiz, kad kādā sarunā jautāju, kāpēc Zeibots savu dzīvi saistījis ar armiju, viņš, savā ierastajā manierē pieliecis galvu iesānis, mazliet viltīgi pasmaidīja un ar viņam piemītošo humoru vaicāja, vai uz maniem jautājumiem jāatbild nopietni vai ar humoru. Teicu, ka būtībā katrā joki slēpjas vislielākā nopietnība, tāpēc var arī ar humoru. Tad, lai paskaidrotu savu nonākšanu militāristos, viņš pieminēja kādu savulaik pa jokam aizpildītu anketu, kurā citu jautājumu starpā bijis šāds: *Vošol ji ti v*



Gaidis Andrejs Zeibots.

istoriju, iļi vļip? (vai tu iegāji vēsturē vai iekūlies?). Uz pašu attiecoties otrā daļa, un tur vairs neko nevarot darīt vai mainīt, bet dzīve, protams, ir bijusi daudz prozaiskāka: tēvs Jūlijs Otrajā pasaules karā bija pazudis bez vēsts, mātei vienai izskolot divus bērnus būtu bijis pārāk grūti, un, tā kā mācīties ļoti gribējies, viņš kā vecākais bērns ģimenē meklējis iespēju realizēt savas intereses, negaidot palīdzību no mājām. Viņa gadījumā tā bijusi Ļeņingradas Augstākā jūras kara radioelektronikas skola, un Gaidis Zeibots priecājas, ka izvēle ir bijusi pareiza, jo pēc institūta beigšanas kā radioelektronikas inženieris nonācis uz karakuģa. Tad arī sākās viņa dienesta gaitas un nemitīgs izglītošanās un pilnveidošanās ceļš: 1980. gadā beidzis Ļeņingradas Jūras kara akadēmiju, vēlāk Ļeņingradas Armijas un flotes aizmugures un

transporta akadēmiskos kursus, bet jau atjaunotās Latvijas laikā mācījies Džordža Maršala Eiropas drošības studiju centrā Garmišpartenkirhenē, Vācijā, ASV Armijas kara koledžā un ģenerāļa kursos Itālijā.

Daudzi no tiem, kas 1992. gadā bija klāt Jūras spēku dibināšanai, savu laiku bija devuši zvērestu citai valstij. Vai tad, kad Latvija iestājās NATO, viņi kļuva lieki un tāpēc tika izslēgti no spēles? “Palūkosimies, kas tad atnāca uz Latvijas Jūras spēkiem,” saka Zeibots. “No vecajiem bija Gaidis Zeibots, Jānis Mauriņš un Jānis Krūmiņš. Tādu rūdītu padomju virsnieku jau nebija. Ja paskatāmies, cik no Latvijas vidusskolu beigušajiem gāja uz PSRS kara skolām, redzam, ka daudzu gadu gaitā šis skaits ir samērā neliels un vienmērīgs. Tad nāca Gorbačovs ar savu *perestroiku*, un pēkšņi no Latvijas trīs reizes vairāk jauniešu iestājās kara skolās, jo laikam jau noticēja, ka kaut kas varētu mainīties. Tas bija 1986. un 1987. gads, un šie jaunie cilvēki kara skolas pabeidza 1991., 1992. un 1993. gadā. Vai mēs viņus varam uzskatīt par nevajadzīgiem cilvēkiem, vai viņi ir tikuši saindēti? Daudzi 1992. gadā, vēl mācoties kara skolās, man jautāja, ko darīt. Es atbildēju: tikko dabūsi diplomu, sēdies vilcienā vai nāc kājām uz Latviju, bet vispirms dabū izglītības diplomu! Tie taču nav saindēti virsnieki, tie ir mūsējie, kuri sāka veidot Latvijas Jūras spēkus. Mūsējais vienmēr ir bijis un paliek, piemēram, Aivars Ušackis, kurš tagad strādā par Mērsraga ostas kapteini. Kāpēc viņam atņēma pielaidi? Tāpēc, ka pēc 1991. gada viņš vēl bija kompartijā, bet mūsu

likumā ir ierakstīts, ja pēc 1991. gada ir bijis partijā, nav derīgs. Aivars nav derīgs?!

Ja runājam par cilvēku likteņiem, tad praktiski nevienam karjeru nav ietekmējusi tā pagātnes daļa, kas saistīta, piemēram, ar mācīšanos Krievijas kara skolās. Ir atsevišķas nianšes un detaļas, bet pārsvarā bija likuma nianšes un personīgās ambīcijas. Pie tādām personīgām ambīcijām es, piemēram, pieskaitu to, ko savulaik, kad viņam bija tādas pilnvaras, izdarīja Lieģis. Tā bija tāda nelaime Latvijas Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem, kas mūs atsvēda vismaz par gadiem desmit piecpadsmit atpakaļ. Toreiz tika padzīti vidējā līmeņa virsnieki, un tagad, lai ieceltu bataljona komandieri, ir lielas problēmas, jo ir nepieciešami desmit piecpadsmit gadi, lai līdz šim līmenim izaugtu. Laikam jau nevienā valstī nenotiek tā, kā grāmatās raksta un kā gribētos, visādiem procesiem ir jāiziet cauri. Tādiem spējīgiem virsniekiem, sava līmeņa speciālistiem, labiem stūrmaņiem kā Ilmārs Lešinskis (2013. gadā viņš devās mūžībā) un Andrejs Zvaigzne tika noņemtas pielaišanas. Un viss. Un ar NATO tam nav nekāda sakara, jo neviens no šiem cilvēkiem nav bijis *struktūrās*. To izdarīja tikai mūsējie."

Atskatoties uz Latvijas Jūras spēku atdzimšanas pirmajiem gadiem, G. Zeibots saka, ka ne jau viss bijis gludi un skaisti, bet bijis prieks, ka viņi dara tiešām ko vajadzīgu. Tagad, atceroties tā laika domāšanu un izpratni, piemēram, kādai vajadzētu būt Jūras spēku struktūrai, šķiet neticami, ka domāts tādā līmenī. "Bet domāšana ātri mainījās, un par to varēja priecāties," saka viceadmirālis.

Vai tiešām NATO mūs gaidīja ar atplestām rokām?

G. Zeibots: "Ja tu kaut kur vēlies iesaistīties, ir jāpierāda, ka esi cienīgs, tiesīgs un spējīgs tur būt. Virzība un ceļš uz NATO bija tieši tāds. 1992. gadā, sākot veidot Jūras spēkus, mēs, triju Baltijas valstu jūras spēku komandieri – es, Lietuvas Jūras spēku komandieris admirālis Raimonds Baltuška un Igaunijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Rolands Leits (abi jau aizgājuši



Gaidis Andrejs Zeibots un Imants Lešinskis.



Gaidis Andrejs Zeibots un Jānis Krastiņš.

aizsaulē) – pieņemām kopīgu lēmumu, ka pirmais un pats svarīgākais mūsu uzdevums ir savu virsnieku izglītošana. Uztādījums bija ļoti vienkāršs – ja zināšanas būs, dzelžus mums iedos, kad būs vajadzība. Mums ir jāpierāda, ka esam cienīgi dzelžus saņemt un protam ar tiem rīkoties, bet vispirms visi resursi jānovirza cilvēku izglītošanai. Nedaudz paskrienot laikam pa priekšu, varu teikt, ka visi Jūras spēku virsnieki izgāja cauri vai nu Amerikas Štāba koledžai, vai Amerikas Jūras koledžai, kā arī Zviedrijas, Vācijas un Dānijas jūrskolām. Viss tika ielikts cilvēkos, un rezultāts bija labs.

Mums bija jāpierāda, un mēs pierādījām. 1994. gadā izveidojās "Partnerattiecības mieram", kuru ietvaros notika gan mācību semināri, gan arī jūras spēku mācības. 1995. gadā mūsu Jūras spēki bija tik tālu sagatavoti, lai varētu iet jūrā, un mūsu kuģis "Imanta" pirmo reizi piedalījās starptautiskajās "Baltic Operation" mācībās. Mūsu grupu komandēja Andrejs Zvaigzne, kurš "Partnerattiecības mieram" programmā piedalījās speciālā pretmīnu darba grupā un izgāja speciālus kursus. Andrejs bija viens no tiem, kas "Partnerattiecības mieram" ietvaros gatavoja reglamentu valstīm, kuras to varētu izmantot sadarbībai ar NATO spēkiem. 1995. gada mācībās pirmo reizi vienu no grupām komandēja Andrejs Zvaigzne, un šis fakts ir svarīgs tāpēc, ka pirmo reizi vēsturē grupā bija NATO kuģi, kurus bija uzdots komandēt NATO nepiederošas valsts virsniekam. Un tas bija Andrejs Zvaigzne.

Iestāšanās NATO bija tikai rezultāts tam, ka ar savu darbu pierādījām, ka esam spējīgi būt NATO rindās. Tagad, piemēram, bieži apspiež ieroču došanu Ukrainai, un es uzskatu, ka ir divi iemesli, kāpēc ukraiņiem ieročus nedod: pirmais, vai ieroči paliks tajās rokās, kurās iedoti, otrs, vai tie tiks izmantoti tā, kā tie ir jāizmanto. Tieši šis moments savulaik arī mums bija jāpierāda, un, kad pierādījām, tad sarunas un iestāšanās process NATO gāja bez grūtībām."

Deviņdesmito sākumā viss bija pirmo reizi, arī Latvijas Jūras spēku prioritātes, un Zeibots uzskata, ka arī tagad prioritātes ir palikušas tās pašas – jau kopš Jūras spēku pirmsākumiem pirmajā vietā vienmēr ir bijis cilvēks. Gaidis Zeibots allaž ir paudis viedokli: ja būs izglītoti speciālisti, dzelžus piemētīs.

G. Zeibots: "Tolaik galvenā prioritāte bija atrast cilvēkus, kas visu šo ārpriekšējo darbu darīs, un arī tagad ir vajadzīgi cilvēki, kuri vēlas un var strādāt. Protams, tolaik ļoti svarīgi bija veidot floti, pēc tam viss it kā nāca pats par sevi. Tagad jāatzīst, ka pamatā viss turējās uz fanātiķiem, jo vai gan savādāk var saukt cilvēkus, kuri par četrdesmit, piecdesmit latiem, kas skaitījās virsnieka cieniņa

▶▶▶ 46. lpp.

►►► 45. lpp.

alga, bija gatavi ziedot sevi idejas vārdā. Tolaik man Krievijas pensija bija gandrīz trīs reizes lielāka par Latvijas maksāto algu. Bet daudzi jau saprata, ka grūtie laiki jāpārdzīvo un nevar gribēt vairāk, nekā valsts var atļauties.

Jautāju admirālim, vai Krievijas armijas aiziešana bija laime, un viņš nedomājot saka, ka tas bija brīnums, kam tomēr bija jānotiek, par ko liecināja nobriedusi situācija.

G. Zeibots: "Dienā, kad Krievijas armija pameta Liepāju, arī es biju tur. Aculiecinieki noteikti atceras, ka kāds cilvēks, raugoties uz aizejošo Krievijas armiju, ko komandēja Baltijas flotes pavēlnieks admirālis Jegorovs, pilnā balsī kļiedza, ka tas noziegums, kas šodien tiek darīts, izraidot Krievijas armiju, būs ļoti sūri jānožēlo. Bet viss aiziet un arī piemirstas. Dzīve ir strauja un mainīga."

Patriotisms. Valstiskums. Latvietība

"Bībelē ir rakstītas trīs lietas, kuras spējīgs saprast ikviens cilvēks.

Pirmā. Dievs ir vēlējis cilvēkam, ja viņam ir spējas, dotības un amats, tad viņam tas viss ir jāliek lietā un godprātīgi jādara. Tēvs man teica: "Ja tu, dēls, kaut ko dari, tad dari to skaisti!" Tikai daudz vēlāk uzzināju, ka tie ir Kārļa Ulmaņa vārdi. Tas ir pilnīgi saprotams.

Otrā. Ja tev ir izpratne un spējas, bet, atrodoties amatā, tev nav iespēju, tad nenervozē. Ar savu nervozēšanu tu bendē savu veselību un neļauj citiem mierīgi dzīvot. Arī tas ir pilnīgi saprotams.

Trešā. Ja tev ir izpratne un spējas, tad tu vari atšķirt pirmo no otrā. Es, piemēram, līdz pat šai dienai to neprotu un nevaru. Bet vienmēr vajadzētu izsvērt, vai tu to vari vai nevari. Un ja ne, tad tāpēc, ka negribi, vai tāpēc, ka tev nav šādu iespēju. Gandrīz vienmēr dzīves situācijas maiņa pirmajā brīdī šķiet katastrofa, bet to var dzēst, ja tu atrodi savām spējām un zināšanām jaunu pielietojumu. Man ir laimējies un esmu gandarīts, ka manas zināšanas, spējas un iespējas ir bijušas noderīgas. Lai gan vairs neesmu militārajā dienestā,



Jāņa Streiča gleznu viceadmirālim Gaidim Andrejam Zeibotam pasniedz Bibliokuģa "Krišjānis Valdemārs" pārstāvji Hedviga Inese Podziņa un Gints Šimanis.

savu formu velku bieži, kad esmu ārpus sava maizes darba. Varbūt esmu pat par daudz aktīvs. Piecus gadus esmu Olimpiskās komitejas loceklis, esmu lielā *Latvijas ģenerāļu kluba* vadītājs, arī viens no sešiem Ordeņa kapitula locekļiem, kurus personīgi izvēlas prezidents un kas ir ļoti pagodināošs un atbildīgs amats, kurā esmu jau astoņus gadus. Sāku pie prezidenta Zatlera kunga, biju pie Bērziņa kunga, un arī Vējoņa kungs mani uzaicināja turpināt šo darbu. Šis ir liels gods un arī iespēja iepazīt Latvijas cilvēkus. Pirms pieņemt lēmumu un pateikt savu "jā" vai "nē" ordeņa piešķiršanai, ir jāiepazīst cilvēks, kuram ordeni piešķirt vai nepiešķirt, un jebkurš no šiem diviem lēmumiem ir ļoti atbildīgs.

Formu velku 14. jūnijā, kad braucu uz Liteni. *Latvijas ģenerāļu klubs* ik gadus organizē pasākumu "Latvijas karavīrs laikmetu griežos", kura galvenā auditorija ir jaunatne. Pasākums parasti notiek piektdienā pirms 11. novembra – Lāčplēša dienas. Tā ir patriotiskā audzināšana un kopības sajūta.

Jau 19. gadsimta otrajā pusē Valdemārs teica, ka latviešiem ir jāstrādā kopā, bet mūsu šodienas lielākā nelaime ir tā, ka mēs nevaram kopā strādāt.

Ja tagad runājam par Latvijas valstiskumu, tad vispirms un pārsvarā tikai godinām strēlniekus, kas, protams, arī nav noliedzams, bet pilnīgi nemaz nepieminam Valdemāru, kurš

ar savu darbību izvirzīja Latvijas valstiskuma ideju. Rietumnieciskā ievirze – tā bija Valdemāra ideja.

Patriotisms, tautiskums un valstiskums kopā ar vienotības un izglītības ideju arī bija tas pamats, uz kura veidojās gan jūrskolas Latvijā, gan vēlāk arī pati Latvijas valsts. Valdemāra lielais ieguldījums ir spēja ģenerēt idejas un atrast pareizos cilvēkus, kuri šīs idejas varētu realizēt. Viņš bija fantastisks cilvēku pazinējs. Kad es vēl biju Latvijas Jūras spēku komandieris, man bija teiciens: "Cik ilgi es jūsu vietā pildīšu savus pienākumus?" Šķiet, ka Valdemārs, pārfrazējot manis teikto, spēja atrast tos cilvēkus, kuri vislabāk var realizēt ideju un paveikt darbu. Valdemārs piespēlēja ideju, un cilvēki to īstenoja. Savulaik operācijas ietvaros kopā ar adjutantu bijām Kosovā, kur mūsu kareivji strādāja Somijas vienības ietvaros. Uz viņu istabas durvīm bija rakstīts "Five finish soldiers" (pieci somu kareivji), tur nebija rakstīts – latviešu kareivji."

Viceadmirālis ir pārliecināts, ka viss atkarīgs no spēlētājiem, no komandas attiecīgajā laikā, arī situācija ietekmē, un mērķis, ko vēlies sasniegt. Valstij ir vajadzīgs mērķis, un tādi mums ir bijuši: iestāšanās Eiropas Savienībā un NATO, eiro ieviešana. Protams, notika lielas diskusijas, bet visas lietas virzījās uz mērķi. Kāds tagad mums ir mērķis? Kādu mērķi ir izvirzījusi Latvijas politiskā vadība? Apsteigt Igauniju un Lietuvu? Tas nav mērķis! Uzlabot labklājību? Tas

ir tukšs sauklis. Ja būs mērķis, mēs ap to apvienosimies.

Brūņotajiem spēkiem ir izstrādāts ilgtermiņa attīstības plāns, soli pa solim tas tiek pildīts, un korekcijas notiek atkarībā no pieņemtā budžeta un aktuālajām vajadzībām. Valsts svētku parādē mēs priecājamies redzēt, kā viss ir attīstījies. Kad es vēl biju komandieris, mums faktiski nebija, ko parādē parādīt. Dzīve ievieš savas korekcijas, īpaši tagad, kad Ukrainā notiek karš, tāpēc domāju, ka mums priekšā ir ļoti smags laiks. Nav šaubu, Ukrainā karā uzvarēs, bet ir jautājums, kas pēc tam notiks Krievijā? Skaidrs, ka mierīgi tur nebūs, un tas mums neko labu nesola.”

Kad saku, Zeibota kungs, tu esi ļoti pieredzējis un zinošs profesionālis, vieds cilvēks, tavš tituls, sūtība un pienākums būtu sniegt konsultācijas, tajā skaitā arī politiķiem, viņš bungo ar pirkstiem pa galdu. “Mēģinu būt konsultants, bet palīdzēt var tikai tad, ja tevi grib dzirdēt. Jau piecpadsmit gadus esmu *Latvijas ģenerāļu kluba* vadītājs, un viens no mūsu uzdevumiem ir palīdzēt gan Brūņoto spēku, gan Aizsardzības ministrijas sistēmai, struktūrai un cilvēkiem, jo daudzās lietās mums tiešām ir pieredze un redzējums, tāpēc varam būt eksperti. Katru gadu pārrunājam, kā mums ir veicies ar šiem uzdevumiem, un esam nākuši pie secinājuma, ko ierakstījam arī protokolā, ka varam palīdzēt tikai tiem un tad, kas un kad to vēlas. Pirms kāda laika kādai amatpersonai atklāti teicām, ka palīdzēsim nevis militāros, bet politiskos jautājumos, un šis cilvēks atbildēja: “Man jūsu palīdzība nav vajadzīga.””

Jautāju, par ko ir gandarīts pirmais Jūras spēku komandieris? “Pirmkārt, gandarīts esmu par to, ka Latvijā ir izveidoti stipri Jūras spēki un ir cilvēku kolektīvs, kas tās lietas var darīt. Tas ir pats svarīgākais. Otra lieta, par ko esmu gandarīts, ka Jūras spēki nav pazaudējuši savas saknes. Ir izveidota Jūras spēku kopkājīte, un jau trīs gadus notiek Jūras spēku veterānu saieti, jo galvenā ideja ir nepazaudēt citam citu. Tas ir ļoti svarīgi. Un trešā lieta, esmu lepns, ka cilvēki domā, kā vislabāk sevi parādīt un attīstīties. Tas arī ir svarīgi.”

Sarunājis Anita Freiberga



“Trejdeviņus” šovasar iedvesmo jūra

Konkordijas “Valdemārija” filistrs Roberts Šilings, kurš uzsācis rosīgu darbību nule kā dibinātās Krišjāņa Valdemāra biedrības padomē, jau desmito vasaru savā viesu namā “Meža salas” starp Limbažiem un Tūju (tātad – starp Liel ezeru un Vidzemes jūrmalu) organizējis ģimeņu saietu “Trejdeviņi”. Saieta rīkotājus vieno vēlme nodrošināt latviešu tautas mantojuma saglabāšanu, zināšanu pārvešanu no paaudzes paaudzē, vērtību kopšanu un lepnuma par pierību mūsu tautai stiprināšanu.

Šīs vasaras saietā dalībniekus vienoja jūras tēma, atzīmējot Krišjāņa Valdemāra divsimtgadi. “Meža salās” no 3. līdz 9. augustam bija pulcējušies 160 saietā dalībnieki, sākot no trīs gadu vecuma, kā arī ģimenes ar pavisam jauniem mazuļiem. Un arī līdz pašai jūrai nemaz nebija tik tālu – Tūjas pludmale atradās desmit minūšu brauciena attālumā.

“Trejdeviņi” tradicionāli pulcē amatu meistarus, tautiskās kultūras praktizētājus un pētniekus, lai nodrošinātu katram saietā dalībniekam atbilstoši vecumam vienlaikus apgūt praktiskās iemaņas un zināšanas, kas veido pierību latviešu tautai un ir mūsdienās noderīgas, uzlabojot dzīves kvalitāti. Šovasar savu prasmī rādīja un jaunas iemaņas mācīja tāšu meistars Kaspars Zvirbulis, skalu grozu pinējs Andris Kačkāns, ceļu meistare Inga Geduševa, zaļu sieva Līga Reitere, tradicionālās dziedāšanas skolotāja Dace Prūse, seno

apavu meistare Agrita Krieviņa-Siliņa, pirtnieks un baltu zīmju pētnieks Ziedonis Kārklīšs, tautas tradīciju kopējas Līga Brodūža, Aina Tobe un Vita Bogana.

R. Šilings par saietā lietderību ir pārliecināts: “Mūsdienās garīgā brīvība, ko patiesi baudām, nes līdz ar savas blaknes – neskaidrību un pārliecības trūkumu par garīgajām vērtībām. Globālo vērtību un “patiesību” ir tik daudz, ka tajās var viegli apjukt. Tāpēc tieši šodien ir īpaši svarīgi iegūt skaidru un stingru garīgo pamatu – tādu, kādu atrodam mūsu senču mantojumā – vērtībās, tikumos un dzīvesziņā. No visām iespējam visvieglāk saprotamais un visspēcīgākais ir mūsu pašu pasaules redzējums – mūsu tautas dvēsele. Tāpēc ir īpaši svarīgi to izprast un kopt, ko arī dara saiets “Trejdeviņi.”

Vakarā, kas bija veltīts jūrai un Kr. Valdemāram, skanēja jūras dziesmas, sākot ar neiztrūkstošo “Mazo kaiju”, neizpalika plašāks stāstījums par latviešu jūrnikiem un jūrskolām, cienastā tika baudīti makaroni ar gaļu (flotes gaumē), un arī aicinājumam savu dzīvi saistīt ar jūrniecības arodiem, šķiet, atradās atsaucīgi jaunieši. “Trejdeviņi” daudzām ģimenēm ir rosinošākais ikvasaras piedzīvojums, un “Meža salas” kā reizi ir vispiemērotākās šādu saietu organizēšanai – te ir profesionāli un par savu lietu degoši vakarēšanu vadītāji, viedas saimnieces un talantīga komanda, jo ir vērts censties!■

Gints Šīmanis



RSU studenti Kuivižos pie piekrastes zvejniekiem Andra Skujas un Visvalža Šrenka.

Studenti izzina piekrastnieku dzīvesveidu

Augusta vidū Limbažu novada piekrastes jaušu dzīvi akadēmiski izzināja Rīgas Stradiņa universitātes Sociālo zinātņu fakultātes studenti projektā "Dzīve pie jūras" simtgades griezumā". Tā vadītāja Dr. Guntra Aistara, asociētā profesore Centrāleiropas universitātes vides zinātnes un politikas fakultātē (Vīne, Austrija), šīs vasaras izziņas brauciena būtību raksturo šādi: "Vilis Veldre 1938. gada grāmatā "Dzīve pie jūras" aprakstīja piekrastes zvejnieku un iedzīvotāju dzīves ritumu un zvejniecības prakses. Ar Latviešu fonda atbalstu, sadarbībā ar Rīgas Stradiņa universitātes sociālo zinātņu pētījumu centru, Mutvārdu vēstures pētnieku asociāciju "Dzīvesstāsts", Latvijas Nacionālo vēstures muzeju un starpnozaru mākslas grupu "Serde" veicam pētījumu, lai saprastu – kā šī dzīve pie jūras ir mainījusies pēdējā simtgadē dažādo varu, zvejas pārvaldes sistēmu un klimata pārmaiņu ietekmē? Un kā varam iepazīt, saglabāt un nodot nākamajai paaudzei senču prakses, zināšanas un spēju sadzīvot ar mainīgo un daudzpusīgo jūru?"

Pētījuma dalībnieki projekta ietvaros vāc piekrastes zvejnieku un iedzīvotāju dzīvesstāstus, atmiņas un zināšanas par piedzīvotajām pārmaiņām un pielāgošanās veidiem šo pārmaiņu procesā. Viņi apkopoja kultūrvēsturiskus un antropoloģiskus novērojumus vairākās atvērtās etnogrāfiskās ekspedīcijās par zvejniecības vēsturi un praksēm kā

kultūrmantojumu, sociālekoloģiskām attiecībām starp cilvēkiem, zemi un jūru iztikas nodrošināšanā, kā arī piekrastes iedzīvotāju klimata pārmaiņu novērojumiem un zivju ēdienu kulināro mantojumu.

Šī bija jau trešā ekspedīcijas vasara. Pirmajā gadā tika apzināts Baltijas jūras Kurzemes krasts, otrajā – līča ciemi no Kolkas līdz Jūrmalai, bet šovasar – mūsu Vidzemes jūrmala. Pēc trimdas profesores Viedas Skultānes ieteikuma par "drauga plecu" tika izraudzīts Zinību centrs Tūjas bibliotēkā. Tās vadītāja Zeltīte Millere stafetes kociņu nodeva tālāk



Tikšanās Salacgrīvas bibliotēkā un muzejā jaunajā ekspozīcijā "Lībiskā piederība".

biedrībai "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs"", kas organizēja tikšanos ar mūsdienu zvejniekiem un zvejniecības veterāniem, plostniekiem, kulinārā mantojuma pārzinātajiem un citiem studentus ieinteresējošiem piekrastniekiem. Pēc izziņošanās sarunas Salacgrīvas muzejā, kur tās direktore Ieva Zilvere, stāstot par jauno pastāvīgo ekspozīciju "Lībiskā piederība", lika drošus pamatus pilnsētnieku ceļam uz piejūriešu sirdīm, notika plašāka iepazīšanās pēcpusdiena pilsētas bibliotēkā. Nākamajās dienās tika uzklauti zvejniecības veterāni Jānis Krūmiņš, Igors Lubiņš un Visvaldis Šrenks, nēgu zvejnieks Aleksandrs Rozenšteins, Salacas plostnieku lietpratējs Raitis Alksnis, ledlauža "Varma" stūres vīrs Andris Skuja, viedā saimniece Ruta Birkenberga, ilggadējais zivju resursu sargs Aigars Pūsilis, piekrastes zvejnieks Jānis Krūmiņš un citi, tāpat neizpalika brauciens jūrā Kuivižu ostā reidā un nēgu degustācija pie Salacas. Radošuma stundas tika aizvadītas "Kuivižkroga" saimnieku laipnībā, gūti iespaidi Jūrskolā muzejā un 21. Ziemeļlivonijas festivālā Ainažos.

Izziņas brauciena rezultāti tiks apkopoti turpinājumā V. Veldres grāmatā "Dzīve pie jūras" kā latviešu, tā angļu valodā, mākslas grupas "Serde" nākamajā tradīciju burtņīcā par piekrastes zveju praksēm, kā arī akadēmiskās publikācijās angļu valodā. ■

Gints Šimanis



Jūras svētki uz kuģa "Vecrīga"



Latvijas Jūrnieceības savienība tradicionāli Jūras svētkus svinēja uz pasažieru kuģa "Vecrīga". Šogad uz kapteiņa tiltiņa stāvēja LJS biedrs kapteinis Aivars Krišjānis, kurš, neskatoties uz cienjamo gadu skaitli, ar stingru roku vada šo kuģi.

Aivars allaž ir optimisma pilns, smaids ir viņa firmas zīme, bet dzīves kredo - vienmēr jāmācās. "Galvenais, jābūt lielai praksei, pamatīgām zināšanām navigācijā, jāzina visas straumes un nevienā situācijā nedrīkst zaudēt savaldību un aukstasinību," smaidot saka kapteinis Krišjānis, un viņa teiktais ir kā vaduguns jūrnieceības nozarei.



LJS Jūras svētku izbrauciens ar kuģi bija izdevies: saulains laiks, labas uzkodas un vīns, bet pats svarīgākais, protams, bija lieliskā dažādu paaudžu jūras cilvēku sabiedrība, kopā būšana, sarunas un savējo pleca sajūta. Paldies Jānim Uvarovam un kompānijai "River Cruises Latvia" par lielisko uzņemšanu un kuģīša, bet vislielākā pateicība "Vecrīgas" kapteinim Aivaram Krišjānim par svētku dalībnieku drošo izvizināšanu Daugavas ūdeņos!



RTU Latvijas Jūras akadēmijas Mācību centrā jūrnieks saņem darba tirgus prasībām atbilstošus sertifikātus

RTU Latvijas Jūras akadēmijas Mācību centrs jūrnieku sertificēšanai īsteno pamata un paplašinātās apmācības kursus studentiem un jūrniecības profesionāļiem:

- Kuģošanas drošība,
- Aizsardzība un izdzīvošanā jūrā,
- Ugunsdzēsšana uz kuģiem,
- Glābšanas laivu vadīšanas prasme,
- kuģu virsnieku kvalifikācijai nepieciešamos speciālos kursus.

Mācību programmas sniedz teorētiskās zināšanas un praktiskās prasmes darbam jūrā.

Mācību centrā ir moderns aprīkojums un strādā pieredzējuši instruktori.

Mācību programmas tiek īstenotas saskaņā ar starptautiskajiem standartiem, nozares prasībām un pilnībā atbilst 1978. gada konvencijai "Par jūrnieku profesionālo sagatavošanu, sertificēšanu un sardzes pildīšanu" (STCW konvencija) un tās grozījumiem.



Sazinies ar mums:
Ķīpsalas iela 6B, Rīga
+371 67161116
mc.lja@rtu.lv

<https://www.rtu.lv/lv/lja/macibu-centrs>